

KLASSENVORSCHRIFTEN  
DER INTERNATIONAL 806 CLASS  
DSV - EINTYPKLASSE

Ausgabe 11/2010

**1. ALLGEMEINES**

- 1.1. Die INTERNATIONAL 806 ist ein von Pelle Pettersen entworfenes Kielboot.
- 1.2. Die Klassenvorschriften sollen sicherstellen, daß alle Boote dieser Klasse in allen Punkten, die Geschwindigkeit und die Segeleigenschaften beeinflussen, soweit wie möglich gleich sind. Sie sollen sich daher insbesondere in Form und Gewicht des Bootskörpers, des Kiels, des Ruders und in der Fläche der Segel gleichen. Die Bestimmungen sind in diesem Sinne auszulegen.
- 1.3. Um unerwünschte Konstruktionen oder Abweichungen von Plänen und Klassenbestimmungen zu verhindern, die nicht im Sinne der Klasse sind und das Prinzip der Einheitsklasse gefährden, können Änderungen in den Plänen oder Klassenbestimmungen kurzfristig vom Technischen Ausschuß des DSV vorgenommen werden.
- 1.4. Um technische Verbesserungen zu erproben, die über diese Vorschrift hinausgehen, kann der Technische Ausschuß des DSV mit Einverständnis der Klassenvereinigung einzelnen Booten (höchstens 3) Ausnahmegenehmigungen für die Teilnahme an Regatten erteilen. Diese Boote sind nicht berechtigt zur Teilnahme an Meisterschaften. Nach genügender Erprobung entscheidet der TA des DSV, ob solche Verbesserungen von Regatten offiziell zugelassen werden. Es ist gleichzeitig in Abstimmung zwischen DSV, Hersteller und Klassenvereinigung festzulegen, ab wann und in welcher Form die Klassenvorschriften entsprechend zu ändern sind.
- 1.5. Alle Boote dieser Klasse müssen nach den offiziellen Unterlagen gebaut sein (Klassenvorschrift, Zeichnungen, Meßbrief). Bestehen Widersprüche zwischen Klassenvorschrift, Zeichnungen und Meßbrief, 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.

**2. GEBÜHREN**

- 2.1. Die Vermessungs- und Registriergebühren werden vom DSV festgelegt und richten sich nach der jeweils gültigen Gebührenordnung.
- 2.2. Evtl. Lizenzgebühren und/oder Patentgebühren sind im Kaufpreis inbegriffen.

**3. HERSTELLER**

- 3.1. Boote der INTERNATIONAL 806 Klasse dürfen nur vom Lizenzinhaber, OTT-Yacht, Meersburg, Deutschland gebaut werden.
- 3.2. Durch seine Unterschrift auf dem Meßbrief/ISZ-Antrag erklärt der Hersteller, das jeweilige Boot in Übereinstimmung mit den gültigen Vorschriften gebaut zu haben.
- 3.3. Der Hersteller ist verpflichtet, alle nachweislich beim Bau durch sein Verschulden entstandenen Regelwidrigkeiten im Hersteller-Werk auf eigene Kosten zu beseitigen. Dies gilt auch für alle Teile die er nur montiert und/oder beifügt.

**4. REGISTRIERUNG, MESSBRIEF**

- 4.1. An Klassenwettfahrten dürfen nur solche Boote teilnehmen, für die ein gültiger, vom DSV abgestempelter und auf den Namen des Eigners ausgestellter Meßbrief vorliegt.
- 4.2. Der Meßbrief wird von der DSV-Geschäftsstelle ausgegeben, nachdem ein vom Vermesser zweifach ausgefertigtes Vermessungsformblatt vorliegt und vom Eigner der Antrag eines Internationalen Sportboot-Zertifikates gestellt ist. Die Klassenvereinigung kann jährlich oder halbjährlich vom DSV eine Auflistung aller registrierten Boote erhalten.
- 4.3. Bleibt frei
- 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 Klassenbestimmungen verstoßen.
  - b) Änderungen an Rumpf, Rigg oder Segel:

Hierzu ist eine Nachvermessung durch den DSV-Vermesser notwendig.  
Regel 4 kann ersetzt werden durch entsprechende Vorschriften anderer nationaler Verbände.

## 5. VERMESSUNG (gültig für Nationale Klasse)

- 5.1 Wird eine Typenprüfung (vgl. 5.6) und/oder Vermessung durchgeführt, so darf diese nur durch einen anerkannten DSV-Vermesser erfolgen.
- 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 Zur Vermessung sind nur die offiziellen DSV-Schablonen zugelassen.
- 5.4 Soweit die Vorschrift nicht anderes aussagt, gelten die Vermessungsvorschriften der IYRU.
- 5.5 Nach der Erstvermessung (Typprüfung) ist der Eigner verantwortlich für die Einhaltung der Klassenvorschriften.
- 5.6 Die Vermessung der INTERNATIONAL 806 KLASSE kann in Form einer Typenprüfung durchgeführt werden. Die Bedingung einer Typenprüfung wird im einzelnen zwischen DSV und Bauwerf geregelt. Die Überprüfung selbst erfolgt nach folgendem Schema:
  - 5.6.1 Die ersten Boote einer Serie (mindestens 3) werden von einem DSV-Vermesser entsprechend dieser Klassenvorschrift geprüft.
  - 5.6.2 Vom DSV werden die Meßblätter der Typenprüfung kontrolliert, und bei ausreichender Baugenauigkeit wird die Typenprüfung genehmigt.
  - 5.6.3 Der DSV kontrolliert weiterhin unregelmäßig die Fertigung der Werft. Die Klassenvereinigung hat das Recht, eine derartige Prüfung beim DSV zu beantragen.
  - 5.6.4 Die Werft verpflichtet sich, die Klassenvorschriften einzuhalten und bei später festgestellten Abweichungen, die nachweisbar beim Bau entstanden sind, die Kosten für die Nachvermessung der betroffenen Boote zu tragen.
  - 5.6.5 Werden die Formen erneuert bzw. geändert, muß ein DSV-Vermesser für diese Serie erneut die nach 5.6.1. geforderten Vermessungen durchführen.
  - 5.6.6 Boote einer Typenprüfungsserie erhalten einen Meßbrief mit dem Vermerk "typgeprüft". Eine Einzeleintragung aller Maße entfällt. Angegeben werden muß jedoch das Gewicht.

## 6. IDENTIFIZIERUNGS-KENNZEICHEN

- 6.1 Die im Meßbrief angegebene Nummer des Rumpfes ist im Rumpfinnen, durch den hinteren Lukendeckel sichtbar, einzulaminieren.
- 6.2 SEGELNUMMER
  - 6.2.1 Im Großsegel muß sich oberhalb der halben Höhe die Segelnummer befinden. Die Segelnummern müssen in einheitlich roter, blauer oder schwarzer Farbe ausgeführt sein und sind auf beiden Seiten in unterschiedlicher Höhe anzubringen; Steuerbord höher als Backbord.
  - 6.2.2 Die Segelnummer im Großsegel muß mit der im Meßbrief identisch sein.
  - 6.2.3 Die Ziffern der Segelnummer müssen mind. 380 mm hoch sein; die Schriftstärke beträgt mindestens 50 mm.
- 6.3 KLASSENZEICHEN
  - 6.3.1 Das Klassenzeichen ist im Großsegel über der Segelnummer anzubringen. Es muß deckungsgleich Rücken an Rücken angebracht werden.
  - 6.3.2 Das Segelzeichen der INTERNATIONAL 806 als Klassenzeichen besteht aus je 1 oberen roten und unteren blauen ausgefülltem Kreis, die senkrecht übereinanderstehend sich tangieren.
  - 6.3.3 Der  $\emptyset$  des Klassenzeichens beträgt 400 mm  $\pm$  20mm.

## 7. BAUVERFAHREN

- 7.1 Der INTERNATIONAL 806 Rumpf wird in Kunststoff (glasfaserverstärktes Polyesterharz) hergestellt. Andere Bauverfahren können im Zuge des technologischen Fortschritts nach Zustimmung des DSV und der Klassenvereinigung zugelassen werden.  
CARBON- und KEVLAR-Faserverstärkung sind verboten.
- 7.2 Alle Arbeits- und Laminierformen müssen von den Urformen abgenommen werden. Diese befinden sich bei OTT-Yacht, Meersburg, Deutschland
- 7.3 Der Bootskörper besteht aus Rumpfschale mit 2 Kielwrangen und 1 Innenschale, Deck mit integriertem Cockpit, Kielflosse, Skeg, Ruder.

## 8. RUMPF-VERMESSUNG

- 8.1 Alle Abmessungen und Form des in waagerechter Schwimmlage befindlichen Bootskörper müssen innerhalb der Maße liegen, wie sie auf dem Meßblatt 1 (Anlage) dargestellt sind.
  - 8.1.1. Länge über alles von Spiegelunterkante bis Stevenoberkante mit angelegten Schablonen ..... L<sub>A</sub> 8110  $\pm$  1
  - 8.1.2. Position der Rumpfspantschablonen als Umfangmaße von Spiegelunterkante (Vermessungs-Punkt entlang der Kiellinie) ..... L<sub>SPU</sub> 375
  - Die Spantschablonen sind in ..... L<sub>SP1</sub> 1760

Vertikaler Position an diesen .....	L SP2 3268
Punkten angelegt. ....	L SP3 4770
Zulässige Abweichung der Kontur .....	L PS4 6275
und der Deckshöhe ist .....	max. ± 12,5
8.1.3 Bugvermessung mit Stevenschablone erlaubt Spiegelneigung .....	L SPO 293
8.1.4 Spiegelvermessung mit Schablone Erlaubt Spiegelneigung .....	L SPO 293
8.1.5 Vermessung des Kielsprunges, gemessen von Basislinie bis Unterkante Kiel .....	HSp 1092 H <sub>0</sub> 525 H <sub>1</sub> 142 H <sub>2</sub> 78 H <sub>3</sub> 78 H <sub>4</sub> 189 H ST 1280
8.1.6. Die gesamte Gestalt des Decks incl. Cockpit hat der Urform zu entsprechen. Jegliche Veränderung der Form und der Eindeckung ist verboten. Außer dem Klappluk über dem Niedergang ist auch ein Schiebeluk erlaubt.	
8.1.7. Höhe der Mastspur über Deckseitenkante .....	H MS 295 ±
8.2. Die Rumpfaußenhaut muß gleichmäßig strakend sein. Von den Konstruktionslinien abweichende hohle Stellen oder Buckel von mehr als 5 mm sind unzulässig.	
8.3. Das Deck muß überall begehbar sein.	
8.4. Als Ausreithilfe sind im Cockpit Ausreitgurte erlaubt. Weitere Ausreithilfen wie auch Trapez oder ähnliche Einrichtungen sind verboten.	
8.5. Das Vor- und das Achterschiff sind durch je 1 verschließbaren Lukendeckel zugänglich.	
8.6. Der selbstlenzende Pflichtboden hat zwei Lenzrohre von je mind.35mmØ. Diese müssen stets geöffnet sein.	
<b>9. KIEL</b>	
9.1. Die Kielflosse ist aus Gußeisen und hat ein Gesamtgewicht von .....	720 ±15 kg
Der Kiel darf galvanisiert oder mit einem synthetischen Material beschichtet sein.	
9.2. Die Kielflosse ist mindestens mit 4 Gewindebolzen M 20 aus rostfreiem Stahl an den beiden Kielwrangen gehalten.	
9.3. Die Heißenaugen werden an den Kielwrangen angeschraubt.	
9.4. Die Außenmaße der Kielflosse müssen den Angaben des Maßblattes 1 entsprechen.	
9.4.1. Tiefgang des Kieles von Basis .....	T K 1000
9.4.2. Hinterkante Kielflosse bis Spiegelunterkante gemessen .....	L <sub>k</sub> 3210
9.4.3. Vorderer Ansatzpunkt der Kielflosse an der Kiellinie von Spiegelunterkante gemessen .....	L <sub>KV</sub> 4770
9.4.4. Kielflossen-Breite zwischen der parallelen Kielvorder- und Hinterkante.....	B <sub>K</sub> 890
9.4.5. Minimale Kielflossendicke (Maßblatt 1) .....	K <sub>D</sub> 1 85
9.4.6. Maximale Kielflossendicke (Maßblatt 1) .....	K <sub>D</sub> 2 126
9.4.7. Kielsegment-Konstruktion zur Reduzierung des Trailergewichts ist erlaubt.	
<b>10. RUDER</b>	
10.1. Das Ruderblatt ist aus GfK	
10.2. Der Ruderschaft ist aus nichtrostendem Stahl von mind. 25mm Ø massiv.	
10.3. Die Außenmaße des Ruderblattes müssen den Angaben des Maßblattes 1 entsprechen.	
10.3.1. Abstand Unterkante Spiegel bis Achterkante Ruderblatt .....	LR 1080
10.3.2. Abstand Unterkate Spiegel bis Ruderschaftmitte am Austritt aus dem Rumpf .....	LRS 760

10.3.3.	Abstand Ruderschaft-Mitte am Austritt aus dem Rumpf bis Basislinie .....	$T_{RS}$ 290
10.3.4.	Größte Dicke des profilierten Ruderblattes .....	$D_R$ 67
10.4.	Länge der Pinne von Ruderschaft-Mitte gemessen .....	$L_p$ 900
	Länge des Pinnenauslegers von Gelenkmittelpunkt des Pinnenauslegers aus gemessen .....	$L_{pA}$ max. 800
<b>11.</b>	<b>GEWICHT DES BOOTSKÖRPERS</b>	
11.1.	Das Gewicht des trockenen Bootskörpers einschließlich Kielflosse, Ruder und aller festmontierten Beschläge, aller Luken, 2 offenen Holzschränken, aller Polster, ohne Rigg, Segel, Schoten und ohne lose Ausrüstung	min. 1600 kg
<b>12.</b>	<b>MAST</b>	
12.1.	Der Mast muß mittschiffs auf Deck stehen. Seine Vorderseite muß mind. vom Vermessungs-0-Punkt entfernt sein .....	$L_M$ 4795
12.2.	Eine Veränderung der Mastfußstellung längsschiff sowie eine Vorrichtung zum Versetzen des Mastfußes während der Wettfahrt ist unzulässig.	
12.3.	Abstand der hinteren (Unterwant-)Püttinge vom Vermessungs-0-Punkt .....	$L_{W1}$ = 4235
	Abstand der vorderen (Oberwant-)Püttinge vom Vermessungs-0-Punkt .....	$L_{W2}$ = 4330
	Abstand aller Wantenpüttinge von Decksaußenkante .....	max $L_{W3}$ = 50
12.4.	Unter- und Oberwanten sowie Vorstag dürfen nur mit Schraubwantenspannern befestigt sein. Das Verstellen während der Wettfahrt ist verboten.	
12.5.	Schnittpunkt des Fockvorlieks auf dem Deck gemessen vom Vermessungs-0-Punkt .....	max $L_V$ 7460
12.6.	Zur Führung und Trimmung des einteiligen Achterstags ist ein Hahnepot mit Flaschenzügen erlaubt. Länge des Achterstags: .....	min. $L_{AS}$ 8600
	Vorrichtungen, welche die Zugrichtung des Achterstags in Längsschiffichtung weiter nach achtern verlegen, sind verboten.	
12.7.	Das Mastprofil muß aus einer gezogenen Leichtmetall-Legierung mit mind. 90% AL bestehen. Es weist eine integrierte Segelnut auf.	
12.8.	Die Profildicke sind 125 querschiffs 85 längsschiffs inclusive Nut. Mindestwanddicke 2,5 mm.	
12.9.	Das Mastgesamtgewicht incl. aller üblichen Beschläge sowie innenlaufenden Fallen und Saling ist mind. 40 kg	
12.10.	Jede weitere Verstagung, wie z.B. Jumpstag, Diamond etc. ist verboten.	
12.11.	Untergewichte sind mit festmontiertem Ausgleichsgewicht aus Blei im Salingbereich zu egalisieren.	
12.12.	Das Mastprofil kann im Topbereich konisch verjüngt sein. - Konische Profillänge .....	$L_{KO}$ =1700 max.
	Geringster Provilumfang an Meßmarke 3 .....	$U$ = 204 min.
12.13.	Bleibend gebogene Masten sowie drehbare Masten sind verboten.	
12.14.	1 Paar Salinge sind in der Höhe von .....	$H_S$ 3490±50
	von Oberkante Meßmarke MI aus gemessen vorgeschrieben.	
	Ihre Längen sind bis Mastprofil-Aussenseite.....	$L_S$ min. 800 $L_S$ max. 900
12.15.	Ansatzpunkt der Unterwanten am Mast.....	$H_{WU}$ 3400±50
	Ansatzpunkt der Oberwanten am Mast .....	$H_{WO}$ 7700±20
	von Oberkante Meßmarke MI gemessen.	
12.16.	Abstand von Unterkante Mastfuß bis Oberkante Meßmarke.....	$M_I$ $M_I$ 605
12.17.	Abstand Oberkante Meßmarke MI bis Unterkante von Meßmarke $M_{VS}$ , .....	max. $M_{VS}$ 7710
12.18.	Abstand von Oberkante Meßmarke MI bis $M_{II}$ , .....	max. $M_{II}$ 9000
12.19.	Meßmarken (mind. 10mm breit) müssen in kontrastierender Farbe um den Mast gemalt sein. Klebebänder sind unzulässig.	
12.20.	Wanten, Vorstag und Achterstag bestehen aus Drahtseil von .....	min. 5mm $\emptyset$
12.21.	<b>Länge des Achterstag-Galgens am Masttop von Hinterkante Mast .....</b> <i>entfällt -</i>	<b>max. <math>L_G</math> 95 -</b>

12.22. Profilvorstag ist verboten.

### 13. GROSSBAUM

13.1. Das Großbaumprofil muß aus einer gezogenen Leichtmetall-Legierung mit mind. 90% AL bestehen.  
Er weist eine integrierte Segelnut für das Unterliek auf.

13.2. Das Profil muß durch einen kreisrunden Querschnitt von ..... max. 92 mm Ø±3  
passen. Die Wandstärke ist ..... mind. 1,8 mm

13.3. Verjüngte und/oder bleibend gebogene Bäume sind verboten.

13.4. Abstand von Vorderkante Meßmarke M III bis Hinterkante Mast in waagrechter Baumlage ist ..... max. B 3000

13.5. Die Art des Vor- und Unterliekstreckers sowie des Baumniederholers ist freigestellt.

13.6. Eine Großsegelreifeinrichtung ist erlaubt. Die Art ist freigestellt.

### 14. SPINNAKER-BAUM

14.1. Ein Fockbaum zum Ausstellen der Fock ist erlaubt. Seine Länge in eingehängtem Zustand, querschiffs gemessen von Mastmittellinie über alles bis äußerste Beschlagkante..... max. 2710

15. Bleibt frei

### 16. BESCHLÄGE

16.1 Fockwickler ist in Klassenregatten erlaubt.

16.2.

16.3. Großschottraveller ist erlaubt.

16.4. Eine Vorrichtung zur Pinnenarretierung ist erlaubt.

16.5. Zwei magnetische Kompass sind erlaubt. Sumlog und Echolot sind erlaubt. Beim Sumlog sind nur die Geschwindigkeits- und beim Echolot die Tiefen-Messung erlaubt. Weitergehende Funktionen, die zur Kursoptimierung o.ä. möglich sein sollten, sind nicht erlaubt.

16.6. Die Platzierung der Beschläge auf Deck ist frei.

16.7 Ein hoher Reitbalken ist erlaubt. Die Platzierung ist über dem alten. Der hohe Reitbalken darf nicht über das Cockpit seitlich hinausgehen; d.h. die Schiene muß zwischen die senkrechten Cockpitseiten passen.

### 17. SEGEL

17.1. Für die Herstellung und Vermessung der Segel gelten generell die IYRU-Segelvermessungsvorschriften. Die Segel müssen in allen Maßen dem Maßblatt 2 entsprechen.

17.2. Foliensegel sind erlaubt

Spinnaker bestehen aus gewebtem Material.

### 17.3. GROSS-SEGEL

17.3.1. Das Großsegel darf nur innerhalb der Meßmarken 1,2 und 3 gefahren werden. Die Oberkante des Großbaumes darf sich in rechtwinkliger Stellung zum Mast nicht unterhalb der Meßmarke 1 befinden.

Länge des Achterlieks ist ..... max. A 9500

17.3.2. Es sind 4 Latten erlaubt.

Die oberste Latte kann durchgehend sein

Die weiteren 3 Latten haben eine Länge ..... max. L<sub>2</sub> 800

17.3.3. Abmessung des Kopfbrettes ..... max. 120

17.3.4. An den 1/4, 1/2, 3/4 Punkten des Achterlieks die kürzeste Entfernung von Achterliek bis zum Vorliek  
incl. Liektau, 1/4 Achterliek ..... max. 1090 mm,  
1/2 Achterliek Weite ..... max. 1900 mm,  
3/4 Achterliek Weite ..... max. 2520 mm.

17.3.5. Tuchflächengewicht entfällt

### 17.4. FOCK

17.4.1. Vorlieklänge ..... max. 8200 mm,  
Achterlieklänge ..... max. 7650 mm,  
Unterlieklänge ..... max. 3200 mm,

- Vermessungshinweise siehe Regel 17.4.1.
- 17.4.2. Mittellieklänge von Segelkopf bis Mitte Unterliek ..... max. 7850 mm
- 17.4.3. Von 1/2 Achterliekpunkt die kürzeste Entfernung zum Vorliek ..... max. 1490 mm
- 17.4.4. Ein Cunningham-Vorliekstrecker ist erlaubt.  
Achter- und Unterliekstrecker sind erlaubt.
- 17.4.5. Erlaubt sind max. 3 Latten im Achterliek mit einer Länge von..... max.L<sub>F</sub>Top  
von Achterliek bis zum Vorliek max.L<sub>F</sub>Mitte 400mm  
von Achterliek bis zum Vorliek max.L<sub>F</sub>Unten 400mm
- 17.4.6. Doppelvorlieksegel sind verboten.
- 17.4.7. Tuchflächengewicht entfällt

### 17.5. GENUA

- 17.5.1. Vorlieklänge ..... max.V<sub>L</sub>8500,  
Achterlieklänge ..... max.A<sub>L</sub>8170,  
Unterlieklänge ..... max.U<sub>L</sub> 4687
- 17.5.2. Mittellieklänge von Segelkopf bis Mitte Unterliek ..... max. M<sub>L</sub> 8250
- 17.5.3. Von 1/2 Achterliekpunkt bis kürzeste Entfernung zum Vorliek ..... max.1/2 W 2050 mm
- 17.5.4. Ein Cunningham-Vorliekstrecker ist erlaubt.  
Achter- und Unterliekstrecker sind erlaubt.
- 17.5.5. Tuchflächengewicht entfällt

### 17.6. SPINNAKER

- 17.6.1. Lieklänge ..... max. S<sub>L</sub> 8400 mm
- 17.6.2. Länge der Mittelfalte ..... max. M<sub>L</sub> 9600  
mm
- 17.6.3. Unterlieklänge ..... max. U<sub>L</sub> 5600  
mm,  
1/4 Breite 2100 mm vom Kopf gemessen ..... max. 1/4 W 1660,  
Mittelbreite 4200 mm vom Kopf gemessen ..... max. 1/2 W 2950,  
3/4 Breite 6300 mm vom Kopf gemessen ..... max. 3/4 W 3050
- 17.6.4. Tuchflächengewicht ..... min. 40 g/qm

### 18. AUSTRÜSTUNG

- 18.1. Bei Wettfahrten müssen folgende Gegenstände an Bord sein:
- 1 Schwimmweste pro Person
  - 1 Stechpaddel, mind. 1.20 m Länge
  - 1 Anker, mind. 10 kg mit 30 m Leine
  - 1 Festmacherleine mind. 10 m, 10 mm Ø
  - 5 Liter-Eimer oder Handlenzpumpe
- Zusätzliche Ausrüstungsgegenstände gemäß Ausschreibung des Veranstalters.

## VORSCHRIFTEN FÜR KLASSEN-WETTFahrTEN

### 19. WETTSEGELBESTIMMUNGEN

In direktem Zusammenhang mit diesen Klassenregeln stehen folgende Regeln der IWB:

19, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 54, 65, 68. Klassenwettfahrten werden nach den IWB sowie der Wettfahrordnung des Deutschen Segelverbandes ausgetragen. Von diesen Bestimmungen darf nur mit Zustimmung des DSV abgewichen werden.

### 20. KLASSENVORSCHRIFT

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

20.2. Pro Wettfahrtsreihe darf höchstens 1 Satz Segel, bestehend aus 1 Groß und 1 Fock, 1 Genua, 1 Spinnaker verwendet werden.

### 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 Wettfahrtschuß die in den Regeln 73.2 und 68.4 IWB vorgesehenen Maßnahmen treffen.

### 22. BESATZUNG

Die Besatzung bei Wettfahrten ist drei Personen.

