

1. ALLGEMEINES

1.1 Die O-Jolle ist eine Ein-Mann-Einheitsjolle.

1.2 Diese Klassenvorschriften sollen sicherstellen, daß alle Boote dieser Klasse in allen Punkten, die die Geschwindigkeit und die Segeleigenschaften beeinflussen, soweit wie möglich gleich sind. Die Vorschriften sind in diesem Sinne auszulegen.

1.3 Um unerwünschte Konstruktionen oder Abweichungen von Plänen und Klassenvorschriften zu verhindern, die nicht im Sinne der Klasse sind und das Prinzip der Einheitsklasse gefährden, können Änderungen in den Plänen oder Klassenvorschriften kurzfristig vom Technischen Ausschuß des DSV in Übereinstimmung mit der IOU vorgenommen werden. Sonstige Änderungen dieser Vorschrift können nur auf dem Antragswege durch die Jahreshauptversammlung der IOU dem DSV vorgeschlagen werden.

1.4 Um technische Verbesserungen zu erproben, die über die Vorschrift hinausgehen, kann der Technische Ausschuß des DSV mit Einverständnis der Klassenvereinigung einzelnen Booten (höchstens drei) Ausnahmegenehmigungen für die Teilnahme an Regatten erteilen. Diese Boote dürfen an nationalen und internationalen Meisterschaften nicht teilnehmen. Nach genügender Erprobung entscheidet der TA des DSV, ob solche Verbesserungen zu Regatten offiziell zugelassen werden.

1.5 Alle Boote dieser Klasse müssen nach den offiziellen Unterlagen gebaut sein (Klassenvorschrift, Zeichnungen, Maßbrief).
Bestehen Widersprüche zwischen Klassenvorschrift, Zeichnungen und Maßbrief, so ist dieses dem Technischen Ausschuß des DSV zur Klärung vorzulegen.

1.6 Die Verwaltung der Klasse obliegt dem DSV in Zusammenarbeit mit der Klassenvereinigung.

1.7 Der DSV und die Klassenvereinigung übernehmen keine rechtliche Haftung hinsichtlich dieser Vorschrift und irgendwelcher daraus abgeleiteter Ansprüche.

1.8 Diese Vorschriften sind gültig ab 1.6.77. Bootsrümpfe, die vor diesem Termin gebaut werden und diesen Vorschriften nicht entsprechen können einen Maßbrief erhalten, wenn die zur Zeit des Baues gültigen Vorschriften eingehalten wurden.

2. GEBÜHREN, BAULIZENZEN

2.1 Die Vermessungs- und Registriergebühren richten sich nach den jeweils gültigen Gebührenordnungen der nationalen Verbände.

3. HERSTELLER

3.1 Der Hersteller ist freigestellt. Selbstausbau von Schalen ist statthaft.

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

3.3 Der Hersteller ist verpflichtet, alle nachweislich beim Bau entstandenen Regelwidrigkeiten auf eigene Kosten zu beseitigen.

4. REGISTRIERUNG, MASSBRIEF

4.1 An Klassenwettfahrten dürfen nur solche Boote teilnehmen, für die ein gültiger, vom Landesverband abgestempelter und auf den Namen des Eigner ausgestellter Maßbrief vorliegt.

4.2 Der Maßbrief wird vom DSV ausgestellt, wenn ein vom Vermesser ausgefülltes Vermessungsformblatt und ein vom Eigner u. Vermesser ausgefüllter "Antrag auf Ausstellung eines internationalen Sportbootzertifikates" vorliegt. Formblätter sind in der DSV-Geschäftsstelle zu beziehen.

4.3 Mit dem Maßbrief erhält der Eigner eine Vermessungsplakette, die deutlich sichtbar am Spiegel des Bootes anzubringen ist. Diese Plakette kennzeichnet das Boot als ordnungsgemäß vermessen.

- 4.4 Der Meßbrief wird ungültig durch
- a) Eignerwechsel: In diesem Fall muß der Meßbrief beim DSV eingereicht werden, zusammen mit einer Erklärung des Voreigners, daß am Boot keine Veränderungen vorgenommen wurden, die gegen die Klassenvorschriften verstoßen.
 - b) Änderung an Rumpf, Rigg oder Segel. Hierzu ist eine Nachvermessung durch einen DSV-Vermesser notwendig.

4.5 Regel 4 kann ersetzt werden durch entsprechende Vorschriften anderer nationaler Verbände.

5. VERMESSUNG

- 5.1 Die Vermessung darf nur durch einen von einem nationalen 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 Die Vermessung muß mit dem offiziellen DSV-Schablonen erfolgen.
- 5.4 Soweit die Vorschrift nichts anderes aussagt, gelten die allgemeinen Vermessungsvorschriften der IYRU (IYRU measurement instructions).
- 5.5 Nach der Erstvermessung ist der Eigner verantwortlich für die Einhaltung der Klassenvorschrift.
- 5.6 Die Vermessung der O-Jollen-Klasse kann in Form einer Typenüberprüfung bei Kunststoffserienbooten durchgeführt werden. Die Bedingungen einer Typenüberprüfung wird im einzelnen zwischen DSV und Bauwerft geregelt. Die Überprüfung selbst wird nach folgendem Schema vorgenommen:
- 5.6.1 Die ersten Boote einer Serie (mind. drei) werden von einem Vermesser entsprechend dieser Klassenvorschrift geprüft.
 - 5.6.2 Vom DSV werden die Meßblätter der Typenüberprüfung kontrolliert und bei ausreichender Baugenauigkeit wird die Typenüberprüfung genehmigt. Der Vermesser kontrolliert weiterhin unregelmäßig die Fertigung der Werft.
 - 5.6.3 Die Werft verpflichtet sich, die Klassenvorschriften einzuhalten und bei später festgestellten Abweichungen die Kosten für die Nachvermessung der gesamten Serie zu tragen.
 - 5.6.4 Werden Formen erneuert bzw. geändert, muß der Vermesser für diese Serie erneut die nach 5.6.1 geforderten Vermessungen durchführen.
 - 5.6.5 Boote einer Typenüberprüfungsserie erhalten einen Meßbrief mit dem Vermerk "Typgeprüft". Eine Einzelnoteintragung aller Maße entfällt. Ausgefüllt werden muß jedoch das Gewicht und Teile, die nicht von der Werft entsprechend dem Standard der Typenüberprüfung geliefert werden und somit einer Einzelvermessung unterliegen.

6. IDENTIFIZIERUNGSZEICHEN

- 6.1 Die Unterscheidungsnummer ist in gut lesbar großen Zahlen in den Kiel direkt hinter dem Schwertkasten einzubrennen, einzuschneiden oder bei Kunststoffbooten auf eine fest eingegossenen Metallplatte einzuschlagen. Bei Booten mit Doppelboden muß die Kennzeichnung an Unterkante Schwertkasten auf Stb.-Seite angebracht sein (gilt für Boote, die nach dem 1.6.1977 gebaut werden). Die im Segel gefahrene Nummer und die am Rumpf angebrachte Nummer müssen identisch sein.
- 6.2 Das Klassenzeichen, der Nationalbuchstabe und die Unterscheidungsnummer sind in einer Gruppierung, so daß sich das Zentrum der Gruppe oberhalb der halben Höhe des Segels befindet und sich farblich scharf von diesem abhebt, auf beiden Seiten des Großsegels in unterschiedlicher Höhe anzubringen, und zwar an Steuerbord höher als an Backbord.
- 6.3 Das Klassenzeichen besteht aus einem roten Kreis von mindestens 300 mm äußerem Durchmesser und 50 mm Strichbreite. 300 mm
50 mm
- 6.4 Folgende Mindestgrößen für Nationalbuchstaben und Nummern sind vorgeschrieben:
- | | |
|---|--|
| Höhe | 300 mm |
| Breite | 210 mm (ausgenommen Nr. 1 und Buchstabe I) |
| Strichbreite | 45 mm |
| Abstand zwischen den benachbarten Buchstaben und Zahlen | 60 mm |

7. BAUVERFAHREN

7.1 Baumaterialien und Baumethode sind freigestellt.

7.2 Die Bestimmungen des Baubesteckes beziehen sich auf die konventionelle Bauweise, wie sie in den Plänen vorgesehen ist. Sie muß nicht unbedingt befolgt werden.

7.3 Baubesteck

7.3.1 Alle Abmessungen, Querschnitte und Stückzahlen der Bauteile sind Mindestmaße, alle Entfernungen und Abstände der Bauteile Höchstmaße.

7.3.2 Bootskörper

Kiel: Eiche, Breite nach Zeichnung, Dicke 28 mm		28	mm
Kielschwein: Eiche (im Bereich des Fußbodens 20 mm in die Bodenwrangen eingelassen)	110	x	23
Vorsteven: Eiche, nach Zeichnung, Dicke 50 mm			50
Stevnknie: Eiche 50 mm			50
Spiegel: Holz wie Außenhaut 18 mm			18
Spiegelknie: Eiche 23 mm			23
Außenhaut: Mahagoni, über 560 kg/m ³ , Eiche 10 mm			10
Lärche, Kiefer 11mm			11
Gaboan, Fichte, Tanne 12 mm			12
Spanten: Eiche, Akazie 16 x 10 mm	16	x	10
Spantenabstand: Mitte bis Mitte 100 mm			100
Zwischenspanten am Mast von gleicher Abmessung zwei Stück in halber Spantentfernung an jeder Seite.			
Bodenwrangen: Eiche 15 mm			15
Abstand Mitte bis Mitte 300 mm			300
Höhe über Kiel im Bereich des Fußbodens 70 mm			70
Höhe über Kiel im Vor- und Achterschiff 50 mm			50
Balkweger: Nadelholz 40 x 20 mm	40	x	20
Deckbalken: Nadelholz, mittschiffs 40 x 15 mm	40	x	15
am Balkweger und unter seitlicher Eindeckung	30	x	15
Abstand von Mitte zu Mitte 200 mm			200
zwei Mastbalken und ein Pflichtbalken, achtern Eiche			
mittschiffs	45	x	20
an der Seite	30	x	20
Vertikale Deckbalkenknie an den beiden Mastbalken und am Pflichtbalken: Eiche 16 mm			16
an jedem dritten Balken im Bereich der Pflicht aus dem gleichen Holz wie die Planken, jedoch 1 mm stärker, also	11, 12 oder 13		
Schenkellänge	250	x	250
Decksplanken:			
Für die Decksplanken gelten die gleichen Vorschriften wie für die Außenhaut oder wasserfestes Sperrholz nach den Vorschriften des GL 8 mm			8
Reling: Eiche, Mahagoni oder Gaboan 12 mm			12
Fußboden: Holzart freigestellt 10mm			10
Remmleiste 30 x 15 mm	30	x	15
Schwerleiste: max. Breite senkrecht zum Rumpf 50 mm			50
max. Dicke 40 mm			40
Schwertkasten untere Planke Eiche 150 x 23 mm	150	x	23
obere Planke Eiche oder Mahagoni 12 mm			12
Schwertkastenrampen an jeder Bodenwange Eiche oder Mahagoni 15 mm			15
Breite unten 70 mm			70
Breite oben 30mm			30

8. RUMPFVERMESSUNG

8.1 Rumpf

8.1.1 Vor Beginn der Vermessung muß die waagerechte Lage des Bootes in Längs- und Querschiffsrichtung überprüft werden. Die in B.1.2 (iii) definierte Basislinie bestimmt die waagerechte Lage des Bootes in Längsschiffsrichtung.

8.1.2

- (i) Der Vermessungsursprung ist die senkrecht zur Basis und rechtwinklig zur Mittschiffslinie stehende Fläche "0", die den Schnittpunkt Hinterkante Spiegel/Unterkante Kiel berührt (Achtung bei Spiegelneigung !!).
- (ii) An den Vermessungsspannen werden Kielsprung, die Formtreue mittels Schablonen und die Rumpfbreite überprüft.
- (iii) Die Basislinie wird festgelegt durch die Maße H_0 (Abstand Basis bis UK Kiel am Spiegel) und H_8 (Basis bis UK Kiel an Spt. 8)
Wo keine Toleranzen angegeben sind, ist die allgemeine Toleranz $\pm 5\%$ der betreffenden Maße. Diese allgemeine Toleranz ist nicht anwendbar auf die Lage der Maßmarken, die Aufmaßtabelle und den Mast.

8.1.3 Länge über alle (exklusive Stevenband von max. 5 mm Dicke und allfällig überstehende Scheuerleisten)

LA 5000 \pm 10 mm

8.1.4 Vermessung an den Spanten

Spt.abstand von "0"	Breite ü.Deck "B"	Kielsprung "H"	Schandeckshöhe ü.Basis ("HD")
Spiegel	934 \pm 10	180 \pm 0	523 \pm 5 20
Spt. 2 1000	1440 \pm 10	61 \pm 5	492 \pm 8 17
Spt. 4 2000	1660 \pm 10	8 \pm 5	482 \pm 14 14
Spt. 6 3000	1478 \pm 10	21 \pm 5	500 \pm 18 11
Spt. 8 4000	932 \pm 10	64 \pm 0	536 \pm 24 8
Steven 5000 \pm 10			580 \pm 30 5

Die Form des Rumpfes wird mit Außenschablonen an den Meßpunkten kontrolliert. Die Schablonen sind 8 mm größer geschnitten als gemäß Aufmaßtabelle. Der Rumpf hat dann max. 16 mm innerhalb der Schablonen zu liegen, womit eine Rumpftoleranz von ± 8 mm gewährleistet ist.

max. 16 mm

Außerdem sind die Schandeckshöhen nach der Schablone zu überprüfen. In ähnlicher Weise wird die Form des Stevens kontrolliert, wobei das untere Ende der Schablone an Spt. 9 anzulegen ist.

8.1.5 Schwertschlitz

- (i) Die max. Breite des Schwertschlitzes beträgt
- (ii) Die Vorderkante des Schwertbolzens ist hinter Vermessungspunkt Spt.6

BSK max. 20 mm
LSB 94 \pm 5 mm

8.1.6 Stevenband

Ein Stevenband und Kielband von max. 5 mm Dicke und 15 mm Breite ist erlaubt.

max. 5 x 15 mm

8.1.7 Scheuerleiste

Max. Ausladung 50 mm, max. Dicke 40 mm, rechtwinklig zur Schale gemessen.
Die Scheuerleiste kann bei Kunststoffbooten Bestandteil der Konstruktion sein.

max. 50 x 40 mm

8.2 Deck und Cockpit

8.2.1 Länge des Vordecks

LDV 1290 \pm 10 mm

8.2.2 Länge des Achterdecks

LDA 830 \pm 10 mm

8.2.3

- (i) Breite der Eindeckung am vorderen Rand der Plicht
- (ii) Breite der Eindeckung an Spt. 6
- (iii) Breite der Eindeckung an Spt. 4
- (iv) Breite der Eindeckung am hinteren Ende der Plicht
- (v) Eine Plichtroling wird nicht mitgemessen, darf aber 15 mm Dicke nicht überschreiten.

BDV 380 \pm 10 mm
BD6 290 \pm 10 mm
BD4 230 \pm 10 mm
BDA 230 \pm 10 mm

- (vi) Eingebaute Seitentanks dürfen in keinem Punkt weiter in das Bootsinnere hineinragen, abgesehen von einer Rundung von max. 30 mm Radius beim Übergang in den Fußboden. Die Seitendecksbreiten müssen in einer Höhe von max. 50 mm unter Schandeck erreicht werden.

max. 30 mm
max. 50 mm

- 8.2.4 Das hintere und vordere Ende der Plicht muß querschiffs eine gerade Linie sein, jedoch darf der Übergang mit einem Radius von max. 30 mm gerundet sein. max. 30 mm
- 8.2.5 Die Anordnung von Wellenbrechern und Plichtreling ist frei.
- 8.2.6 Fußboden
- (i) Der Fußboden muß sich in der Mittelachse des Rumpfes mind. 20 mm, höchstens 230 mm über der Innenseite der Schale befinden. Er darf querschiffs diese beiden Grenzlinien weder unter- noch überschreiten und muß folgende Minimalbreiten aufweisen:
- (ii) 1/2 Breite inkl. Remmleiste bei Spant 2 BF2 min. 470 mm
 " " " " " " 4 BF4 min. 510 mm
 " " " " " " 6 BF6 min. 390 mm
 " " " " " " am vorderen Plichtende BFV min. 230 mm
- (iii) Der Fußboden darf als wasserdichter Doppelboden innerhalb der obigen Schalenabstände eingebaut werden.
- 8.2.7 Schwertkasten
 Die Höhe des Schwertkastens ist freigestellt, doch muß gewährleistet sein, daß das Schwert nicht tiefer gesenkt werden kann, als gemäß 9.6 erlaubt.
- 8.2.8 Mastfußbolzen
 Mitte Bolzenachse befindet sich 950 ± 5 mm vor der Vorderkante Schwertbolzen, max. 113 mm über Unterkante Kiel. LM 950 \pm 5 mm
 HM max. 113 mm
- 8.3 Auftrieb
 Vorgeschrieben sind Auftriebskörper von mind. $0,200 \text{ m}^3$, sofern das Boot aus nichtschwimmendem Material gebaut ist und nicht durch mind. 2 unabhängige Schotträume unsinkbar gemacht ist. Auftriebskammern müssen zusätzlich durch Schaumstoff der vorgeschriebenen Menge gesichert sein. $0,200 \text{ m}^3$
9. SCHWERT
- 9.1 Das Schwert ist gemäß Zeichnung aus Stahl herzustellen. Dicke: 5 \pm 1
 0
- 9.2 Form gemäß Zeichnung
 Radius vom Drehpunkt 950 \pm 5
- 9.3 Sehne (zwischen den Schnittpunkten des Bogens mit Vorder- bzw. Oberkante) 1190 \pm 5
- 9.4 Die Ecken dürfen mit einem Radius von max. 90 mm gerundet werden.
- 9.5 . Anschärfung vorn max. 15
 . Anschärfung hinten max. 50
- 9.6 Tiefster Punkt des Schwertes 850 mm unter der Kiellinie: Durch geeignete Methode ist sicherzustellen, daß unabhängig von der Höhe des Schwertkastens dieses Maß nicht überschritten werden kann. TS max. 850 mm
10. RUDER
- 10.1 Material: Stahl 4 mm oder Aluminium 5 mm 4 mm , 5 mm
- 10.2 Die Form des beweglichen Ruderblattes muß der Zeichnung entsprechen \pm 5 mm
- 10.3 Anschärfung gemäß Zeichnung an der Vorderkante max. 15, an der Achterkante max. 50 max. 15 mm , 50 mm
- 10.4 Der Drehpunkt muß sich mind. 175 mm oberhalb des tiefsten Punktes des Spiegels befinden. min. 175 mm
- 10.5 Die Ausführung der Ruderbacken ist frei.
- 10.6 Pinne
 Die Ruderpinne kann gemäß Zeichnung als Gabelpinne oder als Stockpinne mit Ausleger ausgeführt werden. Länge der Pinne ist frei.

11. GEWICHT UND SCHWERPUNKT

- 11.1 Das leere Boot, jedoch inkl. Fußboden und festen Beschlägen muß zu jedem Zeitpunkt ein Gewicht von mind. 160 kg aufweisen. Bei Untergewicht muß die Differenz in Form von Bleigewichten zu gleichen Teilen unter dem Vor- und Achterdeck abgebracht werden. 160 kg
- 11.2 Der Schwerpunkt inkl. Bodenbretter ist wie folgt zu kontrollieren:
- 11.2.1 Lage hinsichtlich der Länge:
Schwerpunkt 2200 ± 50 mm vor dem Spiegel 2200 \pm 50 mm
- 11.2.2 Messung des Schwerpunktes der Länge nach:
Das Boot wird bei "B" unterstützt, bei "A" wird der Auflagerdruck gemessen.
Dann ist $A = 0.217 G$ bis $0.25 G$ 0.217 G - 0.25 G
G ist das vorher gemessene Gewicht des Bootes incl. Ausgleichgewichtes.
- 11.2.3 Lage hinsichtlich der Höhe:
Das Boot wird seitlich auf die Scheuerleiste gestellt und in das Gleichgewicht gebracht.
Das Maß gemäß Vermessungsplan darf höchstens 550 mm betragen: wird das Maß überschritten, so ist mittels Bleigewichten unter dem Deck der Schwerpunkt herzustellen, auch wenn dadurch das Minimalgewicht überschritten wird. max. 550 mm

12. MAST

- 12.1 Bauweise und Material von Mast sind freigestellt.
- 12.2 Permanent gebogene sowie drehbare Masten sind verboten.
- 12.3 Meßmarken von 10 mm Breite sind am Mast wie folgt anzulegen:
- (i) Oberkante untere Meßmarke I oberhalb Mitte Bolzenachse am Mastfuß. M I 705 mm
- (ii) Unterkante obere Meßmarke II oberhalb Mitte Bolzenachse am Mastfuß. M II 6805 \pm 10 mm
- 12.4 Die Befestigung von Wanten und Vorstag am Mast muß so erfolgen, daß sich der Schnittpunkt von Wanten und Vorstag mit Außenkante Mast 4905 ± 10 mm über Mitte Bolzenachse befindet. MVS 4905 \pm 10 mm
- 12.5 Minimalgewicht des Mastes min. 8 kg
- 12.6 Der Mastfuß muß um eine Achse längsschiffs drehbar sein. Eine Verstellmöglichkeit ist nicht zulässig. Das Bolzenloch muß sich innerhalb des Mastprofils bzw. dessen Verlängerung befinden. Die Weite des Mastfußes in Längsschiffsrichtung darf nicht größer sein als max. 120 mm
- 12.7 Das Fall darf innerhalb des Mastes gefahren werden.

13. GROSSBAUM

- 13.1 Das Material für den Großbaum ist freigestellt.
- 13.2 Permanent gebogene Bäume sind verboten.
- 13.3 Ist der Großbaum länger als 3400 mm (von Hinterkante Mast gemessen) so ist eine 10 mm breite aufgemalte Meßmarke mit ihrer Innenkante 3400 mm von Hinterkante Mast entfernt anzubringen. Die Gesamtlänge des Baumes darf jedoch 3500 mm (von Hinterkante Mast) nicht überschreiten. MIII max. 3400 mm
- 13.4 Der Großbaum muß durch einen Kreis von 100 mm Durchmesser geschoben werden können. 100 mm
- 13.5 Der Baumbeschlag muß derart angebracht sein, daß die Fortsetzung der Oberkante des Baumes, wenn dieser senkrecht zum Mast gehalten wird, den Mast an der Oberkante der unteren Marke oder darüber trifft.
Durch Stopper muß gewährleistet sein, daß der Baum nicht tiefer gefahren werden kann.
- 13.6 Baumniederholer ist zulässig.

14. ENTFÄLLT

15. STEHENDES / LAUFENDES GUT

- 15.1 Vorgeschrieben ist ein Vorstag und zwei Wanten (Befestigung am Mast siehe 12.4)

16. BESCHLÄGE

16.1 Mast- und Baumbeschläge sind frei; die Zeichnungen gelten nur als Richtlinie.

16.2 Die Verwendung von Reitbalken ist erlaubt. Anzahl und Lage ist freigestellt. Fußgurte, Gleitschienen für Rutscher der Grobschootführung, Schootklemmen, Lenzventile sind erlaubt. 2 Lenzklappen im Spiegel dürfen je 100 x 150 mm nicht überschreiten.

max. 100 x 150

17. SEGEL

17.1 Während einer Regatta dürfen nur Segel gefahren werden, die von einem amtlichen Vermesser eines nationalen Verbandes abgestempelt sind.

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

17.2 Das Segel darf nur innerhalb der Vermessungsmarken gefahren werden. Die Oberkante des Großbaumes darf sich in rechtwinkliger Stellung zum Mast nicht unterhalb der oberen Kante der Maßmarke I befinden.

17.2.1 Die Sehne der Achterliekkrümmung darf 6400 mm nicht überschreiten.

AL max. 6400

17.2.2 Die Mittelbreite von Mitte Achterliek zum naheliegenden Punkt des Vorlieks einschl. Liektau $\frac{1}{2}W$

max. 2090

17.2.3(i) Die Länge der obersten und untersten Latte

L1 max. 530

(ii) Die Länge der beiden mittleren Latten

L2 max. 790

(iii) Breite der Latten max. 40 mm

max. 40

(iv) Die Latten müssen das Achterliek des Segels in 5 gleiche Teile teilen und annähernd senkrecht zur Sehne der Achterliekkrümmung stehen.

(Toleranz \pm 50 mm)

17.2.4 Die Breite des Kopfbrettes rechtwinklig gemessen zur Achterkante des Vorliektaues darf nicht größer sein als

max. 140

17.2.5 Ein Fenster von 0,28 qm Größe ist erlaubt. Bei Segeln, die vor dem 1.4.1973 hergestellt wurden, darf dieses 0,3 qm groß sein.

max. 0,28 qm

17.2.6 Anordnungen, um die Wölbung der Segel zu verändern, sind erlaubt. Die Vermessung erfolgt bei größter Öffnung.

18. AUSRÜSTUNG

Das Boot ist regattamäßig ausgerüstet mit:

1 Schlepptrosse von 10 m Länge und einem \emptyset von 8 mm

10 m 8 mm

1 Oesfaß, Schöpfer, Kessel oder ähnl. sofern das Boot nicht selbstlenzend ist;

1 Paddel

1 Schwimmweste

VORSCHRIFTEN FÜR KLASSENWETTFAHRTEN

19. WETTSEGELBESTIMMUNGEN

In direktem Zusammenhang mit diesen Klassenregeln stehen folgende Regeln der IWB: 19, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 54, 65, 66, 68

Klassenwettfahrten werden nach den IWB sowie der Wettfahrordnung des Deutschen Segler-Verbandes ausgetragen. Von diesen Bestimmungen darf nur mit Zustimmung des DSV abgewichen werden.

20. KLASSENVORSCHRIFT

20.1 Diese Klassenvorschrift ist bindend für alle Regatten. Wettfahrtausschüsse sind nicht berechtigt, von dieser Vorschrift abzuweichen.

20.2 Der Eigner ist dafür verantwortlich, daß sein Boot der Klassenvorschrift entspricht.

21. VERMESSUNG

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

21.2 Wird bei Kontrollvermessungen eine Verletzung dieser Klassenvorschrift festgestellt, so muß der Wettfahrtausschuß die in den Regeln 73.2 und 68.4 IWB vorgesehenen Maßnahmen treffen. Weiterhin ist dem DSV über diesen Vorfall Bericht zu erstatten.

22. BESATZUNG

Die Besatzung muß aus 1 Person bestehen, die Amateur sein muß.

OFFIZIELLE UNTERLAGEN

Zeichnungen

- | | |
|---------|------------------------------|
| Blatt 1 | Kiel-Stapel-Plan |
| " 2 | Bauplan (Richtlinien) |
| " 3 | Segelriss |
| " 4 | Rundhölzer |
| " 5 | Mast-Beschläge (Richtlinien) |
| " 6 | Rundholzbeschläge |
| " 7 | Deckbeschläge |
| " 8 | Ruder und Schwert |
| " 9 | Linienriss |

NATIONALE "O-JOLLEN" - KLASSE DES DEUTSCHEN SEGEL-VERBANDES
VERMESSUNGSFORMBLATT (TYPENPRÜFUNGSFORMULAR)

HERSTELLER:

BAUJAHR:

SEGEL-NR.:

SERIEN-NR.:

Erklärung des Herstellers:

Ich erkläre, daß ich Erbauer dieser O-Jolle bin. Mir sind die für dies Klasse erlassenen Vorschriften bekannt. Ich versichere, daß beim Bau dieser Jolle die erlassenen Vorschriften nach bestem Wissen und Können befolgt worden sind und daß das Boot den gestellten Anforderungen entspricht.

Erklärung des Vermessers:

Ich bescheinige hiermit, daß ich diese Jolle nach den für diese Klasse erlassenen Vorschriften und auf ihre Übereinstimmung mit den Zeichnungen geprüft und für richtig befunden habe.

Ort, Datum

Unterschrift, Stempel

Ort, Datum

Unterschrift, Stempel

EINZELVERMESSUNG

TYPENPRÜFUNG

KONTROLLVERMESSUNG DER SERIENHERSTELLUNG

REGEL	MIN	MAX
BAUMATERIAL Rumpf Deck		
1.-6.4 Allgemeine Anforderungen erfüllt ?		
7. Baubesteck eingehalten ?		
RUMPF		
3.1.3 LA	4990	5010
8.1.4 BS HD HD Schablone		
0 924 944	180	503 528
2 1430 1450 56 66	475	500
4 1650 1670 3 13	468	496
6 1468 1488 16 26	489	518
8 922 942	64	528 560
HST		575 610
8.1.5(i) BSK		20
(ii) LSB	89	99
8.1.6		5 x 15
8.1.7		50 x 40
DECK + COCKPIT		
8.2.1 LDV	1280	1300
8.2.2 LDA	820	840
8.2.3(i) BDV	370	390
(ii) BDG	280	300
(iii) BD4	220	240
(iv) BDA	220	240
(v) Pflichtreling		15
(vi) Radius		30
8.2.4 Radius		30
8.2.6(i) HF	20	230
(ii) BF2	470	
BF4	510	
BF6	390	
BFV	230	
8.2.8 LM	945	955
HM		113
8.3 AUFTRIEB	0,2 m ³	

Schaumstoff vorhanden

REGEL	MIN	MAX
SCHWERT		
9.1 Dicke	5	6
9.2 Gr.Radius	945	955
9.3 Sehne	1185	1195
9.4 Kl.Radius		90
9.5 Anschärfung		15/50
9.6 TS		850
RUDER		
10.1 Dicke Stahl	4	4
Alu	5	5
10.2 Form		5
10.3 Anschärfung		15/50
10.4 Drehpunkt	175	
GEWICHT + SCHWERPUNKT		
11.1 Rumpfgewicht G	160	
11.2.1	2150	2250
11.2.2	2176	256
11.2.3		550
MAST		
12.2 + 12.6 erfüllt ?		
12.3.(i) MI	705	705
(ii) MII	6795	6805
MVS	4895	4915
12.4		
12.5	8 kg	
12.6 Mastfuß		120
GROSSBAUM		
13.2 + 13.5 erfüllt ?		
13.3 MIII		3400
13.4 Profil		100
Regel 15 + 16 in Ordnung ?		
SEGEL		
17. Alle Segel vermessen u. gestempelt.		