

Klassenvorschriften der International 806 Class DSV-EINTYPKLASSE

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 Bootsköpers, 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 Bauwerft 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 Rumpfinnenen, 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 mind. 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 \varnothing 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 dargestellt sind.

8.1.1.

Länge über alles von Spiegelunterkante bis Stevenoberkante mit angelegten Schablone LA 8110 \pm 1

8.1.2.

Position der Rumpfspantschablonen als Umfangmaße von Spiegelunterkante (Vermessungs-Punkt entlang der Kiellinie) L SPU 375

Die Spantschablonen sind in vertikaler Position an diesen Punkten angelegt:

L SP1 1760

L SP2 3268

L SP3 4770

Zulässige Abweichung der Kontur und der Deckshöhe = L PS4 6275, max +- 12,5

8.1.3.

Bugvermessung mit Stevenschablone erlaubte Spiegelneigung L SPO 293

8.1.4.

Spiegelvermessung mit Schablone erlaubte Spiegelneigung L SPO 293

8.1.5.

Vermessung des Kielsprunges, gemessen von Basislinie bis Unterkante Kiel ...

HSP 1092

HO 525

H1 142

H2 78

H3 78

H4 189

HST 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.

9. KIEL

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 entsprechen.

9.4.1.

Tiefgang des Kieles von Basis T K 1000

9.4.2.

Hinterkante Kielflosse bis Spiegelunterkante gemessen L K 3210

9.4.3.

Vorderer Ansatzpunkt der Kielflosse an der Kiellinie von Spiegelunterkante gemessen LKV 4770

9.4.4.
Kielflossen-Breite zwischen der parallelen Kielvorder- und Hinterkante BK 890

9.4.5.
Minimale Kielflossendicke (Massblatt) KD 185

9.4.6.
Maximale Kielflossendicke (Massblatt) KD2 126

9.4.7.
Kielsegment-Konstruktion zur Reduzierung des Trailergewichts ist erlaubt.

10. RUDER

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 Unterkante Spiegel bis Ruderschaftmitte am Austritt aus dem Rumpf LRS 760

10.3.3.
Abstand Ruderschaft-Mitte am Austritt aus dem Rumpf bis Basislinie TRS 290

10.3.4.
Größte Dicke des profilierten Ruderblattes DR 67

10.4.
Länge der Pinne von Ruderschaft-Mitte gemessen LP 900
Länge des Pinnenauslegers von Gelenkmittelpunkt des Pinnenauslegers
Ausgemessen LpA max. 800

11. GEWICHT DES BOOTSKÖRPERS

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

12. MAST

12.1.
Der Mast muss mittschiffs auf Deck stehen. Seine Vorderseite muss mind. vom Vermessungs-0-Punkt entfernt sein LM 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 LW1 = 4235
Abstand der vorderen (Oberwant-)Püttinge vom Vermessungs-0-Punkt LW2 = 4330
Abstand aller Wantenpüttinge von Decksaußenkante max. LW3 = 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 LV 7460
- 12.6.
Zur Führung und Trimmung des einteiligen Achterstags ist ein Hahnepot mit Flaschenzügen erlaubt.
Länge des Achterstags min. LAS 8600
Vorrichtungen, welche die Zugrichtung des Achterstags in Längsschiffrichtung 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 mm / 85 mm inklusive 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 Verstärkung, 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 LKO=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 HS 3490±50
Oberkante Messmarke M 1 aus gemessen vorgeschrieben.
Ihre Längen sind bis Mastprofil-Aussenseite LS min. 800 LS max. 900
- 12.15.
Ansatzpunkt der Unterwanten am Mast HWU 3400 ± 50
Ansatzpunkt der Oberwanten am Mast HWO 7700 +- 20
von Oberkante Messmarke M 1 gemessen
- 12.16.
Abstand von Unterkante Mastfuss bis Oberkante Messmarke M 1 605
- 12.17.
Abstand Oberkante Messmarke M 1 bis Unterkante von Messmarke MVS max. MVS 7710
- 12.18.
Abstand von Oberkante Messmarke M 1 bis M 2 max. M 2 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 Ø

12.21.

Länge des Achterstaggalgens am Masttop entfällt.

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 \pm 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 3 bis Hinterkante Mast in waagrecht Baumlage ist max. B 3000

13.5.

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

13.6.

Eine Großsegelreffeinrichtung 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. entfällt

16. BESCHLÄGE

16.1.

Fockwickler ist in Klassenregatten erlaubt.

16.2.

entfällt

16.3.

Großschott Traveller 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 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. L2 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.

Entfällt

17.4.4.

Ein Cunningham-Vorliekstrecker ist erlaubt. Achter- und Unterliekstrecker sind erlaubt.

17.4.5.

Erlaubt sind max. 3 Latten.

Die oberste Latte kann durchgehend sein.

Die weiteren zwei Latten haben eine Länge von max. 400 mm.

17.4.6.

Doppelvorlieksegel sind verboten.

17.4.7.

Tuchflächengewicht entfällt

17.5. GENUA

Vorlieklänge max. VL 8500

Achterlieklänge max. AL 8170

Untерlieklänge max. UL 4687

17.5.2.

Mittellieklänge von Segelkopf bis Mitte Untерliek max. ML 8250

17.5.3.

entfällt

17.5.4.

Ein Cunningham-Vorliekstrecker ist erlaubt. Achter- und Untерliekstrecker sind erlaubt.

17.5.5.

Tuchflächengewicht entfällt.

17.6. SPINNAKER

17.6.1.

Lieklänge max. SL 8400 mm

17.6.2.

Länge der Mittelfalte max. ML 9600 mm

17.6.3.

Untерlieklänge max. UL 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

Breite 6300 mm vom Kopf gemessen 1/4 W 1660, max. 1/2 W 2950, max. 3/4 W 3050

17.6.4.

Tuchflächengewicht min. 40 g/qm

18. AUSRÜSTUNG

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 Wettfahrtreihe darf höchstens 1 Satz Segel, bestehend aus 1 Groß und 2 Focksegel, 1 Genua, 2 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 Wettfahrtausschuss die in den Regeln 73.2 und 68.4 IWB vorgesehenen Maßnahmen treffen.

22. BESATZUNG

22.1

Die Besatzung bei Wettfahrten sind drei Personen.