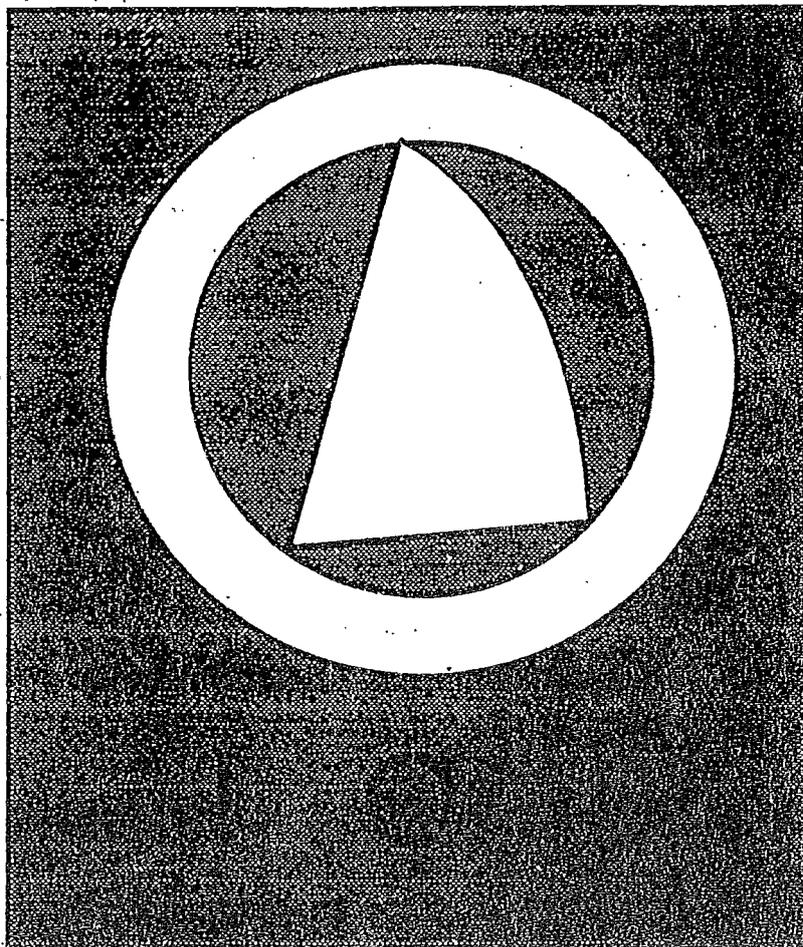


Klassenvorschrift Olympia-Jolle

O-Jolle

Nationale Klasse des
Deutschen Segler - Verbandes



Technischer Ausschuß der O-Jollen Union

Deutschland

Gültig ab 01.04.1981

(

(

(

(

Klassenvorschrift Olympia-Jolle (O-Jolle)

oo
o Deutscher Segler Verband (DSV) o
o Gründgensstraße 18 o
o D- 2000 Hamburg 60 o
o o
o o
o o
o o
o o
oo

0. Inhalt

<u>Regel:</u>		<u>Seite:</u>
1.	Allgemeines	1
2.	Gebühren, Baulizenzen	3
3.	Hersteller	3
4.	Registrierung, Meßbrief	3
5.	Vermessung	4
6.	Identifizierungszeichen	5
7.	Bauverfahren, Toleranzen	5
8.	Bootskörper	6
8.1	Rumpf	6
8.2	Deck und Plicht	7
8.3	Auftrieb	9
9.	Schwert	9
10.	Ruderanlage	10
11.	Gewicht, Schwerpunkte und Ausgleichsgewichte	10
11.1	Gewicht	10
11.2	Schwerpunkt hinsichtlich der Höhe	10
11.3	Schwerpunkt hinsichtlich der Länge	11
11.4	Ausgleichsgewichte	11
12.	Mast	11
13.	Großbaum	12
14.	Stehendes und laufendes Gut ...	13
15.	Beschläge und Spiegelöffnungen .	13
16.	Segel	13
17.	Ausrüstung	14
18.	Kontrollen	14
19.	Besatzung	15
20.	Offizielle Bauunterlagen	15

Anlagen:

- A. O-Jolle Vermessungsplan
- B. Meßbrief: Vermessungsformblatt - Typenprüfungsformular
- C. Genehmigungs - Durchlauf eines neu erstellten Meßbriefes (Vorgehensweise für den Bereich des Nationalen-Segler-Verbandes DSV)
- D. Darstellung des Zusammenhanges zwischen den Bautoleranzen mit der Mollenplatte von 1936 und denen mit den neuen Vollschablonen

1. Allgemeines

1.1 Die O-Jolle ist eine Ein-Mann-Einheitsjolle.
Sie wurde 1934 von dem Berliner Hellmut Stauch für die Olympischen Spiele 1936 entworfen.

1.2 Die Klassenvorschrift ist die Basis der Regattatätigkeit der

O-Jolle. Sie soll sicherstellen, daß alle Boote dieser Klasse in den Punkten, die die Geschwindigkeit und Segeleigenschaften beeinflussen, soweit wie möglich gleich sind. Die nachfolgenden Regeln 1.3 bis 17.3 sind in diesem Sinne auszu-legen.

Für die Abfassung dieser Klassenvorschrift wurde folgendes Prinzip beachtet: Es ist alles verboten, was nicht in den Klassenvorschriften ausdrücklich erlaubt worden ist.

1.3 Um unerwünschte Konstruktionen oder Abweichungen von den Zeichnungen und der Klassenvorschrift zu verhindern, die nicht im Sinne der Klasse sind und die das Prinzip der Einheitsklasse gefährden, können vom Technischen Ausschuß (TA) des DSV, auf Antrag der Internationalen Olympiajollen Union (IOU), kurzfristig Interpretationen in Punkten, die in dieser Klassenvorschrift nicht gedeckt sind, vorgenommen werden. Änderungen der Klassenvorschrift können jedoch nur auf dem Antragswege durch die Hauptversammlung der IOU dem DSV vorge-schlagen werden.

1.4 Um technische Verbesserungen zu erproben, die über diese Bauvorschrift hinausgehen und um technische Entwicklungen hinsichtlich Baumaterialien, Beschlägen etc. auch für die Klasse nutzbar zu machen, kann der TA des DSV auf Vorschlag des TA der IOU einzelnen Booten (höchstens 3) Ausnahme-genehmigungen für die Teilnahme an Regatten erteilen. Diese Boote dürfen jedoch nicht an nationalen und internationalen Meisterschaften teilnehmen und sind im Segel durch die zu-sätzliche Bezeichnung X (Experimental) kenntlich zu machen.

Nach genügender Erprobung entscheidet der DSV, auf Antrag der IOU, ob solche Verbesserungen in die Klassenvorschrift aufzu-nehmen sind.

1.5 Alle Boote der Klasse müssen nach den offiziellen Unterlagen gebaut sein (Klassenvorschrift, Offizielle Bauunterlagen lt. Regel 20.). Bestehen Widersprüche zwischen Klassenvorschrift und Offiziellen Bauunterlagen, so ist dies dem TA des DSV schriftlich zur Klärung vorzulegen.

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

1.7 Der DSV und die IOU übernehmen keine rechtliche Haftung hinsichtlich dieser Klassenvorschrift und irgendwelcher da-raus abgeleiteter Ansprüche.

1.8 Diese Klassenvorschrift ist gültig ab dem 01.04.1984.

O-Jollenrumpfe, die vor diesem Termin gebaut und vermessen wurden, behalten auch bei späterer Änderung der Klassenvor-schrift ihre Klassenzugehörigkeit.

Übergangsregelung für vor dem 01.04.1984 gebaute oder auf Kiel gelegte unvermessene O-Jollenrumpfe: Bis zum 01.04.1985 kann für diese Rumpfe ein Meßbrief nach der Klassenvorschrift, Ausgabe vom 01.06.1977, ausgestellt werden. Nach dem 01.04.1985 sind diese O-Jollenrumpfe nach der hier vorliegen- den Klassenvorschrift zu vermessen. (Vgl. in diesem Zusammen-hang die Anlage D.)

2. Gebühren, Baulizenzen

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

3. Hersteller

- 3.1 Der Hersteller ist freigestellt.
- 3.2 Durch seine Unterschrift auf dem Meßbrief garantiert der Hersteller, das Boot in Übereinstimmung mit der Klassenvorschrift gebaut zu haben.
- 3.3 Der Hersteller sichert durch seine Unterschrift auf dem Meßbrief (vgl. Anlage B. und C.) zu, alle nachweislich beim Bau entstandenen Regelwidrigkeiten auf eigene Kosten zu beseitigen.
- 3.4 Für die serienmäßige Herstellung von Booten wird hier auf die Regel 5.6 verwiesen.

4. Registrierung, Meßbrief

- 4.1 An Klassenwettfahrten dürfen nur Boote teilnehmen, für die ein gültiger, vom zuständigen Nationalen-Segler-Verband registrierter und auf den Namen des Eigners ausgestellter Meßbrief vorliegt.

- 4.2 Der Meßbrief entspricht dem angefügten Muster (vgl. Anlage B.) und ist vollständig entsprechend der Vorgehensweise lt. Anlage C. auszufüllen und dem DSV einzureichen. (Vgl. hier Regel 5.6 e.)

Ausgestellte Kurzmeßbriefe müssen folgende mit dem Meßbrief übereinstimmende Angaben enthalten:

- a) Klassenbezeichnung: Olympia - Jolle
- b) Serien - Nummer
- c) Hersteller (Name, Ort und Nationaler-Segler-Verband)
- d) Eigner (Name, Adresse, Club)
- e) Vermessungsdatum
- f) Vermesser (Name, Ort und Nationaler-Segler-Verband)
- g) Anzahl und Gewicht der Ausgleichsgewichte lt. Regel 11.1
- h) Anzahl und Gewicht der Ausgleichsgewichte lt. Regel 11.2
- i) Anzahl und Gewicht der Ausgleichsgewichte lt. Regel 11.3.
- j) Ausstellungsdatum
- k) Unterschrift und Stempel des Nationalen-Segler-Verbandes

- 4.3 Mit dem Meßbrief erhält der Eigner eine Vermessungsplakette, die deutlich sichtbar am Spiegel des Bootes anzubringen ist. Diese Plakette kennzeichnet das Boot als vermessen (vgl. Anlage C, Pkt. 5b)).

- 4.4 Der Meßbrief wird ungültig durch:
- a) Eignerwechsel
 - b) Änderung an Rumpf und/oder Rigg. Hierzu ist eine Nachvermessung durch einen Vermesser notwendig.

Die Reaktivierung eines derart ungültig gewordenen Meßbriefes erfolgt nach den Vorschriften der einzelnen Nationalen-Segler-Verbände.

5. Vermessung

- 5.1 Die Vermessung darf nur durch einen von einem Nationalen-Segler-Verband anerkannten Vermesser erfolgen.
- 5.2 Kein Vermesser darf ein Boot, Spieren, Segel (Ausnahme: C - Vermesser) oder Ausrüstung vermessen, die ihm gehören, die von ihm hergestellt wurden bzw. an denen er in irgendeiner Form ein Interesse hat.
- 5.3 Die Vermessung muß mit den offiziellen bei der IOU registrierten DSV-Schablonen erfolgen (Vgl. Anlage D.). - Diese Schablonen sind als offizielle DSV - Schablonen kenntlich gemacht und in einem bei der IOU geführten Schablonen - Register (Schablonen - Nummer, Datum, Name, Adresse des Besitzers und Eigentümers) eingetragen.
- 5.4 Soweit diese Klassenvorschrift nichts anderes bestimmt, ist die Vermessung nach den allgemeinen Vermessungsvorschriften der International Yacht Racing Union (IYRU) vorzunehmen.
- 5.5 Der Eigner ist für die Einhaltung der Klassenvorschrift verantwortlich.
- 5.6 Bei serienmäßig hergestellten Kunststoffrümpfen kann die Vermessung in Form einer Typenprüfung durchgeführt werden. Die Bedingungen der Typenprüfung werden im einzelnen zwischen der Bauwerft und dem DSV geregelt. Die Überprüfung wird nach dem folgenden Schema vorgenommen:
- a) Die ersten Boote einer Serie (mind. 3) werden von einem Vermesser entsprechend dieser Klassenvorschrift geprüft.
 - b) Vom DSV werden die Meßblätter der Typenprüfung abschließend kontrolliert (vgl. Anlage C.) und bei Einhaltung der Klassenvorschrift wird die Typenprüfung genehmigt. - Der Vermesser kontrolliert weiterhin stichprobenartig die Fertigung der Werft.
 - c) Die Werft verpflichtet sich gegenüber dem DSV schriftlich, die Klassenvorschrift einzuhalten und bei später festgestellten Abweichungen die Kosten für die Nachvermessung der gesamten Serie zu tragen.
 - d) Werden Formen und Vorrichtungen erneuert bzw. geändert, muß der Vermesser für die neue Serie erneut die nach a) geforderten Vermessungen durchführen.
 - e) Boote einer Typenprüfungsserie erhalten einen Meßbrief laut Anlage B. mit dem Vermerk "Typenprüfung". Eine Einzeleintragung aller Maße entfällt. Ausgenommen sind die folgenden Daten, deren Eintragung zwingend ist:
 - * Gewicht des Rumpfes gemäß Regel 11.1,
 - * Schwerpunktlage gemäß Regel 11.2 und 11.3,
 - * Anzahl und Gewicht der erforderlichen Ausgleichsgewichte gemäß Regel 11.1, 11.2 und 11.3,
 - * sowie alle Abänderungen, die nicht dem vom DSV genehmigten Standard der Typenprüfung entsprechen und deshalb einer Einzelvermessung unterliegen. (Diese Abän-

derungen sind in der Anlage B. einzutragen und als solche deutlich zu kennzeichnen. Alle anderen, d.h. mit der Typenprüfung übereinstimmenden Regeln sind zu streichen.)

6. Identifizierungszeichen

- 6.1 Die Unterscheidungsnummer ist in gut lesbaren Zahlen in den Schwertkasten einzubrennen oder einzuschneiden oder bei Kunststoffbooten auf eine fest eingegossene Metallplatte einzuschlagen.
- 6.2 Die im Segel gefahrene Nummer und die am Rumpf angebrachte Nummer müssen identisch sein.
- 6.3 Das Klassenzeichen, der Nationalitätsbuchstabe und die Unterscheidungsnummer sind in Übereinstimmung mit den Vorschriften der IYRU (Art. 25 IWB) anzubringen.
- 6.4 Das Klassenzeichen besteht aus einem roten Kreis von mind. 300 mm äußeren Durchmesser und 50 mm Strichstärke. - Nur im Falle eines roten Segels kann eine andere Kontrastfarbe gewählt werden.
- 6.5 Folgende Mindestgrößen für Nationalitätsbuchstaben und Unterscheidungsnummern sind vorgeschrieben:
- | | |
|--------------|---|
| Höhe | 300 mm |
| Breite | 210 mm (ausgenommen die "Ziffer 1" und "Buchstabe I") |
| Strichstärke | 45 mm |
- Der Abstand zwischen benachbarten Buchstaben und Ziffern muß 60 mm betragen.

7. Bauverfahren, Toleranzen

- 7.1 Bauweise und Material sind freigestellt.
- 7.2 Das unter Regel 11.1 festgelegte Gesamtgewicht, wie auch die unter Regel 11.2 und 11.3 festgelegte Schwerpunktlage, bestimmen die Bauweise, da die Summe aller Ausgleichgewichte den max. Wert lt. Regel 11.4 nicht übersteigen darf.
- 7.3 Es ist verboten, mittels ungewöhnlicher Materialverteilung und Verstärkungen Gewicht zu konzentrieren, bzw. Untergewicht auszugleichen. Im Zweifelsfalle ist der TA des DSV schriftlich zu befragen.
- 7.4 Wo nachstehend keine Toleranzen angegeben sind, ist die allgemeine Toleranz $\pm 5\%$ der betreffenden Maßeinheit (Länge, Gewicht, Volumen etc.). Diese allgemeine Toleranz ist nicht anwendbar auf die Aufmaßtabelle, die Lage der Meßmarken, den Mast und Baum.

8. Bootskörper

8.1 Rumpf

8.1.1 Vor Beginn der Vermessung muß die waagerechte Lage des Bootes in Längs- und Querschiffsrichtung überprüft werden. Die in 8.1.2 (III) definierte Basislinie bestimmt die waagerechte Lage des Bootes in Längsschiffsrichtung.

8.1.2 (I) Der Vermessungsursprung für alle Längenmaße ist die senkrecht zur Basis und rechwinklig zur Mittschiffsachse stehende Fläche "Ø", die den Schnittpunkt Hinterkante Spiegel/Unterkante Kiel berührt. (Achtung bei Spiegelneigung!)

(II) An den Vermessungsquerschnitten (Sektionen) werden Kielsprung, die Formtreue mittels Vollschablonen, die Decksbreite und die Schandeckshöhe über der Basislinie überprüft.

(III) Die Basislinie wird festgelegt durch die Maße:
 HØ (Abstand Basis bis UK-Kiel in der Sektion Ø) und
 HB (Abstand Basis bis UK-Kiel bei Sektion 8)

8.1.3 Länge über alles (excl. Stevenband und evtl. vorhandener Klebekanten): LA 5000 ±10 mm

8.1.4 Aufmaßtabelle

(Alle Maße in dieser Tabelle sind mm!)

Sektion	Abstand der Sekt. von "Ø"	Kiel-sprung "H"	Decks-breite "B" *)	Schandecks-höhe über Basislinie "HD"
Spiegel Ø	Ø	180±0	934±16	+ 5 -20
2	1000	61±5	1440±16	+ 8 -17
4	2000	8±5	1660±16	+14 -14
6	3000	21±5	1478±16	+18 -11
8	4000	64±0	932±16	+24 - 8
9	4500	92±5	504±16	+27 - 6
Steven	5000±10			+30 - 5

*) Hinweis: Die Decksbreitentoleranz wird über die gesamte Decksbreite gemessen, vgl. hierzu unten (I).

Die Festlegung der Meßpunkte hat gemäß IYRU-Handbuch unter Verwendung der C-Schablone zur Bestimmung der Schandeckspunkte zu erfolgen.

- (I) Die Form des Rumpfes wird mit Vollschablonen in der Sektionsebene kontrolliert. Die Schablonen sind 8 mm größer geschnitten als gemäß Aufmaßtabelle. Der Rumpf hat dann max. 16 mm innerhalb der Toleranz zu liegen. (Vgl. hier zum besseren Verständnis die Anlage D.)
- (II) In ähnlicher Weise wird die Form des Stevens kontrolliert, wobei das hintere Ende der Schablone am Kielpunkt der Sektion 9 anzulegen ist.
- (III) Die Außenhaut der Boote muß zwischen 3 Rumpfvermessungs - Sektionen strakend verlaufen. Sogenannte Vermessungsbeulen sind verboten. Stellen in der Außenhaut, die mehr als 1 mm von dem Verlauf der Straklatte abweichen, sind nicht erlaubt.
- (IV) Hohle Stellen in der Außenhaut von mehr als 1 mm im Bereich der Sektionen 0 bis 8 sind nicht erlaubt.
- (V) Bei den Maßen Kielsprung "H" wird das Stevenband (vgl. Regel 8.1.6) und bei dem der Decksbreite "B" die Scheuerleiste (vgl. Regel 8.1.7) nicht mitgerechnet.

8.1.5 Schwertschlitz

- (I) Die max. Weite des Schwertschlitzes beträgt
BSK max. 20 mm
- (II) Die Vorderkante des Schwertbolzens liegt
LSB 2906 ±5 mm
vor Sektion "0".

8.1.6 Steven- und Kielband

Ein Steven- und Kielband von max. 5 mm Dicke und 15 mm Breite ist erlaubt. (Vgl. hier Regel 8.1.4 (V))

8.1.7 Scheuerleiste

- (I) Maximale Ausladung 50 mm (rechtwinklig zur Außenhaut Schale, als Fortsetzung der Decksbucht, gemessen).
- (II) Maximale Dicke 40 mm (parallel zur Außenhaut, zwischen tiefstem Punkt und Decksante, gemessen).
- (III) Im Bereich der größten Breite darf auf einer Länge von max. 1100 mm die Dicke bis auf 80 mm vertieft werden, um die Decksante ausreitfreundlicher zu gestalten.
- (IV) Bei Kunststoffbooten kann die Scheuerleiste ("vergosener") Bestandteil des Rumpfes und des Decks sein. (Vgl. hier Regel 8.1.4 (V))

8.2 Deck und Plicht

8.2.1 (I) Die Decksmittellinie muß vom Steven bis zur Spiegelmitte auf einer geraden Linie liegen, Toleranz ±10 mm

(II) Die Decksbalkenbucht am Spiegel hat eine Höhe von 40±10 mm

8.2.2 Länge des Vordecks LDV 1290±10 mm

8.2.3 Länge des Achterdecks LDA 830 \pm 10 mm

8.2.4 Eindeckung.

- (I) Breite am vorderen Ende der Plicht BDV 380 \pm 10 mm
- (II) Breite an Sektion 6 BD6 290 \pm 10 mm
- (III) Breite an Sektion 4 BD4 230 \pm 10 mm
- (IV) Breite am hinteren Ende der Plicht BDA 230 \pm 10 mm
- (V) Eine Plichtreling wird nicht mitgemessen, darf aber 15 mm nicht überschreiten.
- (VI) Eingebaute Seitentanks dürfen in keinem Punkt weiter in das Bootsinnere hineinragen, abgesehen von einer Rundung von 30 mm Radius beim Übergang in den Fußboden.
- (VII) Die Seitendecksbreiten müssen in einer Höhe von max. 50 mm unterhalb der Schandeckskante erreicht werden. Über einen Bereich von mindestens 3/4 der Decksbreite, d.h. bei

BDV mind. 285 mm
BD6 mind. 220 mm
BD4 mind. 175 mm
BDA mind. 175 mm

 soll das Seitendeck der Decksbalkenbucht folgen. Der Punkt 3/4 Seitendecksbreite muß mindestens 20 mm über Seite Deck liegen.

8.2.5 Ein Wellenbrecher von mind. 50 mm Höhe mittschiffs muß vorhanden sein. Die Seitenlänge (auch der Abwicklung bei gekrümmten Wellenbrechern) an Deck gemessen muß mind. 750 mm betragen. Die Schenkel müssen bis hinter Vorderkante Plicht reichen und dürfen gleichmäßig bis zu der Position LDV auf nicht weniger als 20 mm Höhe reduziert werden.

8.2.6 Fußboden

- (I) Die Oberkante des Fußbodens muß in der Mittelachse des Rumpfes

HF =	mindestens 20 mm
	höchstens 230 mm

 über der Innenseite des Rumpfes liegen. Er darf querschiffs diese beiden Grenzlinien weder über- noch unterschreiten.

(II) Der Fußboden muß folgende Minimalbreiten aufweisen:

1/2	Breite inklusive Remmleiste bei Sektion 2	BF2 mind. 440 mm
1/2	" " " " " 4	BF4 mind. 510 mm
1/2	" " " " " 6	BF6 mind. 390 mm
1/2	" " " am vorderen Ende der Plicht	BFV mind. 230 mm

- (III) Der Fußboden darf ganz oder teilweise als wasserdichter Doppelboden innerhalb der obigen Schalenabstände eingebaut werden.

8.2.7 Schwertkasten

Die Höhe des Schwertkastens ist freigestellt. Es muß jedoch sichergestellt sein, daß das Schwert nicht tiefer gesenkt werden kann, als gemäß Regel 9.7 erlaubt.

8.2.8 Mastfußbolzen

Die Mitte Bolzenachse befindet sich LM 3856+5 mm
ab Sektion Ø und HM max. 113 mm
über Unterkante Kiel (excl. Kielband gemessen). ←

8.3 Auftrieb

- (I) Vorgeschrieben ist ein Auftrieb von mind. 200 ltr. bei Holzbooten und Sandwichkonstruktionen, von mind. 300 ltr. bei Booten aus nichtschwimmendem Material.
- (II) Der Auftrieb muß durch mind. 3 unabhängige Auftriebskammern oder -körper gesichert sind, wobei kein einzelner Auftriebskörper ein Volumen unter 50 ltr. haben darf.
- (III) Bei Booten aus nichtschwimmendem Material müssen 2 der Auftriebskammern mit mind. 50 ltr. festem Auftrieb versehen sein.
- (IV) In vollgeschlagenem Zustand muß das Boot annähernd horizontal schwimmen.

9. Schwert

9.1 (I) Das Schwert muß aus Stahl oder V2A bestehen.

(II) Bei Kunststoffbeschichtung oder Anstrich darf die durch die Beschichtung verursachte Gesamtstärke das maximale Dickenmaß
Dicke 5⁺¹₋₀ mm
nicht überschreiten.

9.2 Die Form des Unterwasserteils des Schwertes muß der Zeichnung in Blatt B entsprechen.

9.3 Radius vom Drehpunkt: r 950+5 mm
Ø

9.4 Sehne (zwischen den Schnittpunkten des Bogens mit der Vorder- bzw. Oberkante) s 1190+5 mm

9.5 Die hintere Ecke muß mit einem Radius von r mind. 85 mm
h
gerundet sein. Die hintere und die untere Ecke dagegen darf nur mit einem Radius von r max. 90 mm
u
gerundet sein.

9.6 (I) Anschärfung vorn: max. 15 mm

(II) Anschärfung hinten: max. 50 mm

9.7 Der tiefste Punkt des Schwertes darf TS max. 850 mm unter dem Kiel (exclusive Kielband gemessen) liegen. Als Meßpunkt gilt der Schnittpunkt des Bogens mit der Vorderkante. Es ist sicherzustellen, daß dieses Maß, unabhängig von der Höhe des Schwertkastens (vgl. Regel 8.2.7), nicht überschritten werden kann.

10. Ruderanlage

- 10.1 Das Ruder ist grundsätzlich als Senkruder auszuführen. Es muß soweit absenkbar sein, daß die Vorderkante Ruderblatt parallel zum Spiegel abgesenkt werden kann. In dieser Stellung darf der Abstand Vorderkante Ruderblatt zur Sektion Ø
- max. 90 mm
- betragen. Durch geeignete Maßnahmen ist sicherzustellen, daß kein Teil des Ruderblattes vor die Vermessungsebene der Sektion Ø gebracht werden kann.
- 10.2 (I) Ruderblatt - Material: Stahl oder Aluminium.
- (II) Inclusive der Beschichtung beider Seiten ist folgendes
- | | |
|---------------------|-----------|
| | max. 1 mm |
| | min. 4 mm |
| Maß für die Dicke = | max. 5 mm |
- einzuhalten.
- 10.3 Die Form des beweglichen Blattes muß der Zeichnung in Blatt 8 entsprechen. Toleranz: ± 5 mm
- 10.4 (I) Anschärfung an der Vorderkante: max. 15 mm
- (II) Anschärfung an der Achterkante: max. 50 mm
- 10.5 Der Drehpunkt muß sich oberhalb des tiefsten Punktes des Spiegels befinden. mind. 175 mm
- 10.6 Eine Ausformung der Ruderbacken als Verlängerung des Hecks ist nicht zulässig.
- 10.7 Das Ruder muß gegen Herausfallen zur Zufriedenheit des Vermessers gesichert sein.
- 10.8 Bauweise und Material des Ruderkopfes, der Ruderpinne und des Auslegers ist freigestellt.

11. Gewicht, Schwerpunkt und Ausgleichsgewichte

11.1 Gewicht

Das leere Boot (regattaklares, trockenes Boot, jedoch ohne Schwert, Ruderanlage und Ausrüstung, aber incl. Fußboden und festen Beschlügen) muß zu jedem Zeitpunkt ein minimales Gewicht von mind. 160 kg aufweisen.

Bei Untergewicht muß die Differenz mittels fest angebrachter Ausgleichsgewichte in gleichen Teilen an der Unterseite des Vor- und Achterdecks angebracht werden.

Diese Ausgleichsgewichte sind in dem Meßbrief mit Anzahl und Gewicht einzutragen (vgl. Regel 4. und 5.6 e.)

11.2 Schwerpunkt hinsichtlich der Höhe

Das leere Boot mit einem minimalen Gewicht lt. Regel 11.1 wird seitlich auf die Scheuerleiste gestellt und ins Gleichgewicht gebracht. Das Maß gemäß Vermessungsplan (vgl. Anlage A.) darf ^{max. 500 mm} betragen. Wird das Maß überschritten, so ist mittels fest angebrachter Ausgleichsgewichte zu gleichen Teilen an der Unterseite des Vor- und Achterdecks der Schwerpunkt herzustellen, auch wenn dadurch das maximale Gewicht gemäß Regel 11.1 überschritten wird. Diese Ausgleichsgewichte sind in dem Meßbrief mit Anzahl und Gewicht einzutragen. (Vgl. Regel 4. und 5.6. e.)

11.3 Schwerpunkt hinsichtlich der Länge

Das leere Boot mit einem minimalen Gewicht lt. Regel 11.1 und einem Schwerpunkt hinsichtlich der Höhe lt. Regel 11.2 ist im Bereiche ^{2200+50 mm} aufzuhängen. Bleibt das Boot derart aufgehängt nicht in der horizontalen Lage, so ist mittels fest angebrachtem Ausgleichsgewicht an Steven oder Heck an der Unterseite des Decks die horizontale Lage herzustellen, auch wenn dadurch das maximale Gewicht gemäß Regel 11.1 überschritten wird. Diese Ausgleichsgewichte sind in dem Meßbrief mit Anzahl und Gewicht einzutragen. (Vgl. Regel 4. und 5.6 e.)

11.4 Ausgleichsgewichte

- (I) Die Summe aller Ausgleichsgewichte gemäß Regel 11.1, 11.2 und 11.3 darf ^{max. 10 kg} nicht überschreiten. (Vgl. Regel 7.2.)
- (II) Ein Überschreiten des minimalen Gewichtes von 160 kg (vgl. Regel 11.1) gemäß Regel 11.3 erlaubt nicht die Entfernung von Gewichten, die zur Einhaltung der Regeln 11.1 und 11.2 notwendig sind. Dies gilt sinngemäß auch für Gewichtsüberschreitungen durch Regel 11.2.
- (III) Alle Ausgleichsgewichte müssen in der im Meßbrief eingetragenen Anzahl und dem Gewicht jederzeit im Boot vorhanden sein. (Hinweis: Die Ziffer "Null" muß explizit ausgeschrieben werden; Leerfelder im Meßbrief sind verboten und haben seine Ungültigkeit zur Folge.)
- (IV) "Unter dem Deck fest angebracht" bedeutet direkt an Unterseite Deck zur Zufriedenheit des Vermessers fest und sichtbar angebracht. - Vorderdeck bedeutet alles, was vor der Vorderkante Plicht (etwa Sektion 7 1/2 bzw. Station LDV) liegt. - Achterdeck bedeutet alles, was hinter der hinteren Kante der Plicht (etwa Sektion 1 3/4 bzw. Station LDA) liegt.

12. Mast

12.1 Bauweise und Material des Mastes sind freigestellt.

12.2 Permanent gebogene, sowie drehbare Masten sind nicht zulässig.

12.3 Meßmarken von 10 mm Breite sind am Mast wie folgt anzubringen:

- (I) Oberkante der Meßmarke I oberhalb Bolzenachse am Mastfuß: MI 705 mm

(II) Unterkante der Meßmarke II oberhalb Bolzenachse am Mastfuß: +0
MII 6805 mm
-10

(III) Die Meßmarken müssen fest angebracht werden. Sie können gemalt oder mittels Klebeband markiert werden. In diesem Falle müssen die für die Vermessung wichtigen Bandbegrenzungen durch Körner bzw. Einritzen in die Außenhaut des Mastes eindeutig markiert sein (IYRU-Vorschrift).

12.4 Die Befestigung von Wanten und Vorstag am Mast muß so erfolgen, daß sich der Schnittpunkt von Wanten und Vorstag mit der Außenfläche des Mastes MVS 4905+10 mm über der Mitte der Bolzenachse am Mastfuß befindet.

12.5 Minimalgewicht des Mastes: mind. 8 kg

12.6 Der Mastfuß muß um eine Querschiffsachse drehbar sein. Das oder die Bolzenlöcher müssen innerhalb des Mastprofils (incl. Mastnut) liegen. Eine Verstellung während der Regatta ist nicht erlaubt.

12.7 Die Kontrolle der Maststellung bzw. Mastbiegung durch mechanische Vorrichtungen ist zulässig, sofern der Angriffspunkt am Mast nicht höher als 50 mm über Deck liegt.

13. Großbaum

13.1 Bauweise und Material des Großbaumes sind freigestellt.

13.2 Permanent gebogene Großbäume sind nicht zulässig.

13.3 (I) Ist der Großbaum länger als 3400 mm von der Achterkante Mast gemessen (Mastnut mit eingerechnet, sofern sie etwas höher endet), so ist eine 10 mm breite Meßmarke mit ihrer Innenkante MIII max. 3400 mm von der Hinterkante Mast entfernt anzubringen.

(II) Die Meßmarke muß fest angebracht werden. Sie kann gemalt oder mittels Klebeband markiert werden. In diesem Falle muß die für die Vermessung wichtige Bandbegrenzung durch Körner bzw. Einritzen in die Außenhaut des Großbaumes eindeutig markiert sein (IYRU-Vorschrift).

(III) Die Gesamtlänge des Großbaumes darf 3500 mm (von der Hinterkante Mast incl. einer evtl. aufgepoppten Mastkeep gemessen) nicht überschreiten.

13.4 Der Großbaum muß durch einen Kreisring von 100 mm geschoben werden können.

13.5 Der Baumbeschlag muß derart angebracht werden, daß die Fortsetzung der Oberkante des Baumes, wenn dieser senkrecht zum Mast gehalten wird, den Mast an der Oberkante der Meßmarke MI oder darüber trifft. Durch Stopper (Schraube, Niete o.ä.) muß sichergestellt sein, daß der Baum nicht tiefer gefahren werden kann.

13.6 Ein Baumniederholer ist zulässig.

14. Stehendes und laufendes Gut

14.1 Vorgeschrieben sind ein Vorstag und zwei Wanten, die in der Länge während des Segelns verstellbar sein dürfen. Die Befestigung hat gemäß Regel 12.3 zu erfolgen.

14.2 Ein Jumpstag ist erlaubt; zusätzliche Verstagungen wie Salinge, Unterwanten o.ä. sind nicht zulässig.

15. Beschläge und Spiegelöffnungen

15.1 Bauweise und Material der Mast- und Baumbeschläge sind frei.

15.2 (I) Die Verwendung von Reitbalken ist frei; Anzahl und Lage ist freigestellt.

(II) Fußgurte, Gleitschienen für Rutscher der Großschotführung, Schootklemmen, Lenzventile etc. sind erlaubt.

(III) Elektrische, elektronische und hydraulische Einrichtungen sind verboten.

15.3 (I) Im Spiegel dürfen max. 2 Lenzlöcher mit einer Fläche von je ² vorhanden sein. max. 150 cm

(II) Verschlussklappen dürfen nicht nach unten öffnen.

16. Segel

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

16.2 Das Segel muß innerhalb der Maßmarken gefahren werden.

16.3 Beschränkungen

16.3.1 Die Sehne der Achterlieksrundung darf AL max. 6400 mm nicht überschreiten.

16.3.2 Die Mittelbreite von Mitte Achterliek zum naheliegendsten Punkt des Vorlieks (incl. Liektau) beträgt MW max. 2090 mm und ist gemäß den Regeln der IYRU zu vermessen.

16.3.3 (I) Länge der obersten und untersten Latte: L1 max. 530 mm

(II) Länge der beiden mittleren Latten: L2 max. 790 mm

- (III) Breite der Latten: B max. 40 mm
- (IV) Die Latten müssen das Achterliek des Segels in 5 annähernd gleiche Abschnitte teilen (Toleranz +50 mm) und möglichst genau senkrecht zur Sehne des Achterlieks stehen.
- 16.3.4 (I) Die Breite des Kopfes, incl. des Kopfbrettes, rechtwinklig bis zur Achterkante des Mastliektaus gemessen, darf nicht größer sein als max. 140 mm
- (II) Die Achterkante des Kopfbrettes darf an keiner Stelle unterhalb des Kopfes diesen maximalen Abstand von 140 mm überschreiten.
- 16.3.5 Die Fläche eines Fensters (oder mehrere, zusammengezählt) darf nicht überschreiten. max. 0,28 m²
- 16.3.6 Bei Anordnungen, die die Wölbung des Segels verändern, erfolgt die Vermessung bei größter Öffnung.
- 16.3.7 Segel müssen aus gewebtem Material bestehen. Als gewebtes Material sind Segel anzusehen, bei denen sich die Fasern voneinander trennen lassen, ohne daß Filmrückstände übrigbleiben. Kohlestofffasern in den Segeln sind verboten.
- 16.3.8 Das Material für die Segel-Fenster ist freigestellt.
- 16.3.9 Für die Anzahl der Lagen des Segels, insbesondere an dem Kopf/Hals/Schoothorn, sind die gültigen Regeln der IYRU verbindlich.

17. Ausrüstung

- 17.1 Das Boot ist regattamäßig ausgerüstet mit:
- 1 Schlepptrosse von 10 m Länge und 8 mm Ø
 - 1 Ösfaß, Schöpfer, Eimer o.ä.
 - 1 Paddel mit einer minimalen Länge von 1 m
 - 1 Schwimmweste
- 17.2 Anker und Ankerleine sind nicht vorgeschrieben, ausgenommen die Ausschreibung oder die Segelanweisung einer Regatta verlangen dies ausdrücklich.
- 17.3 Elektronische und elektrische Hilfsmittel, außer Uhr und Kompaß(en), sind verboten.

18. Kontrollen

- 18.1 Jeder Eigner ist verpflichtet, sein Boot bei Kontrollvermessungen dem Vermesser vorzuführen.
- 18.2 Wird bei Kontrollvermessungen eine Verletzung dieser Bauvor-

schrift festgestellt, so muß der Wettfahrtausschuß die in den Regeln 73.2 und 68.4 der IYRU-Wettsegel Bestimmungen vorgesehenen Maßnahmen treffen. Weiterhin ist dem zuständigen Landesverband über den Vorfall schriftlich Bericht zu erstatten.

19. Besatzung

19.1 Die Besatzung darf in einer Regatta nur aus einer Person bestehen.

20. Offizielle Bauunterlagen

(Bezugsquelle: DSV-Verlags-GmbH
Gründgensstraße 18
D-2000 Hamburg 60)

1. O-Jolle Vermessungsplan (vgl. Anlage A.)
2. Meßbrief: Vermessungsformblatt - Typenprüfungsformular (vgl. Anlage B.)
3. Zeichnungen: Blatt 1 - Kiel Stapelplan
 - " 3 - Segelriß
 - " 8 - Ruder und Schwert
 - " 9 - Linienriß und Aufmaßtabelle

(Die Blätter 2, 4, 5, 6 und 7 sind keine Bauunterlage mehr und entfallen.)

Klassenvorschrift genehmigt am:

- a) 20.11.1982 und 19.11.1983 in Hannover von den Delegierten der IOU
- b) 04.12.1982 und 26.11.1983 durch den Technischen Ausschuß des DSV

ANLAGEN:

- A. O-Jolle Vermessungsplan
- B. Meßbrief: Vermessungsformblatt - Typenprüfungsformular
- C. Genehmigungs - Durchlauf eines neu erstellten Meßbriefes (Vorgehensweise für den Bereich des Nationalen-Segler-Verbandes DSV)

- D. Darstellung des Zusammenhanges zwischen den Bautoleranzen mit der Mollenplatte von 1936 und denen mit den neuen Vollschablone

Anlage A.

O - Jolle Vermessungsplan

Anlage B.

Meßbrief: Vermessungsformblatt - Typenprüfungsformular

Diese Anlage wird z. Zt.
erstellt.

Anlage C.

Genehmigungs - Durchlauf eines neu erstellten Meßbriefes

(Vorgehensweise für den Bereich des
Nationalen-Segler-Verbandes DSV)

Die Verteilung und Bearbeitung der Meßblätter eines neu erstellten Meßbriefes O - Jolle erfolgt in folgenden Schritten:

1. a) Der Vermesser vermißt das Boot und stellt 4 Meßblätter und einen Antrag für das Internationale - Verbands - Zertifikat (IVZ) aus.
b) Er stempelt und unterschreibt leserlich in den vorgesehenen Feldern alle 5 Exemplare.
c) Die 4 Meßblätter und den Antrag für das IVZ erhält danach der Hersteller.
2. a) Der Hersteller stempelt und unterschreibt leserlich alle 4 Meßblätter.
b) Ein Exemplar der Meßblätter behält der Hersteller.
c) Bei Verkauf der O - Jolle übergibt der Hersteller die soweit ausgefüllten und unterschriebenen 3 Meßblätter und den Antrag für das IVZ an den Eigner.
3. a) Der Eigner füllt leserlich (Schreibmaschine, Druckschrift) die restlichen freien Felder auf den 3 Meßblättern und dem Antrag des IVZ aus und läßt sich seine Club-Mitgliedschaft bestätigen.
b) Er behält ein Meßblatt (dies ist nunmehr der Meßbrief des Eigners) und schickt die übrigen 2 Meßblätter mit dem Antrag für das IVZ an den TA der IOU:

Adresse - Herrn Dipl.-Ing. H.K. Reiter
TA der IOU, Distrikt Deutschland
Am Mühlengraben 22
D-3180 Wolfsburg 1
4. a) Der TA der IOU, Distrikt Deutschland, kontrolliert die beiden Meßblätter und den IVZ - Antrag, stempelt und unterschreibt die Meßblätter.
b) Er behält 1 Meßblatt für die Akten der IOU.
(Damit wird der IOU ermöglicht, Statistiken der Bootsbauten, Werften, Vermesser etc. anzufertigen und eine Kontrolle der Regel 4.1 leichter durchführen zu können.)
c) Das letzte Meßblatt und den Antrag für das IVZ wird an den TA des DSV (Referat Technik III/3) geschickt.
5. a) Der DSV kontrolliert das Meßblatt und nimmt es zu seinen Akten.
b) Er erstellt einen Kurzmeßbrief wie unter Regel 4.2 und 5.6 e) beschrieben mit einem Vermessungsaufkleber. Der Kurzmeßbrief mit Aufkleber wird an den Eigner versandt.
6. Ist der DSV mit dem vorgelegten Meßbrief nicht einverstanden, wird der TA der IOU verständigt. - Die beanstandeten Meßbrief-Exemplare können dann für ungültig erklärt, eingezogen und vernichtet werden.
7. Bei dem Eignerwechsel einer O - Jolle erstellte neue Meßbriefe werden sinngemäß zu dem Ablauf lt. 1. bis 6. behandelt. Bei Punkt 3. a) hat der neue Eigner lediglich zusätzlich zu beachten, daß der Voreigner auf dem Antrag für das IVZ eine Bestätigung zu unterschreiben hat. - In diesem Zusammenhang wird auf Regel 4.4 verwiesen.

Anlage D.

Darstellung des Zusammenhanges zwischen den Bautoleranzen mit der
Mallenplatte von 1936 und denen mit den neuen Vollschablonen

Bei einigen Seglern (und auch Bootsbauern, Vermessern) sind Bedenken bei der Überarbeitung der Klassenvorschrift O-Jolle entstanden, daß durch die Einführung der neuen Vollschablonen und den zugehörigen Maßen ein Bruch in der zeitlichen Entwicklung der O-Jollen Bootsform, insbesondere zu den mit Mallen gebauten "alten" Booten entstehen könnte. Diese Holzbauten könnten nunmehr vielleicht benachteiligt sein.

Um bezüglich dieser Bedenken eine Klärung herbeizuführen und um aufzuzeigen, daß diese unbegründet sind, soll diese Anlage zu der Klassenvorschrift O - Jolle dienen. Sie soll weiterhin bei möglichen Fragen zukünftig zu den Schablonentoleranzen als Referenz verfügbar sein.

Zum besseren Verständnis der Bauweise von O - Jollen, die früher mit Mallen hergestellt wurden, sei hier auf die Artikel:

1. Die Yacht Nr. 33, 1934, Seite 7 ff.
"Die technische Entwicklung der Olympia - Jolle"
2. Die Yacht Nr. 40, 1938, Seite 907 ff.
"Die Olympiajolle als internationaler Monotyp"

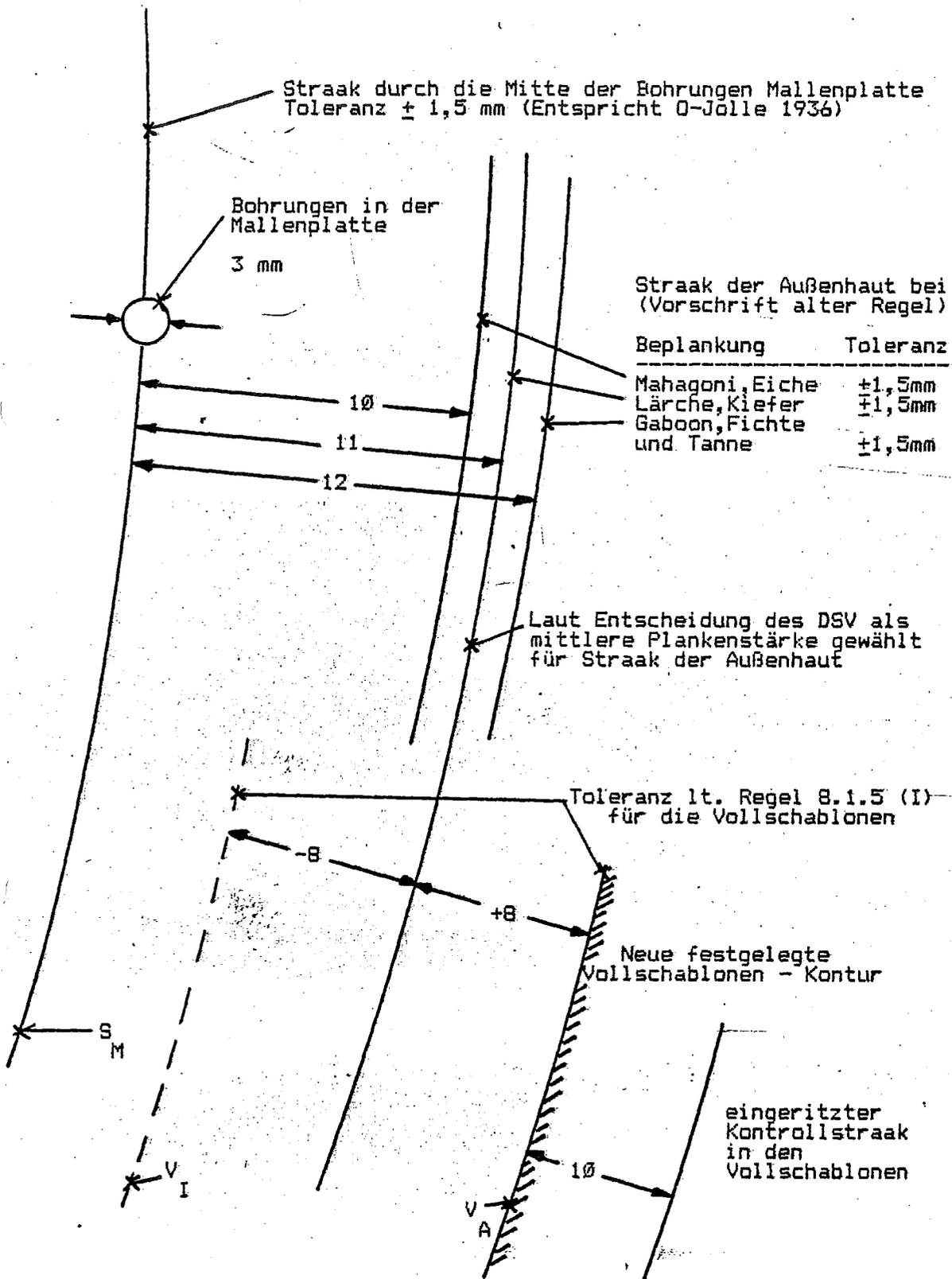
verwiesen. Die Kenntnis des Inhalts dieser beiden Aufsätze wird für die folgenden Ausführungen vorausgesetzt. - Beide Artikel sind neben dem hier interessierenden technischen Hintergrund auch besonders für den heute durch einige Segler gesehenen Revier-Einsatz der O - Jolle von Interesse, der im Widerspruch zu der damaligen Ansicht steht, wie aus folgendem Zitat zu ersehen ist: "... Das Boot wird genau so gern auf dem rauhen Wasser der Kieler Förde und des Kurischen Haffs gesegelt wie auf der mehr glatten Fläche Berliner oder süddeutscher Seen. ..."

Bei der Festlegung der neuen Vollschablonen (Maße und Form) wurde von einer freundlicherweise der Klassenvereinigung geliehenen Mallenplatte (Olympia 4, Werft Hein) ausgegangen. Mit dieser Materialreferenz und der nachfolgend in wesentlichen Elementen beschriebenen Vorgehensweise sollte sichergestellt sein, daß die Umstellung der früher vorgenommenen "Innenschalen" - Vermessung des Bootes auf eine "Außenhaut" - Vermessung die Kontinuität in Form, Maßen und Toleranzen bei der Klasse O - Jolle von 1936 bis heute garantiert. Weiterhin sollte nunmehr durch die detaillierte Fassung der Regeln (Vollschablonen, Sektion 9, strakender Linienverlauf etc.) die in einigen Bau-Exemplaren vorliegende Abweichung von der Bootsform von 1936 wieder bereinigt werden (z.B. schwierig zu handhabende Halbschablonen, keine Straakverpflichtung). Die O - Jolle ist lt. Regel 1. eine Einheitsklasse und keine Konstruktionsklasse; diese grundsätzliche Vorschrift war wesentlicher Beweggrund zu den getroffenen Festlegungen.

Die geometrische Beziehung zwischen dem durch die Mallenplatte festgelegten Straak und dem der Vollschablonen ist aus der Skizze auf der folgenden Seite zu ersehen. An Stelle vieler Worte kann jeder Betrachter anschaulich sehen, wie die Vermessung "von Innen" auf "von Außen" mit (nicht "wackelnden") Vollschablonen die Einhaltung der Formtreue zur O - Jolle von 1936 sicherstellt. - In Analogie zu dieser Skizze sind die neuen Vollschablonen aus dem Straakverlauf der von der Werft Hein geliehenen Mallenplatte konstruiert worden.

Um nun auf die oben genannten Bedenken einiger Segler u.a. zurückzukommen, und diese zu auszuräumen, sei hier die Antwort auf folgende Frage gesucht:

Paßt die Bootsform einer mit Mallen gebauten O - Jolle unter Berücksichtigung einer Lackstärke von z.B. 1 mm in die neuen Schablonen und liegt sie sicher innerhalb der Toleranz von ± 8 mm?



Als Voraussetzung für die Beantwortung dieser Frage soll einschränkend gelten:

- I. Die Mallen dieser O - Jolle wurden seinerzeit innerhalb der vorgeschriebenen Toleranz der Bohrlöcher der Mallenplatte (3 mm) gefertigt.
- II. Das Boot hat sich in seiner durch diese Mallen festgelegten strakenden Plankenform später nicht verändert, d.h. "es handelt sich nach wie vor noch um die ursprünglich vermessene O - Jollen Bootsform".

Eine einfache Rechnung ergibt mit Bezug aller Maße (vgl. die Skizze) auf die Straklinie S durch die Bohrmitten der Mallenplatte:

1. a) Für den Innenstrak der neu festgelegten Vollschablonen:

$$V_I = (11 \text{ mm} - 8 \text{ mm}) \begin{matrix} + 1,5 \text{ mm} \\ - 1,5 \text{ mm} \end{matrix} = 3 \pm 1,5 \text{ mm}$$

- b) Für den Außenstrak der neu festgelegten Vollschablonen:

$$V_A = (11 \text{ mm} + 8 \text{ mm}) \begin{matrix} + 1,5 \text{ mm} \\ - 1,5 \text{ mm} \end{matrix} = 19 \pm 1,5 \text{ mm}$$

2. a) Außenstrak der Bootshaut incl. einer Lackdicke von z.B. 1 mm für Mahagoni, Eiche (minimale Plankendicke lt. alter Regel):

$$S_{\text{min}} = (10 \text{ mm} + 1 \text{ mm}) \begin{matrix} + 1,5 \text{ mm} \\ - 1,5 \text{ mm} \end{matrix} = 11 \pm 1,5 \text{ mm} \quad \left\{ \begin{array}{l} > V \\ < V \\ & I \\ & A \end{array} \right.$$

- b) Außenstrak der Bootshaut incl. einer Lackdicke von z.B. 1 mm für Gaboon, Fichte, Tanne (maximale Plankenstärke lt. alter Regel):

$$S_{\text{max}} = (12 \text{ mm} + 1 \text{ mm}) \begin{matrix} + 1,5 \text{ mm} \\ - 1,5 \text{ mm} \end{matrix} = 13 \pm 1,5 \text{ mm} \quad \left\{ \begin{array}{l} > V \\ < V \\ & I \\ & A \end{array} \right.$$

Aus dieser Rechnung und der Festlegung der Maße und der Form der neuen Vollschablonen ist damit für jeden transparent dargestellt:

- * Die Kontinuität in der Klasse O - Jolle bezüglich der Bootsform wird durch die neuen Regeln gewahrt. (Eine Toleranz von +10 mm ist nicht erforderlich. Durch sie würde der erwünschte Kontinuitäts - Effekt sogar evtl. ins Gegenteil verkehrt. Man beachte weiterhin
- ** 1936 konnten Bootsbauer mit einer Gesamt toleranz von ca. 3 mm bauen, warum sollte sich diese Toleranz dann heute auf 20 mm belaufen?
- ** Beim Finn Dinghy, dem Nachfolger der Ø - Jolle bei den Olympischen Spielen mit fast gleicher Länge und Größe, sind die Schablonen - Toleranzen ±5 mm, eine machbare Toleranz.)
- * Alle ordnungsgemäß mit Mallen gebaute und erhaltene alten O - Jollen können erforderlichenfalls bei Kontrollvermessungen anlässlich von Meisterschaften etc. auch mit den neuen Schablonen und Regeln vermessen werden. Sie sind im Sinne der erstrebten Kontinuität innerhalb der Klasse O - Jolle nachvermessungsfähig. Als Nebeneffekt könnte das manchmal vorhandene "ungute" Gefühl von Seglern neuerer O - Jollen, gegenüber diesen alten Booten evtl. benachteiligt zu sein, die bis heute keiner Kontrollvermessung mehr zugänglich sind, von denen aber jedes Boot gegenüber seinem ursprünglichen Vermessungszustand verändert wurde (Beschläge, Grundüberholungen etc.) ohne immer einen neuen Meßbrief zu besitzen, dann überhaupt nicht mehr aufkommen.

Mit anderen Worten formuliert kann auch gesagt werden: Durch die Festlegung der neuen Vollschablonen und den neuen Regeln wird sichergestellt, daß die O - Jolle als Einheitsklasse innerhalb der Form von 1936 erhalten bleibt. Und dies mit einer sehr großen

Sicherheitsreserve, da z.B. anstelle der oben angenommenen Lackstärke von 1 mm auch alte mit Mallen gebaute Boote eine Lack- bzw. Farb-Dicke von bis zu 7 mm haben dürften, um noch mit den neuen Vollschablonen der vorliegenden Regeln vermessungsfähig zu sein.

Die Kontinuität innerhalb der Einheitsklasse Olympia - Jolle bleibt durch diese Klassenvorschrift also gewahrt.

NATIONALE "O-JOLLEN" - KLASSE DES DEUTSCHEN SEGLER-VERBANDES
 VERMESSUNGSFORMBLATT (TYPENPRÜFUNGSFORMULAR) 1985

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
BATERIAL Rumpf Deck		
1.-15.3 Allgemeine Anforderungen erfüllt?		
RUMPF		
8.1.4 LA	4990	5010
8.1.4 B		
	H	HD
		Schablone
0	180	503 528
2	56 66	475 500
4	3 13	468 496
6	16 26	489 518
8	64	528 560
9	87 97	552 585
H		575 610
8.1.5(i) BSK		20
(ii) LSB	2901	2911
8.1.6		5 x 15
8.1.6(i)		50 x 40
(ii)		50 x 80
DECK & PLICHT		
8.2.1(i)	+10	-10
(ii)	30	50
8.2.2 LDV	1280	1300
8.2.3 LDA	820	840
8.2.4(i) BDV	370	390
(ii) BDG	280	300
(iii) BD4	220	240
(iv) BDA	220	240
(v) Pflichtring		15
(vi) Radius		30
8.2.5 Wellenbrecher	50	750 20
8.2.6(i) HF	20	230
(ii) BF2	420	
BF4	510	
BF6	390	
BFV	230	
8.2.8 LM	3851	3861
HM		113
8.3 AUFTRIEB	0,2 m ³	

Schaumstoff vorhanden

REGEL	MIN	MAX
SCHWERT		
9.1 Dicke	5	6
9.3 Gr. Radius	945	955
9.4 Sehne	1185	1195
9.5 Kl. Radius		90
9.6 Anschärfung		15/50
9.7		850
RUDER		
10.1 Abst. v. 0		90
Dicke Stahl/Alu.	4	5
10.2 Form		5
10.3 Anschärfung		15/50
10.4 Drehpunkt	175	
GEWICHT + SCHWERPUNKT		
11.1 Rumpfgewicht G	160	
11.2		500
11.3	2150	2250
11.4 Ausgleichsgewicht Anzahl/Position		10
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	
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.		

ok

NATIONALE "O-JOLLEN" - KLASSE DES DEUTSCHEN SEGLER-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.

Ort, Datum

Unterschrift, Stempel

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

EINZELVERMESSUNG

TYPENPRÜFUNG

KONTROLLVERMESSUNG DER SERIENHERSTELLUNG

REGEL	MIN	MAX	REGEL	MIN	MAX
BAUMATERIAL			SCHWERT		
Rumpf			9.1 Dicke	5	6
Deck			9.2 Gr. Radius	945	955
6.-6.4 Allgemeine Anforderungen erfüllt?			9.3 Sehne	1185	1195
7. Baubestek eingehalten?			9.4 Kl. Radius		90
RUMPF			9.5 Anschärfung		15/50
8.1.3 LA	4990	5010	9.6 TS		850
8.1.4 B					
	HD	HD	RUDER		
0	924	944	10.1 Dicke Stahl	4	4
	180	503	Alu	5	5
2	1430	1450	10.2 Form		5
	56	66	10.3 Anschärfung		15/50
4	1650	1670	10.4 Drehpunkt	175	
	3	13			
6	1468	1488	GEWICHT + SCHWERPUNKT		
	16	26	11.1 Rumpfgewicht G	160	
8	922	942	11.2.1	2150	2250
	64	528	11.2.2	217G	25G
HST			11.2.3		550
	575	610			
8.1.5(i) BSK		20	MAST		
(ii) LSB	89	99	12.2 + 12.6 erfüllt?		
8.1.6		5 x 15	12.3.(i) MI	705	705
8.1.7		50 x 40	(ii) MII	6795	6805
DECK + COCKPIT			MVS	4895	4915
8.2.1 LDV	1280	1300	12.4		
8.2.2 LDA	820	840	12.5		
8.2.3(i) BDV	370	390	12.6 Mastfuß	8 kg	120
(ii) BDG	280	300	GROSSBAUM		
(iii) BD4	220	240	13.2 + 13.5 erfüllt?		
(iv) BDA	220	240	13.3 MIII		3400
(v) Pflichtreling		15	13.4 Profil		100
(vi) Radius		30	Regel 15 + 16 in Ordnung?		
8.2.4 Radius		30	SEGEL		
8.2.6(i) HF	20	230	17. Alle Segel vermessen u. gestempelt.		
(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					

