



Klassenvorschriften der „International Grand Surprise Association e.V.“ (Sportliche Ordnung)

Allgemeines – Konstitution - Organisation

	Vorbemerkung	4
I.1	Name	4
I.2	Emblem	4
I.3	Zweck der Vorschriften	5
I.4	Politik	5
I.5	Mitgliedschaft	5
I.6	Klassenregatten	5
I.7	Sonstige Regatten	6
I.8	Werbung	6
I.9	Versicherung	6
I.10	Änderung dieser Vorschriften	6
I.11	Inkrafttreten	7

Regeln

II.1	Generelles	8
II.2	Vermessung	9
II.3	Schale	10
II.4	Takelage	14
II.5	Stehendes und laufendes Gut	17
II.6	Püttings	18
II.7	Segel	19
II.8	Beschläge und Elektronik	24
II.9	Obligatorische Einrichtungen	26
II.10	Ausreiten	27
II.11	Segelnummer	27
II.12	Mannschaft	28
II.13	Obligatorische Ausrüstung	28

Organisation der Klassenmeisterschaften

III.1	Teilnahme an Klassenregatten	29
III.2	Definition	29
III.3	Gültigkeit der Klassenmeisterschaft	29
III.4	Klassement	29

Appendix

III.1	Plan Réf.82A	30
III.2	Plan Réf.82B	
III.3	Plan Réf.82C	
III.4	Plan Réf.82D	



Klassenvorschriften

Allgemeines – Konstitution - Organisation

Vorbemerkung:

- (1) Die Grand Surprise mit dem Racing Rigg ("Grand Surprise *RR*") ist ein high performance Segelboot für one design, fleetrace und matchrace.
- (2) Die International Grand Surprise Association e.V., die International Grand Surprise Association Klassenvereinigung sowie alle mit diesen Vereinigungen in Verbindung stehenden Organe, Funktionäre oder Verantwortliche schließen jegliche Haftung, die aus diesen Klassenbestimmungen hervorgehen, durch diese entstehen oder durch die Teilnahmen an Regatten entstehen, wie z.B. Unfälle, Personenschäden, Sachschäden oder Vermögensschäden ausdrücklich aus.

I.1 Name

- (3) Der Name der Klassenvereinigung soll „International Grand Surprise Association“ lauten.
- (4) Die Klassenvorschrift ist nicht Bestandteil der Vereinssatzung der „International Grand Surprise Association e.V.“

I.2 Emblem

- (1) Das Emblem der Klassenvereinigung soll das Grand Surprise Klassenzeichen sein.

1.3 Zweck der Vorschriften

- (1) Sie bezwecken die Einheitlichkeit der Schale, des Riggs und der Ausrüstung zu kontrollieren, zu komplizierte Änderungen oder Vorrichtungen zu verhindern, damit die Grand Surprise *RR* einfach bleibt und nicht zu teuer wird, damit jedermann mit gleichen Mitteln regattieren kann.

1.4 Politik

- (1) Es soll die Politik dieser Klassenvereinigung sein, die Grand Surprise *RR* als Einheitsklasse zu erhalten und die Entwicklung der Klasse als Regattaschiff zu fördern.
- (2) Jede Jacht muss den von der Klassenvereinigung vorgesehenen Aufkleber mit der Homepageadresse (www.grandsurprise.org) an beiden Seiten des Großbaums führen und zwar so, daß sich der Anfang bzw. das Ende des Schriftzuges ca. 140cm von dem mastfernen Beginn des Aluminiumprofils befinden. Die Farbe des Aufklebers ist freigestellt.

1.5 Mitgliedschaft

- (1) Jeder Eigner einer Grand-Surprise muß Mitglied in der „International Grand Surprise Association e.V.“ sein, um an den Klassenregatten teilnehmen zu können.

1.6 Klassenregatten

- (1) Jede Regatta, bei der die Grand Surprise eine eigene Wertungsgruppe bildet ist eine Klassenregatta im Sinne dieser Vorschrift, unabhängig davon ob sie zur Klassenmeisterschaft zählt oder nicht.

1.7 Sonstige Regatten (Keine Klassenregatten)

- (1) Bei allen übrigen Regatten, bei denen die Grand Surprise teilnehmen ohne eine eigene Klasse zu bilden, wie z.B. IMS, IOR, oder Yardstick-Regatten, finden diese Klassen-Vorschriften ebenso Anwendung.

1.8 Werbung

- (1) Für die Klassenregatten gilt die Kategorie C (ISAF Regel 20.4), außer der Veranstalter legt eine andere Kategorie fest.

1.9 Versicherung

- (1) Jeder Eigner muss eine gültige Haftpflichtversicherung mit einer Mindestdeckungssumme von 2.5 Mio. EURO haben um an Klassenregatten teilzunehmen.

1.10 Änderung dieser Vorschriften

- (1) Änderungen dieser Klassenvorschrift können von jedem aktiven, ordentlichen Mitglied der „International Grand Surprise Association e.V.“ der Eigner einer Grand Surprise ist vorgeschlagen werden.
- (2) Diese müssen mindestens 8 Wochen vor der Mitgliederversammlung in schriftlicher Form vorliegen und dann an alle Mitglieder mindestens 4 Wochen vor der Mitgliederversammlung ebenfalls in schriftlicher Form verteilt sein.
- (3) Änderungen der Klassenvorschriften werden angenommen, wenn 2/3 aller anwesender aktiver und ordentlicher Mitglieder der „International Grand Surprise Association e.V.“, die auch Eigner sind, anlässlich der Mitgliederversammlung Ihre Zustimmung geben, bzw. brieflich mitteilen.
- (4) Für Änderungen der Klassenvorschriften ist auf alle Fälle die Zustimmung des Importeurs, der Firma Schwaiger Nautik, notwendig.

(5) Der Importeur prüft die Angelegenheit und hält Rücksprache mit Werft und Konstrukteur.

1.11 Inkrafttreten

(1) Diese Vorschrift ist ab 11. Mai 2002 für alle Boote gültig.

II: Regeln

II.1 Generelles:

II.1.1

- (1) Jegliche Änderungen an der Schale, dem Rigg, den Beschlägen und den Segeln, welche in diesen Vorschriften nicht ausdrücklich vorgesehen sind, sind verboten.
- (2) Jede nach dem 11.05.2002 erworbene Grand Surprise muss über ein Zertifikat des Herstellers verfügen, welches die absolute Konformität nach diesen Regeln bei Auslieferung bestätigt.

II.1.2

- (1) Jeder Eigner und in dessen Vertretung gegebenenfalls der Skipper des Bootes sind dafür verantwortlich, dass seine Jacht, sein stehendes Gut, seine Segel und sonstige Ausrüstung zu jedem Zeitpunkt während den Klassenregatten den Klassenvorschriften entspricht und dass seine Jacht, sein stehendes Gut, seine Segel und sonstige Ausrüstung nach eventuellen Veränderungen oder Reparaturen den Klassenvorschriften entspricht.

II.1.3

- (1) Die Grand Surprise mit dem Racing Rigg („Grand Surprise *RR*“) ist eine Einheitsklasse.
- (2) Die Intention dieser Klassenvorschriften soll sicher stellen, das alle Boote sich so ähnlich wie möglich sind und zwar insbesondere bezüglich
 - (a) der Rumpf-, Kiel- und Ruderform,
 - (b) des Gewichtes und der Gewichtsverteilung
 - (c) des Riggs, des stehenden Gutes
 - (d) des Segelplans

II.1.4

(1) Wenn immer in diesen Klassenvorschriften von der „Standardversion“ die Rede ist, so ist damit die gleichlautende Ausbauvariante der Grand Surprise des Importeurs Schwaiger Nautik mit Festkiel (Tiefgang 2,05 m) aus dem Jahr 2000 gemeint, und zwar insbesondere was den Segelplan, die Ausrüstung, das Rigg, das stehende Gut und die Rumpf-, Kiel- und Ruderform betrifft.

II.2 Vermessung

II.2.1

(1) Die Messmethoden, sofern in diesen Vorschriften nichts anderes vorgesehen, müssen dem "ISAF Measurement Manual" entsprechen.

II.2.2 Segelvermessung

II.2.2.1

(1) Die Segel müssen durch einen Vermesser, der mindestens eine C-Lizenz oder eine gleichwertige Qualifikation hat, vermessen und gestempelt sein.

(2) Alle Masse werden auf dem flach ausgelegtem und von Hand so gestrecktem Segel, dass keine Querfalten mehr vorhanden sind, gemessen. Es gelten die ISAF-Vermessungsregeln bezüglich der Achterlieksübereckungen.

II.2.2.2

(1) Alle Masse welche an einem Segelhorn enden werden zwischen den Schnittpunkten der zwei verlängerten Lieks genommen selbst bei abgerundeten Hörnern, ausgenommen beim Mastliek des Grossegels wo die Masse ab Oberkante Haedpoint beginnen.

II.2.3 Großsegelvermessung:

- (1) Die Quermasse werden auf $\frac{3}{4}$ Höhe, $\frac{1}{2}$ Höhe und $\frac{1}{4}$ Höhe von Mast- und Achterliek genommen.
- (2) Die Meßpunkte werden so bestimmt: Die mastseitige Ecke des Headpoints wird auf das Achterlieksende des Baumlieks geschlagen und das Achterliek so gefaltet.
- (3) Die gelegte Falte wird an der Achterliekskante markiert ($\frac{1}{2}$ Höhenmaß). Von dort aus darf die kürzest mögliche Entfernung der Achterliekskante bis zum Vorliek incl. eventuellem Vorliekstau das angegebene Maß nicht überschreiten.
- (4) In gleicher Weise sind die Meßpunkte für die $\frac{3}{4}$ Höhe und $\frac{1}{4}$ Höhe zu ermitteln und anschließend die jeweilige Entfernung zu messen.

II.2.4 Fock- und Genuavermessung:

- (1) LP wird zwischen dem Schothorn rechtwinklig zum Vorliek gemessen, eventuelles Liektau inbegriffen.
- (2) Die optionale Verwendung eines Profilstages ist erlaubt. Der Umfang des Profilstages wird bei der Vermessung der Länge des LP – Maßes in Abzug gebracht.

II.3 Schale

II.3.1

- (1) Rumpf und Deck müssen gemäß den beim offiziellen Konstrukteur hinterlegten Spezifikationen gebaut werden, diese garantieren deren Konformität.

II.3.2

- (1) Die Masse, Formen und Strukturen müssen den Plänen des offiziellen Konstrukteurs und Architekten entsprechen, diese garantieren deren Konformität.
- (2) Es wird keine Änderung an Rumpf, Ruder oder Kiel, welche aus den Originalformen stammen geduldet.
- (3) Die Klassenvereinigung behält sich das Recht vor, diese Konformität beim Konstrukteur zu kontrollieren.

II.3.3

- (1) Jegliche nachträgliche Veränderung (d.h. nach dem erstmaligen Verlassen der Werft) der Form und der Struktur an Rumpf, Deck, Kiel oder Ruderblatt ist verboten.
- (2) Der Kiel muss dem Plan Réf.82A entsprechen, sein Gewicht muß 1050 kg +/- 50 kg betragen.

II.3.4

- (1) In der Zeit vom 1. März bis zum 31. August eines jeden Jahres kann ein Kiel eines anderen Herstellers bezogen werden, wenn alle folgende Kriterien erfüllt sind:
 - (a) Der ursprüngliche Kiel ist durch einen Unfall in diesem Zeitraum beschädigt oder so stark verbogen, das ein sinnvolles Regattasegeln nicht mehr möglich ist
 - (b) Chantiers Archambault kann nicht verbindlich schriftlich bestätigen, innerhalb von 4 Wochen (=20Arbeitstage) nach dem unter (a) geschilderten Ereignis einen neuen Kiel an das Schiff liefern.
 - (c) Der alternative Hersteller bestätigt schriftlich die Lieferung innerhalb von 20 Arbeitstagen oder -nach Ablauf dieser Frist- zumindest früher als Chantier Archambault nach dem unter (a) geschilderten Ereignis einen neuen Kiel zu liefern
- (2) Dieser Kiel eines anderen Herstellers muss dem Plan Réf.82A entsprechen, das heißt insbesondere die Form, das Material und das Gewicht müssen dem Plan entsprechen.
- (3) Jeder Kiel, der nicht die Herkunft der "Chantiers Archambault" hat, muss durch die Klassenvereinigung nach Prüfung schriftlich zugelassen werden.

II.3.5

(1) Die Masse und die Formen des Ruders müssen dem Plan Réf.82B entsprechen.

In der Zeit vom 1. März bis zum 31. August eines jeden Jahres kann ein Kiel eines anderen Herstellers bezogen werden, wenn alle folgende Kriterien erfüllt sind:

- (a) Das ursprüngliche Ruder ist durch einen Unfall in diesem Zeitraum beschädigt oder so stark verbogen, das ein sinnvolles Regattasegeln nicht mehr möglich ist
- (b) Chantiers Archambault kann nicht verbindlich schriftlich bestätigen, innerhalb von 2 Wochen (=20Arbeitstage) nach dem unter (a) geschilderten Ereignis ein neues Ruder an das Schiff zu liefern.
- (c) Der alternative Hersteller bestätigt schriftlich die Lieferung innerhalb von 20 Arbeitstagen oder -nach Ablauf dieser Frist- zumindest früher als Chantier Archambault nach dem unter (a) geschilderten Ereignis ein neues Ruder zu liefern

(2) Dieses Ruder eines anderen Herstellers muss dem Plan Réf.82B entsprechen, das heißt insbesondere die Form, das Material und das Gewicht müssen dem Plan entsprechen.

(3) Jedes Ruder, das nicht die Herkunft der "Chantiers Archambault" hat, muss durch die Klassenvereinigung nach Prüfung schriftlich zugelassen werden.

II.3.6

- (1) Das Gewicht des Bootes darf nicht weniger als 2660kg betragen, Boot und Ausrüstung in trockenem Zustand gewogen.
- (2) Beim Wiegen muß folgendes Material an Bord sein:
 - (a) 1 Mast, 1 Grossbaum, 1 stehendes Gut,
 - (b) 1 Gennakerbaum gem. Vermessungsvorschriften.
 - (c) - 1 Paar Fockschoten 16 mm max. Durchmesser.
 - (d) 1 Großschot und 1 Paar Genuaschoten jeweils max 16mm Durchmesser
 - (e) - 1 Paar Genauschoten, 12 mm max. Durchmesser.
 - (f) - Feste Deckbeschläge minimum der Standardversion
 - (g) - Alle Ausrüstungsgegenstände minimum der Standardversion

II.3.7 Fehlendes Gewicht

- (1) Wenn nötig, muß das Gewicht des Bootes wie folgt korrigiert werden:
 - (a) Die vier Korrekturgewichte sind aus Blei.
 - (b) Die Korrekturgewichte müssen im Boot einlaminiert und vom Vermesser abgestempelt werden.
 - (c) Die Gewichte werden gegenüber der Längsachse des Bootes symmetrisch verteilt.
 - (d) 60% des Gewichtes befindet sich auf beiden Seiten unter der vorderen Koje gegen den Rumpf.
 - (e) 40% des Gewichtes befindet sich hinter den beiden Salonkojen auf der Höhe der Wasserlinie gegen den Rumpf
- (2) Im zutreffenden Fall kann ein Plan bei der Klassenvereinigung verlangt werden.

II.3.8

- (1) Nach Reparaturen in Folge einer Havarie darf die Verstärkung der Kielbefestigung auf keinen Fall die Höhe der Original-Bilge im normalen Zustand überragen, schriftliche Bewilligung der Klassenvereinigung vorbehalten.

II.3.9

- (1) Es ist verboten, durch Ausbohren, Veränderung der Lage von fest eingebautem Material insbesondere auch des Kiels das Gewicht zu verändern.
- (2) Es ist verboten das Gewicht durch Ausbohren, Veränderung der Lage von fest eingebautem Material insbesondere auch des Kiels besser zu verteilen insbesondere auch, um ein größeres aufrichtendes Moment zu erzielen.

II.4 Takelage

II.4.1

- (1) Der Mast muß, abgesehen von der in II.4.3 geregelten Ausnahme, von Chantiers Archambault geliefert sein und aus einem extrudierten Aluminiumprofil bestehen.

II.4.2

- (1) Der Mast muß dem Plan Réf.82C (Rigg Schwaiger) entsprechen, das heißt insbesondere Anzahl, Dimensionierungen und Lage der Verstärkungen, Anschlagpunkte von stehendem und laufendem Gut und Salinge (insbesondere deren Länge und Pfeilung) müssen dem Plan entsprechen.
- (2) Jeder Mast, der abgeändert wurde muß durch die Klassenvereinigung nach Prüfung schriftlich zugelassen werden.

II.4.3

1. In der Zeit vom 1. März bis zum 31. August eines jeden Jahres kann ein Mast eines anderen Herstellers bezogen werden, wenn alle folgende Kriterien erfüllt sind:
 - (a) Der ursprüngliche Mast ist durch einen Unfall in diesem Zeitraum zerbrochen oder so stark verbogen, das ein sinnvolles Regattasegeln nicht mehr möglich ist
 - (b) Chantiers Archambault kann nicht verbindlich schriftlich bestätigen, innerhalb von 4 Wochen (=20Arbeitstage) nach dem unter (a) geschilderten Ereignis einen neuen Mast an das Schiff liefern.
 - (c) Der alternative Hersteller bestätigt schriftlich die Lieferung innerhalb von 20 Arbeitstagen oder -nach Ablauf dieser Frist- zumindest früher als Chantier Archambault nach dem unter (a) geschilderten Ereignis einen neuen Mast zu liefern
2. Dieser Mast eines anderen Herstellers muß dem Plan Réf.82C (Rigg Schwaiger) entsprechen, das heißt insbesondere Anzahl, Dimensionierungen und Lage der Verstärkungen, Anschlagpunkte von stehendem und laufendem Gut und Salinge (insbesondere deren Länge und Pfeilung) müssen dem Plan entsprechen sowie dem von Chantiers Archambault gelieferten Mast für die Standardversion in Material, Gewicht, Länge, und Topgewicht entsprechen und aus einem extrudierten Aluminiumprofil bestehen:
3. Jeder Mast, der nicht die Herkunft der "Chantiers Archambault" hat, muß durch die Klassenvereinigung nach Prüfung schriftlich zugelassen werden.

II.4.4

- (1) Die Mastbasis darf während Regatten nicht bewegt werden.

II.4.5

- (1) Der Grossbaum muß, abgesehen von der in II.4.6 geregelten Ausnahme, von Chantiers Archambault geliefert sein und aus einem extrudierten Aluminiumprofil bestehen.

II.4.6

- (1) In der Zeit vom 1. März bis zum 31. August eines jeden Jahres kann ein Grossbaum eines anderen Herstellers bezogen werden, wenn alle folgende Kriterien erfüllt sind:
 - (a) Der ursprüngliche Grossbaum ist durch einen Unfall in diesem Zeitraum zerbrochen oder so stark verbogen, das ein sinnvolles Regattasegeln nicht mehr möglich ist
 - (b) Chantiers Archambault kann nicht verbindlich schriftlich bestätigen, innerhalb von 4 Wochen (=20Arbeitstage) nach dem unter (a) geschilderten Ereignis einen neuen Grossbaum an das Schiff liefern
4. Dieser Grossbaum eines anderen Herstellers muß dem Plan Réf.82C (Rigg Schwaiger) entsprechen, das heißt dem von Chantiers Archambault gelieferten Großbaum in Material, Länge und Gewicht entsprechen.
5. Jeder Grossbaum, der abgeändert wurde oder der nicht die Herkunft der "Chantiers Archambault" hat, muß durch die Klassenvereinigung nach Prüfung schriftlich zugelassen werden.

II.4.7

- (1) Das J2-Maß für den Gennaker beträgt $488\text{cm} \pm 1\text{cm}$ bis zur Vorderkante des Haltebügels am Gennakerbaum.
- (2) Daraus resultiert ein Übertagen der Bugspitze durch den Gennakerbaum im ausgefahrenem Zustand von maximal $134\text{cm} \pm 1\text{cm}$.
- (3) Der Abstand (Sehnenmaß) zwischen der Vorderkante des Augbügels auf dem Gennakerbaum im ausgefahrenem Zustand zum Zentrum des Haltebolzen des Vorstages (J1 Maß Begrenzung) beträgt $147,5\text{cm} \pm 1\text{cm}$.
- (4) Der Gennakerbaum ist aus Aluminium.

II.4.8

- (1) Die Messmarken auf Mast und Grossbaum müssen mit einer gut sichtbaren Farbe gemalt werden.
- (2) Deren Breite beträgt min. 30mm und umspannen das ganze Profil.

II.5 Stehendes und laufendes Gut

II.5.1

- (1) Es ist keine Änderung an der Verstägung gemäß Standardversion erlaubt.
- (2) Das stehende Gut besteht aus:
 - (a) 1 Vorstag aus Inox-Litze hart 7 mm min. Durchmesser durch Wantenspanner oder Lochplatten einstellbar.
 - (b) Maximal 2 Achterstagen aus Inox-Litze hart min. Durchmesser 4 mm oder auf eigene Haftung aus Vectra, Spectra bzw. Dynema-Leine mit 4mm min. Durchmesser, durch 1 oder 2 Kabelzüge streckbar.

Es ist erlaubt, das Achterstag mit Polyurethan zu beschichten.

Eine am Masttop befestigte Achterstagslatte (Länge freigestellt), die den Durchgang des Grossegels erleichtert, ist erlaubt.

Bei Zug von 30 kg muß das Achterstag eine annähernd gerade Linie zwischen Achterstags-Püttings und Masttop-Galgen bilden.
 - (c) 2 Oberwanten aus Inox-Litze hart 8 mm min. Durchmesser.
 - (d) 2 Unterwanten aus Inox-Litze hart 7 mm min. Durchmesser.
 - (e) 2 Mittelwanten aus Inox Litze hart 6 mm min. Durchmesser
 - (f) Jedes andere System ist ausgeschlossen.

II.5.2

(1) Der Mastfall (die Länge des Vorstags) darf während einer Wettfahrt nicht verstellt werden.

II.5.3

(1) Das laufende Gut für Klassenregatten besteht aus:

- (a) 1 einziges Großfall.
- (b) 1 einziges Fockfall.
- (c) 1 7/8-Gennakerfall
- (d) 1 TopGennakerfall.

(2) Die Falle bestehen aus synthetischen Tauwerk.

(3) Eine einfache Übersetzung der Falle ist zulässig.

II.6 Püttings

(1) Die Wantenpüttings müssen an ihrem durch Plan Réf.82D vorgesehenem Platz verbleiben. Die Püttings für Achterstag sind frei disponierbar.

II.7 Segel

II.7.1

(1) Die Wahl des Segelmachers ist freigestellt.

II.7.2

(1) Die Segel müssen diesem Artikel (II.7) entsprechen.

(2) Das Ausmaß der Verstärkungen beträgt mindestens das der ISAF-Regeln.

II.7.3

(1) Der Segelsatz, welcher für Klassenwettfahrten benützt werden darf, umfaßt:
maximal:

- (a) 1 Grosseegel
- (b) 1 Genua 1
- (c) 1 Genua 3
- (d) 1 Sturmfock
- (e) 2 Gennaker

(2) Alle Segel müssen diesen Klassenvorschriftenentsprechen.

(3) Alle Segel sind nach ISAF Regeln zu konstruieren.

II.7.4

(1) Während Klassenregatten müssen sich mindestens das Großsegel, die Genua 1, die Genua 3 und ein Gennaker an Bord befinden (=4 Segel)

II.7.5

(1) Für alle Klassen-Regatten ist ein einziger und gleicher Segelsatz erlaubt, von der ersten bis zur letzten Wettfahrt innerhalb einer Regatta.

(2) Falls ein Segel während einer Wettfahrt zerreißt oder so schwer beschädigt wird, das damit nicht mehr gesegelt werden kann, so kann nach der vorherigen Zustimmung aller anderen an dieser Wettfahrt beteiligten aktiven Mitglieder der „International Grand Surprise Association“ dieses Segel in Ergänzung zu Regel II.7.5(1) zur nächsten Wettfahrt durch ein anderes ersetzt werden.

II.7.6

(1) Segel, welche vor dem 1.10.2001 vermessen und gestempelt wurden, dürfen bei Klassenregatten bis zum 31.12.2002 genutzt werden

II.7.7

- (1) Für alle Segel sind gewebte Polyesterfasern, Nylon, Gelege aus Polyesterfaser und Mylarfolie erlaubt.
- (2) Die Verwendung von Kohlefaser, Aramiden, 3DL und PPO ist verboten.
- (3) Die Kett- und Schussfäden oder andere müssen in den einzelnen Panells parallel angeordnet sein.
- (4) Alle weiteren Materialien welche in der Klasse bei einem bestimmten Segel Anwendung finden sollen, bedürfen einer schriftlichen Zustimmung der Klassenvereinigung und entsprechen einer Regeländerung im Sinne von Regel I.11.

II.7.8

- (1) Achterliek- und Vorlieksleinen sind in allen Segeln außer dem Gennaker erlaubt

II.7.9

- (1) Ein Vorliekstrecker (Cunningham-Hole) sind in Großsegel, Genua1 und 3 sowie Fock erlaubt

II.7.10 Großsegel

II.7.10.1

- (1) Großsegel mit losem Unterliek sind erlaubt.

II.7.10.2

Anzahl der Reffreihen minimal 2. das 2. Reff muß sich mindestens 2,50 m über dem Großbaum befinden und beide müssen ein adäquates Reff sein.

II.7.10.3

Der Schnitt ist freigestellt

II.7.10.4 Maße des Großsegels

- (1) **VL** max 13,15m;
- (2) **UL** max 4,50m;
- (3) **MB** max. 3,15m;
- (4) $\frac{1}{4}B$ max. 2.00m;
- (5) $\frac{3}{4}B$ max. 3,95 m;
- (6) **AL** max. 14,05 m Sehnenmaß;

II.7.10.5 Segellatten:

- (1) Es sind maximal 5 Segellatten und 2 Winglatten erlaubt.
- (2) Die Latten müssen das AL in 6 gleiche Teile teilen, gemessen an der Sehne des Segels, wobei die Toleranz ± 10 cm beträgt.
- (3) Maximal können die oberen 2 Latten durchgelattet sein.
- (4) Die Maximallänge der unteren drei Segellatten beträgt 1,75 m .
- (5) Maximal 2 Winglatten je von max. 50cm Länge sind erlaubt.
- (6) Die Winglatten befinden sich in der Mitte (gemessen an der Achterliekskante) zwischen AF-Headpoint und der ersten (obersten) Latte sowie in der Mitte (gemessen an der Achterliekskante) zwischen erster und zweiter Latte.
- (7) Die positive Übrückung des Achterlieks darf zwischen den Latten 10cm nicht überschreiten.

II.7.10.8 Großsegelgewicht

- (8) Das minimale Großsegelgewicht ohne Latten, aber mit Rutschern und sonstiger Ausrüstungen beträgt 15 kg.
- (9) Das Tuchgewicht innerhalb des Segels ist freigestellt, jedoch darf das leichteste Tuch nicht unter 230gr/m² wiegen.

II.7.10.9 Kopfweite

- (1) Die Kopfweite darf 160mm nicht überschreiten, Mastrutscher inbegriffen.
- (2) Sie wird rechtwinklig zum Mastliek gemessen.

II.7.10.10 Segelzeichen

- (1) Das Klassenzeichen, die Segelnummer und der Nationalitätsbuchstaben müssen auf dem Grossegel vorhanden sein.
- (2) Die Farbe von Klassenzeichen, Segelnummer und Nationalitätsbuchstaben ist freigestellt.
- (3) Das Klassenzeichen muss im Großsegel nach den üblichen Vorschriften für Segelbau (ISAF). Das Klassenzeichen muss auf beiden Seiten des Segels über den Segelnummern stehen, dies alles über der Mittelbreite. (Form siehe Plan Réf.82F).
- (4) Die horizontale Mindestbreite des Klassenzeichens beträgt 50 cm.
- (5) Das Klassenzeichen darf auf einer Seite gespiegelt angebracht sein.
- (6) Die Nummern dürfen sich nicht überdecken, sie dürfen sich auch nicht mit denjenigen der Rückseite überdecken.

II.7.10.11 Liekstreckung während der Wettfahrten

- (1) Beim Segeln dürfen das Vorliek und das Unterliek nicht über die auf Mast und Baum gemalten bzw. angebrachten Messmarken gestreckt werden.

II.7.10.12

- (1) Das Großsegel muß am Mast mit dem Vorliek angeschlagen sein.

II.7.11 Genua 1

II.7.11.1

- (1) Segellatten sind verboten

II.7.11.2

- (1) **LPG** = 5,10 m
- (2) Gewicht min. 130 gr/m²

II.7.11.3

- (1) Die Genau 1 muß am Vorstag mit dem Vorliek angeschlagen sein

II.7.12 Genua 3

II.7.12.1

(1) **LPG:** 3,70m

(2) Das Achterliek darf nicht konvex sein.

(3) Minimales Tuchgewicht 300 gr/m²

II.7.12.2

(1) 1 Reff erlaubt

II.7.12. 3 Segellatten

(1) Max. 3 Segellatten sind erlaubt.

(2) Nur die oberste Latte darf durchgehend sein, die 2 unteren maximal 65cm lang.

(3) Die Latten müssen das Achterliek in gleiche Teile teilen, die Toleranz beträgt ± 10cm.

II.7.12.4

(1) Die Genau 3 muß am Vorstag mit dem Vorliek angeschlagen sein

II.7.13 Sturmfock.

II.7.13.1

(1) **Maxmales LPG:** 3,0m

(2) Das Achterliek darf nicht konvex sein

(3) Minimales Tuchgewicht: 350 gr/m²

II.7.13.2

(1) Es sind keine Segellatten erlaubt.

II.7.13.3

(1) Die Sturmfock muß am Vorstag mit dem Vorliek angeschlagen sein.

II.7.14 Gennaker

II.7.14.1 Maximale Maße der Gennaker

- (1) **VL** 16,00m;
- (2) **AL** 14,00m;
- (3) **UL** 8,50m,
- (4) **GB** 8,60m

II.7.14.2

- (1) Minimales Tuchgewicht: 32 gr/m²

II.8 Beschläge und Elektronik

II.8.1

- (1) Die Beschläge sind, außer den Einschränkungen dieser Vorschriften, freigestellt.

II.8.2

- (1) Das Gesamtgewicht der Beschläge muß mindestens dem Gesamtgewicht der Beschläge der Standardversion entsprechen.

II.8.3

- (1) Der Bugkorb und Heckkorb mit einer Minimalhöhe von 450 mm ist obligatorisch.
- (2) Die Boote müssen mit einer Reling und mit mindestens einer Stütze pro Seite von 400 mm Minimalhöhe ausgerüstet sein.
- (3) Die Relinge müssen aus einem Stahlkabel (min. 4mm \varnothing) und/oder Textil (min. 4mm \varnothing) und/oder aus Gurtband bestehen und auf einer Minimalhöhe von 400 mm ab Schanbord verlaufen.
- (4) Die Reling gemäß Ziffer II.8.3 (3) kann fakultativ nach dem Bugkorb auf das Deck zum leichteren Genuadurchgang herunter gebunden werden. Davon unberührt muß die Reling gemäß Ziffer II.8.3 (3) durch die Relingstutze bzw. Stützen hinter den Wanten geführt werden.

II.8.4

- (1) Fockroller sind erlaubt, jedoch in Regatten nicht reffbar – nur ein- oder ausgrollt
- (2) Das am Wind Vorsegel muss spätestens 1 Minute vor dem Start einer Wettfahrt gesetzt und voll entfaltet sein.

II.8.5 Profilvorstag.

- (1) Ein Profilvorstag ist erlaubt, das zweifache der größten Breite des Profilvorstages kommt in Abzug auf das LP Masses.

II.8.6

- (1) Selbstwendevorrichtungen für Vorsegel sind verboten.

II.8.7

- (1) Der Baumniederholer muss am Mast an der dafür vorgesehenen Position befestigt sein und darf nicht hydraulisch sein.

II.8.8

- (1) Hydraulische oder andere Vorrichtungen zum Verändern der Spannung der Wanten oder Vorstag während der Fahrt sind verboten.

II.8.9

- (1) Die Beleuchtung von Deck, Mast und Kabine sind Rahmen der gültigen nautischen Vorschriften freigestellt.

II.8.10

- (1) Bei Klassenregatten sind Speedometer, elektronischer Kompass, elektronische Windanzeigen, Echolot und GPS erlaubt.
- (2) Alle anderen Systeme, insbesondere Spannungsmeßgeräte für das stehende Gut sind verboten.

II.8.11

(1) Die Travellerschiene des Grossegels muss sich in ihrer Originalrinne befinden

II.8.12

(1) Die Fock- und Genuaschienen müssen auf den Laufplanken befestigt sein.

II.8.13

(1) Das Cockpit muß mit mindestens 2 und maximal 4 Winschen ausgerüstet sein.

(2) Die Winschen müssen sich auf ihren Originalstützen befinden.

(3) Elektrische oder hydraulische Winschen sind verboten

II.9 Obligatorische Einrichtungen

II.9.1

II.9.1.1

(1) Bei Wettfahrten müssen die Boote die mindestens sämtliche Einrichtungen der Standardversion vorweisen.

(2) Ihre Dimensionen und ihr Gewicht muß mit den Originalteilen des Konstrukteurs übereinstimmen.

II.9.1.2

(1) Die seitlichen Kojen mit 2 Matratzen + Bretter müssen an Bord sein.

II.9.1.3

(1) Steckschotts und Bodenbretter sowie alle Einrichtungen der Standardausrüstung müssen an Bord sein.

II.9.1.4

(2) Die Deckel des Kettenkastens und des Achterkastens müssen in ihrer Position sein.

II.9.1.5

- (1) Der Einbaumotor Diesel oder E-Motor mit Wellenanlage sowie 2flügeligem
Faltpropeller muß eingebaut und fahrbereit sein.

II.9.1.6

- (1) Eine Einbaubatterie mit 12V und min 65Ah muß an ihrem durch die Konstruktion
vorgesehenen stehen.

II.9.2

- (1) Jedes Boot mit Exportausrüstung kann bis an das Minimum der Standardausrüstung
wie in II.9.1 ausgeführt, umgeändert werden.

II.10 Ausreiten

II.10.1

- (1) Trapeze, Ausreitbretter und -Gurte für die Füße sind verboten.

II.10.2

- (1) Sicherheitsgurte sind insofern erlaubt als sie das Ausreiten nicht erleichtern.

II.10.3

- (1) Ausreiten ist nur in sitzender oder liegender Position erlaubt, nur händisch gesichert.

II.11 Segelnummer

- (1) Die Segelnummer ist jene, welche von der nationalen Behörde zugeteilt ist, oder
ausnahmsweise auch von IMS oder ähnlichen Organisationen zugeteilte Nummer

II.12 Mannschaft

(1) Das maximale Mannschaftsgewicht bei Klassenregatten beträgt 450kg

II.13 Obligatorische Ausrüstung

II.13.1

(1) Die unten aufgeführten Obligatorische Ausrüstung muß bei jeder Klassenregatta an Bord sein und auf Verlangen vorgeführt werden.

II.13.2 Liste der obligatorischen Ausrüstungsgegenstände

- (1) 1 Anker. Mindestgewicht mit Leine oder Kette 6 KG
- (2) 1 Ankerleine von 10 mm Durchmesser min. und 20m Länge min
- (3) 2 Festmacherleinen, mindestens 8m Lang und min. 10mm im Durchmesser
- (4) 1 Rettungsgerät pro Mannschaftsmitglied
- (5) 1 Bootshaken
- (6) 1 Rettungsring oder Rettungskissen mit einem Seil von 5 mm Minimumdurchmesser und einer Minimumlänge von 10m
- (7) 1 Kompass
- (8) 1 Ersthilfekasten
- (9) 1 Notsignal (Rote Flagge 60cm x 60cm)
- (10) Lenzeinrichtung (entweder fest eingebaut oder Lenzeimer bzw. -Schöpfer)
- (11) 1 Bordnetz-unabhängige Notbeleuchtung in Form eines Rundumlichtes
- (12) Darüber hinaus sind alle nach der jeweiligen gültigen Schifffahrtsordnung (z.B. Bodensee Schifffahrtsordnung) geforderten Ausrüstungsgegenstände mitzuführen.

III:

Organisation der Klassenmeisterschaften

III.1 Teilnahme an Klassenregatten

- (1) Das teilnehmende Boot muß diesen Klassenvorschriften entsprechen.
- (2) Der Eigner und gegebenenfalls in dessen Vertretung der Skipper des teilnehmenden Bootes ist für die Einhaltung der Vorschriften verantwortlich.
- (3) Die Nichtbeachtung dieser Vorschriften während einer Wettfahrt kann zur Disqualifikation des Bootes für die Regatta führen.

III.2 Definition

- (1) Als Klassenmeisterschaft bezeichnet werden alle Regatten, die speziell als solche bis zu Jahresbeginn definiert werden.
- (2) Sie werden in Verbindung mit nationalen Verbänden, nach den Regeln der ISAF der Grand Surprise Klassenvorschriften, der nationalen Verbänden und den Clubvorschriften durchgeführt.

III.3 Gültigkeit der Klassenmeisterschaft

III.3.1

- (1) Eine Klassenmeisterschaft gilt als zustandgekommen, wenn mindestens 3 Regatten gewertet werden. (Vorschriften der nationalen Verbände vorbehalten).

III.4 Klassement

- (1) Gewertet wird nach dem Low-point-System
- (2) Gewertet für die Klassenmeisterschaft wird die Position incl. eventuell durch den Veranstalter vorgesehener Streicher am Ende einer Klassenregatta
- (3) Ab 4 Regatten wird der schlechteste Lauf gestrichen.

IV: Appendix