

**INTERNATIONAL  
J/22  
CLASS RULES**



Klassenvorschriften  
der internationalen  
J/22  
Klasse

# 1. ZIELSETZUNG DER KLASSEN-REGELN

---

## 1.1

Die internationale J/22-Klasse ist eine Ein-Typ-Klasse, die geschaffen wurde, um die verschiedenen Bedürfnisse von Freizeit-Seglern wie Cruising, Ein-Typ-Regatten, Day-Sailing und Regatten mit Handicap-Faktoren zu erfüllen. Diese Vorschriften sind dazu gedacht, wichtige Konstruktions-Merkmale zu bewahren: einfache Bedienung, niedrige Kosten für den Eigner, Sicherheit und Komfort.

## 1.2 Grundregel.

Außer wo Abweichungen ausdrücklich erlaubt sind, sollen bei Yachten dieser Klasse identisch sein: Rumpf, Deck, Kiel, Ruder und Rigg, Gewicht und Gewichtsverteilung, Segelplan und Ausrüstung.

## 1.3

Alle Yachten sollen den offiziellen Plänen A, B, C & D der Bauvorschriften und den Internationalen J/22-Regeln entsprechen und im Einklang sein mit dem Vermessungsverfahren der J22-Klasse. Abweichungen, Veränderungen oder Ergänzungen sind nicht erlaubt, außer sie sind explizit in den gültigen Vorschriften festgelegt.

## 1.4

Abweichungen oder Veränderungen von den offiziellen Plänen A, B, C & D sowie den Internationalen J/22-Regeln sollen nur nach gemeinsamer Genehmigung durch den Lizenzgeber (J Boats, Inc.), die Internationale J/22-Klassenvereinigung (IJ22CA) und die International Sailing Federation (ISAF) erlaubt werden.

# 2. ADMINISTRATION

---

## 2.1 Aufsicht.

Die internationale Aufsicht über die Klasse soll die ISAF haben, die mit der Internationalen J/22-Klassenvereinigung hinsichtlich dieser Regeln zusammenarbeiten soll. Die Auslegung dieser Vorschriften soll durch die ISAF vorgenommen werden, die in den Prozess ihrer Entscheidungsfindung die Internationale J/22-Klassenvereinigung und den Lizenzgeber beratend einbeziehen kann.

## 2.2 Amtssprache.

Die offizielle Amtssprache für die Klasse soll Englisch sein. Das Wort „soll“ steht für eine zwingende Vorschrift. Das Wort „kann“ steht für zulässige Maßnahmen. Im Falle einer Auseinandersetzung über die Übersetzung der Internationalen J/22-Klassenvorschrift ist der englische Text maßgebend.

## 2.3 Hersteller.

International zugelassene J/22-Yachten sollen nur von lizenzierten Herstellern gemäß der Lizenz von J Boats, Inc. (Postfach 90, Newport, RI 02840 USA) gebaut werden sowie den vom Lizenzgeber im einzelnen spezifizierten und von der ISAF genehmigten Bauvorschriften entsprechen.

## 2.4 Baulizenz.

Lizenzanträge sollen an die Firma J Boats, Inc. gestellt werden, die sich mit der Internationalen J/22-Klassenvereinigung und dem Seglerverband des betreffenden Landes hinsichtlich ihrer Unterstützung des Antragstellers abstimmen soll.

## 2.5 Internationale Klassengebühr.

Die Internationale Klassengebühr soll an J Boats, Inc. gezahlt werden, sobald mit dem Bau eines Rumpfes begonnen wird.

## 2.6 Bau-Nummern.

Ein Boot ist erst dann eine Internationale J/22, wenn es mit der Baunummer, die J Boats, Inc. zuweist, versehen ist. Die Baunummer ist in den Spiegel eingeformt.

## 2.7 Verantwortlichkeit des Eigners.

Es liegt in der Verantwortung des Eigners oder in dessen Abwesenheit des Steuermanns, dass die Yacht zu jeder Zeit solange sie Wettbewerbe segelt dem Ein-Typ-Design gemäß den aktuellen Internationalen J/22-Regeln entspricht.

## 2.8 Qualifikation.

Es dürfen nur solche Yachten an Wettbewerben teilnehmen, deren Eigner oder Steuermann Vollmitglieder der Internationalen J/22-Klassenvereinigung, ihrer nationalen J/22-Klassenvereinigung und ihrem nationalen Seglerverband (z.B. US-Sailing in den USA) sind, und sie müssen ein gültiges Mitgliedsabzeichen der Internationalen J/22-Klassenvereinigung tragen, das an der Außenseite des Spiegels in der Nähe der oberen Steuerbord-Ecke angebracht sein muss.

## 2.9 Vermessung.

Eine Yacht soll nur durch einen vom nationalen Seglerverband und der Internationalen J/22-Klassenvereinigung anerkannten Vermesser vermessen werden. Eine Yacht wird solange nicht als J/22 anerkannt bis ihr Messbrief bei der IJ22CA registriert ist.

### 2.9.1

Ein Vermesser darf keine Yachten, Riggs, Segel oder Ausrüstung vermessen, die ihm selbst gehören oder die er selbst gebaut hat oder an der er ein persönliches Interesse bzw. eine finanzielle Beteiligung hat.

### 2.9.2

Ein Hersteller muss den Kiel wiegen und das Gewicht protokollieren, bevor er ihn mit dem Rumpf zusammenbaut, sowie das Gewicht der fertigen Yacht (einschließlich Kiel) vor der Auslieferung ermitteln, um sicherzustellen, dass das Gewicht des Kiels zwischen 315 und 330 kg liegt und das Gesamt-Standard-Yacht-Gewicht (Rumpf incl. Kiel) zwischen 770 und 815 kg.

### 2.9.3

Maßtoleranzen in den Klassen-Vorschriften und Messplänen sind vorsorglich vorgesehen für unwesentliche Bauvarianten und nachträglichen Formverzug (subsequent distortion).

### 2.9.4

Die Meßmethode, soweit nicht auf andere Weise festgelegt, soll in Übereinstimmung mit den Empfehlungen der International Sailing Federation (ISAF) stehen.

### 2.9.5

Jede Veränderung am Rumpf oder am Kiel bzw. eine Erneuerung des Kiels (einschließlich Ummantelung), am Ruder oder am Rigg setzt den Messbrief außer Kraft und erfordert die schriftliche Genehmigung eines J/22-Vermessers. Wenn die Yacht zur Neuvermessung vorgeführt wird, muss eine Dokumentation der erledigten Arbeiten vorgelegt werden. Eine Großreparatur eines der vorgenannten Teile oder die Auswechslung von Ausrüstungsteilen kann ebenfalls den Messbrief außer Kraft setzen.

### 2.9.6

Der Vermesser soll mittels eines Messblattes alles festhalten, was eine Entfernung von der ursprünglich beabsichtigten Bauart und der Konstruktion der Yacht bedeutet bzw. was gegen das allgemeine Interesse der Klasse spricht. In einem solchen Fall kann der Messbrief verweigert oder zurückgezogen werden, auch wenn einzelnen Anforderungen der Klassen-Regeln genüge getan ist.

### 2.9.7

Bei allen angeblichen oder vermuteten Veränderungen in der Anordnung oder Konstruktion von Rumpf, Kiel, Ruder, Ausrüstungsgegenständen oder Rigg einer

Yacht, für die keine spezifischen Beschreibungen in den Regeln oder Bauvorschriften festgelegt sind, oder bei der Verfolgung eines Protests gegen diese, soll ein von der IJ22CA bestellter Vermesser einen Vergleich bei 10 weiteren Yachten durchführen. Die strittige Yacht soll akzeptiert werden, wenn sie keine äußeren Anzeichen vorgenommener Veränderung zeigt und wenn sie die gleichen Abmessungen hat bzw. wenn ihre Abmessungen zwischen den Höchst- und Mindestmaßen der 10 Vergleichsyachten liegen. Gibt es augenscheinliche Veränderungen, oder wenn die Abmessungen höher oder niedriger liegen als die Höchst- und Mindestwerte der 10 Vergleichsyachten, soll die Angelegenheit dem Protestausschuss vorgelegt werden.

#### 2.9.8

Ein Eigner-Wechsel setzt den Messbrief außer Kraft und erfordert einen neuen Messbrief, der bei der Internationalen J/22-Klassenvereinigung registriert werden muss.

##### a. Werbung.

Alle Events müssen Kategorie C sein, mit den folgenden Beschränkungen:

- a. Werbung ist beschränkt auf die hinteren 75% des Rumpfes.
- b. Werbung ist beschränkt auf das untere Drittel des Großsegels.
- c. Werbung auf dem Spinnaker ist mit Ausnahme der ISAF Advertising Code Regulation 20.2.3. nicht eingeschränkt.
- d. Auf jeder Seite des Großbaumes darf für jeweils eine Organisation geworben werden.
- e. Als Maximum sind drei Werbesponsoren erlaubt.
- f. Für diese Regeln gilt für den Begriff "Werbung" die Definition der ISAF Advertising Code Regulation 20.1.

## 3. KONSTRUKTION, BAU

---

### 3.1 Allgemeines

#### 3.1.1

Rumpf, Deck, Standard-Innenlayout, Bleikiel, Ruder, Segelpläne, Basis-Ausrüstung, Mast und Baum sollen den Bauvorschriften, den Richtlinien der Internationalen J/22-Klassenvereinigung, den offiziellen Plänen A, B, C & D entsprechen, sollen von einem von J Boats, Inc. lizenzierten Hersteller geliefert werden und dem Vermessungsprocedere der J/22-Klasse entsprechen.

#### 3.1.2

Der Rumpf, das Deck, innere Formteile sowie Ruder und Kiel dürfen nur aus Produktionswerkzeugen geformt werden, die von J Boats, Inc. abgenommen und genehmigt sind.

#### 3.1.3

Die vorgeschriebene und optionale Ausrüstung soll der vorgesehenen Verwendung entsprechend zweckmäßig sein.

#### 3.1.4 Mindest-Bootsgewichtgewicht.

Das Trockengewicht des regattafertigen Bootes, einschließlich nur einem Satz Schoten, soll nicht weniger als 857 kg sein. Das Trockengewicht soll beinhalten: Ruder und Pinne, Mast, Baum, Spinnaker-Baum, sämtliches laufende und stehende Gut, und es kann optional die folgende Ausrüstung beinhalten: Bug- und Heck-Körbe, See-Reling, Positionslichter (ohne Batterie), Kompass, fest montierte Spinnaker-Säcke und eine Außenborder-Halterung. Beim Wiegen ausgenommen sind folgende Positionen: Segel, Latten, Paddel, Rettungswesten, Handlenzpumpe, Anker mit Kette und Leine, Festmacher, Fender, Heißstropp (Slipgurte), Werkzeugbox, Erste-Hilfe-

Kasten und persönliche Gebrauchsgegenstände. Korrekturgewichte müssen aus Blei oder einem gleichwertigen Material sein, dauerhaft angebracht am oder vor dem Hauptschott und an oder achterlich des Achterschotts, und zwar in zwei gleichen Teilen. Wegnahme von Bootsgewichten und Zusatzausrüstung zum Zeitpunkt der Vermessung ist streng verboten.

### **3.2 Rumpf**

#### 3.2.1

Die Standard-Position und -Konstruktion von Winschen, Fockschotleitschienen, Püttings und Handläufen darf nicht verändert werden.

#### 3.2.2

Eine Umformung des Rumpfprofils oder dessen Konturen ist verboten.

#### 3.2.3

Der Radius der Spiegel- / Rumpf-Kante darf 2 mm nicht unterschreiten.

### **3.3 Kiel**

#### 3.3.1

Der Kiel soll aus gegossenem Blei entsprechend den Bauvorschriften sein, und er soll in einer von J Boats Inc. gelieferten Gussform abgegossen werden.

#### 3.3.2

Die äußeren Maße und die Anordnung des Kiels sollen mit der Maßtabelle der offiziellen Zeichnung übereinstimmen. Der Kiel kann mit einer Schutzgrundierung (flüssig oder Paste) versehen oder mit Fiberglas ummantelt und verkleidet werden. Voraussetzung ist, dass die Verkleidung die äußere Form des Kiels nicht ändert und dass der Kiel noch den Klassen-Messbestimmungen entspricht.

#### 3.3.3

Das Maß zwischen Spiegel-, Rumpfkante soll mittschiffs betragen:

a) bis Hinterkante Kiel bei Messpunkt A (MPA) max. 2908,3 mm und min. 2883 mm

b) bis Hinterkante am Messpunkt C (MPC) max. 3029 mm und min. 3003 mm.

#### 3.3.4

Die maximale Tiefe des Kiels, von MPA zum unteren Ende des Kiels gemessen, soll 727,1 mm nicht überschreiten. Dieses Maß muss sich zwischen 708mm und 720,7mm befinden.

#### 3.3.5

Das Maß von MPA zu MPB soll max. 974,7 mm und min. 955,7 mm betragen.

#### 3.3.6

Das Maß von MPC zu MPD soll max. 616 mm und min. 590,6 mm betragen.

#### 3.3.7

Die Vorder- und Hinterkante zwischen den Abschnitten 1 und 4 soll gerade sein mit einer Toleranz von +/- 3 mm. Zwischen den Abschnitten 1 und 4 soll die Oberfläche des Kiels gerade sein.

#### 3.3.8

Platzierung des Kiel-Messpunktes MPB vom Spiegel. Das Maß von Spiegelunterkante zu MPA, addiert zum Maß MPA - MPB, darf 3.871 mm nicht überschreiten.

#### 3.3.9

Platzierung des Kiel-Messpunktes MPD vom Spiegel. Das Maß von Spiegelunterkante zu MPC, addiert zum Maß MPC - MPD, darf 3.633 mm nicht überschreiten.

### **3.4 Ruder und Pinne**

#### 3.4.1

Die Außenmaße und die Gestaltung des Ruders sollen mit der offiziellen Ruderzeichnung und Maßtabelle des offiziellen Plans D übereinstimmen. Das Ruder kann zum Schutz flüssig oder mit Paste ummantelt und geglättet werden, vorausgesetzt es stimmt mit den Mindestmaßen des offiziellen Plans D überein.

### 3.4.2

Das Gewicht des Ruders, einschließlich Bolzen, soll nicht unter 10,88 kg liegen.

### 3.4.3

Die Pinne soll aus Holz sein. Pinnenverlängerungen aus jeglichem Material dürfen montiert sein.

### 3.4.4

Die Vorderkante des Ruders soll parallel sein zur unteren Verlängerung einer gedachten vertikalen Geraden entlang der Spiegelhinterseite, und zwar mit einer Toleranz von +/- 3 mm.

## 3.5 Rigg

### 3.5.1

Die Spieren sollen aus stranggepresstem Aluminium sein. Mast und Baum sollen den Rigg-Bauvorschriften entsprechen und müssen von einem lizenzierten Hersteller geliefert werden. Der Ersatz des Mastes und / oder Baums darf nur von einem lizenzierten Hersteller oder einem lizenzierten Rigg-Hersteller vorgenommen werden. Es sind keine Veränderungen oder Abwandlungen der Strangpressen für die Spieren erlaubt außer zum Zwecke der Vereinfachung des Anbringens von Takelwerk und Beschlägen gemäß diesen Regeln.

### 3.5.2

Mast. Der Mast soll unverstellbar mit 2 Bolzen auf dem Kajütendach montiert sein wie im Diagramm laut Plan A dargestellt, so dass der waagerechte Abstand von Messpunkt 1 (MP1) zu Messpunkt 2 (MP2) nicht mehr als 2635 mm und nicht weniger als 2615 mm beträgt (siehe Plan A).

### 3.5.3

Um den Mast sollen farblich kontrastierende Kennzeichnungsbänder mit einer Mindestbreite von 20 mm laufen. Der Abstand von der oberen Kante des unteren Bandes (an Standard-Baumhöhe) zur unteren Kante des oberen Bandes soll nicht mehr als 7955 mm betragen.

### 3.5.4

Während einer Regatta kann nur ein Mastfuß (Original oder vorn angehoben) benutzt werden, und zwar in der konstruktiv vorgesehenen Anordnung.

### 3.5.5 Großbaum.

Der Großbaum kann mit Befestigungspunkten ausgerüstet sein, allerdings nur für: einen Unterliekstrecker, eine Dirk, einen Großschotblock, einen Baumniederholer und eine Reff-Einrichtung. Der Großbaum soll nicht konisch zulaufen oder dauerhaft gebogen sein.

### 3.5.6

Um den Baum soll ein farblich kontrastierendes Kennzeichnungsband mit einer Mindestbreite von 20 mm laufen. Die Vorderkante des Bandes soll nicht mehr als 2745 mm von der Masthinterkante des Mastes entfernt sein, wenn der Baum im rechten Winkel zum Mast steht.

### 3.5.7 Spinnaker-Baum.

Der Spinnaker-Baum soll ein nicht konisch zulaufendes, stranggepresstes Aluminium-Rundrohr mit nicht weniger als 50 mm Außendurchmesser sein. Die Länge einschließlich der Endbeschläge soll nicht größer als 2670 mm sein. Baum und Zubehör sollen keinen mechanischen Vorteil gegenüber der werksseitig gelieferten Ausführung haben. Der Baum soll Hahnepots für Toppnanten und Niederholer haben, die jeweils mit den Baumenden verbunden sein sollen. Wenn Toppnant und Niederholer in Gebrauch sind, müssen sie mit den Hahnepots verbunden sind, nicht direkt mit dem Baum.

### 3.5.8 Stehendes Gut.

Das stehende Gut des Mastes darf nur aus einem Vorstag und einem Achterstag mit zwei Hahnepots, zwei Oberwanten und zwei Unterwanten bestehen. Das stehende Gut soll aus mehrfaserigem Draht, nur aus Edelstahl oder galvanisiertem Stahl, bestehen. Alle „Fasern“ sollen den gleichen Durchmesser haben, sowie im Querschnitt rund sein. Die Wanten und das Vorstag sollen 4 mm Durchmesser nicht unterschreiten. Das Vorstag darf eine feste Länge haben. Verstelleinrichtungen (turnbuckles ?) für Vorstag und Achterstag sind nicht vorgeschrieben. Der obere Teil des Achterstags darf im Durchmesser 3 mm nicht unterschreiten und kann auch mit dem unteren Teil des Achterstags mittels eines Tau-Endes, das allerdings während des Rennens nicht verstellt werden darf, verbunden sein.

### 3.5.9

Der Winkel der Salinge soll nicht verändert werden durch Veränderung der Standard-Beschläge.

## 3.6 Laufendes Gut

### 3.6.1

Ein Spinnaker-Fall aus Synthetikmaterial nicht unter 6 mm Durchmesser.

### 3.6.2

Ein Fock-Fall aus Synthetikmaterial nicht unter 8 mm Durchmesser.

### 3.6.3

Ein Baumniederholer aus Synthetikmaterial nicht unter 6 mm Durchmesser mit einem Übersetzungsverhältnis nicht größer als 8 : 1.

### 3.6.4

Ein Großsegel - Unterliekstrecker aus Draht und / oder Synthetikmaterial mit einem Übersetzungsverhältnis nicht größer als 4 : 1.

### 3.6.5

Optional eine Reffvorrichtung aus Synthetikmaterial für das Großsegel mit einem Übersetzungsverhältnis nicht größer als 2 : 1.

### 3.6.6

Eine Großsegel-Cunningham aus Synthetikmaterial mit einem Übersetzungsverhältnis nicht größer als 6 : 1.

### 3.6.7

Die Trimmleine für die Verstellung des Achterstags aus synthetischem Material mit einem Übersetzungsverhältnis nicht größer als 2 : 1.

### 3.6.8

Zwei Verstell-Leinen für den Traveller-Schlitten aus Synthetikmaterial mit einem Übersetzungsverhältnis nicht größer als 2 : 1.

### 3.6.9

Eine Großschot aus Synthetikmaterial nicht unter 9 mm Durchmesser mit einem Übersetzungsverhältnis nicht größer als 4 : 1.

### 3.6.10

Spinnakerschoten aus Synthetikseil nicht unter 8 mm Durchmesser.

### 3.6.11

Fockschoten aus Synthetikmaterial nicht unter 8 mm Durchmesser.

### 3.6.12

Spinnakerbaum-Topnant und -Niederholer aus Synthetikmaterial nicht unter 6 mm Durchmesser.

### 3.6.13

Optional eine am Masttopp befestigte Dirk aus Draht mit Tauende.

### 3.6.14

Ein Großsegel-Fall aus Draht nicht unter 3 mm Durchmesser und / oder Synthetikmaterial nicht unter 8 mm Durchmesser.

### 3.6.15

Optional ein Fock-Cunningham aus Synthetikmaterial mit einem Übersetzungsverhältnis nicht größer als 4 : 1.

## 4. SEGEL

---

### 4.1

Die Segel sollen einlagig sein, außer wo Materialverstärkungen erlaubt sind: bei konstruktionsrelevanten Nähten, Dopplungen, Verstärkungen für die Reffaugen, den Trimmstreifen und bei reinen Reparaturen. Die Segel sollen aus textilem Gewebe sein, so dass es bei einem Riss möglich ist, dass sich die Fasern trennen, ohne den Eindruck eines Films zu hinterlassen.

### 4.1.1

Zusätzlich zu den erlaubten Verstärkungen dürfen nicht mehr als je zwei Stellen zwischen Kopf und oberer Lattentasche, zwischen angrenzenden Lattentaschen und zwischen Schothorn und unterer Lattentasche verwendet werden. Die Achterliekverstärkungen mit Effekt auf die Tuchsteifigkeit dürfen in jede Richtung 250 mm Länge beim Großsegel und 200 mm bei der Fock nicht überschreiten.

### 4.2

Das Großsegel und die Fock können jeweils mit transparenten Fenstern aus jedwedem Material ausgestattet sein, von denen jedes nicht größer als 1500 mm und jede Seite nicht weniger als 80mm von der nächsten Segelecke entfernt sein soll.

### 4.3

Die Segel sollen nach Maß angefertigt sein und gemäß den jeweils gültigen Segelvermessungs-Vorschriften der ISAF vermessen werden, ausgenommen wo hierin etwas geändert wird.

### 4.4

Verstärkungen an den Segeln müssen in Übereinstimmung mit den jeweils aktuellen ISAF-Segelvermessungs-Vorschriften stehen mit folgender Ausnahme. Verstärkungen sind erlaubt innerhalb einer Entfernung aus jeder Segelecke von nicht mehr als 500 mm + 3 % der Länge des Vorlieks; ferner bei Cunningham- oder Reffaugen nicht mehr als insgesamt 400 mm an das entsprechende Liek angrenzend. Andere Verstärkungen als die Fortsetzung der Eckenverstärkungen, allerdings nicht mehr als zwei zusätzliche Lagen Tuch von gleichem Tuchgewicht wie das Grundmaterial, sind nur innerhalb einer Entfernung aus jeder Segelecke von nicht mehr als 1400 mm erlaubt. Alle Verstärkungen sollen so vorgenommen werden, dass sie ein flaches Falten in jeder Richtung ermöglichen, ohne die Fasern zu beschädigen. Verstärkungs-Appretiermaterial oder -Beschichtungen, die auf die Verstärkungen aufgebracht werden sollen das Flachfalten des Segels nicht behindern. Segelverstärkungen an beiden Seiten sind ebenfalls erlaubt am vorderen Ende der Lattentaschen, vorausgesetzt dass sie einlagig sind und kreisförmig mit einem Durchmesser von nicht mehr als 155 mm.

### 4.5

Das Klassenzeichen auf dem Großsegel soll gemäß Plan B sein, blau und innerhalb von 2 Rechtecken à 350 x 610 mm liegen, die steuerbord über backbord platziert sind. Die Mittellinien der Rechtecke sollen nahe der Linie zwischen Kopfmitte und Unterliekmitte zwischen den beiden oberen Latten liegen.

### 4.6

Landesbuchstaben und Unterscheidungsnummern sollen auf dem Großsegel und Spinnaker angebracht werden, und zwar in Übereinstimmung mit der ISAF. Soweit nicht anderweitig erforderlich bei Rennen mit Handicap-Faktoren, soll die



Segelnummer die Baunummer sein. Die Nummern sollen sich zwischen den mittleren zwei Latten des Großsegels befinden.

4.7.

Das Mindest-Tuchgewicht des Großsegels soll 198 Gramm/m<sup>2</sup> und das der Fock 186 Gramm/m<sup>2</sup> betragen, außer für die untere Bahn des Großsegels, die 200 mm Breite nicht überschreitet. Der Spinnaker soll ein Mindest-Tuchgewicht von 40,5 Gramm/m<sup>2</sup> haben. Das Mindest-Tuchgewicht soll definiert sein als das Gewicht aller Teile des fabrikfertigen Segels.

#### **4.8. Großsegel**

4.8.1.

Das Kopfbrett kann aus jedwedem Material sein, das eine Breite von 115 mm nicht überschreitet. Rechtwinklig zum Vorliek gemessen soll die Breite des gesamten Kopfes 145 mm nicht überschreiten.

4.8.2

Die Länge des Achterlieks soll 8415 mm nicht überschreiten.

4.8.3

Das Quermaß soll von den Punkten in  $\frac{3}{4}$  und  $\frac{1}{2}$  Höhe des Achterlieks genommen werden, die ermittelt werden durch Falten des Kopfes zum Schothorn = Messpunkt in  $\frac{1}{2}$  Höhe und Falten des Kopfes zum Messpunkt in  $\frac{1}{2}$  Höhe, um den Punkt in  $\frac{3}{4}$  Höhe zu bestimmen. Die Höchstweite zwischen Achterliek und dem nächsten Punkt des Vorlieks, einschließlich des Vorliekseils, soll nicht mehr als  $\frac{3}{4}$  Höhe = 1155 mm;  $\frac{1}{2}$  Höhe = 1910 mm sein.

4.8.4

Das Segel soll vier Latten mit Höchstbreite von 50 mm haben. Die obere Latte soll nicht länger als 585 mm sein, die mittleren Latten nicht länger als 915 mm und unteren Latten sollen nicht länger als 686 mm sein.

4.8.5

Die Distanz von Kopf und Schothorn jeweils zum Schnittpunkt der achteren Kante des Segels mit der Mittellinie zur nächsten Lattentasche, gemessen in einer geraden Linie, soll nicht weniger als 1625 mm betragen.

4.8.6

Großsegel-Reffaugen mit zugehörigen Reffeinrichtungen sind optional.

4.8.7

Ein weiteres Flachreff ist innerhalb von 200 mm vor dem Schothorn erlaubt; des Weiteren Liekleinen, Profilleinen und ein Cunningham-Auge.

4.8.8

Das Großsegel muss am Vorliek und am Unterliek ein Seil haben, das während des Rennens in Mastgöhl und Baumgöhl verbleiben muss.

#### **4.9. Fock**

4.9.1

Die Kopfbreite, rechtwinklig zum Vorliekband oder -seil gemessen, soll nicht mehr als 50 mm betragen.

4.9.2

Das Vorliek soll nicht länger als 7125 mm und nicht kürzer als 7075 mm sein.

4.9.3

Die Diagonale (LP) soll nicht mehr als 2620 mm und nicht weniger als 2575 mm Länge haben, gemessen an der vorderen Seite des Segels.

4.9.4

Das Segel soll am Vorstag mit Stagreitern, die nicht dichter als 450 mm zusammen sein sollen, angeschlagen sein. Falls Stagreiter aus Segeltuch verwendet werden,

dürfen diese nicht weiter als 40 mm sein und müssen Metall- oder Plastikdruckverschlüsse haben.

4.9.5

Das Achterliek soll nicht konvex sein, kann aber unterstützt werden durch maximal 3 gleich große Latten. Die Länge des Achterlieks soll 6275 nicht überschreiten und nicht unter 6200 mm liegen. Lattentaschen sollen eine maximale Innenweite von 60 mm haben, ausschließlich lokaler Ausweitungen zum Einschleiben der Latten. Die Innenlänge jeder Lattentasche soll nicht mehr als 445 mm betragen.

4.9.6

Eine Achterliek-Leine, Unterliek-Leine und Trimmstreifen sind erlaubt.

4.9.7

Eine Cunningham-Schleife ist erlaubt.

4.9.8

Ein Reff ist erlaubt.

4.9.9

Wenn das Achterliek zum Vorliek gefaltet ist, soll die Mittelfalz nicht mehr als 6750 mm haben.

## **4.10 Spinnaker**

4.10.1

Der Spinnaker soll ein Segel mit 3 Ecken sein, symmetrisch bezogen auf die Spinnaker-Mittellinie.

4.10.2

Das Segel soll flach ausgelegt und zur Hälfte über die Mittellinie gefaltet, die Lieken übereinander gelegt, gemessen werden. Es soll genug Spannung darauf gegeben werden, um Faltenbildung und ein Knittern des Segels an den Messlinien zu beseitigen.

4.10.3

Die Länge der Lieken soll 7585 mm nicht über- und 7450 mm nicht unterschreiten.

4.10.4

Die Länge der vertikalen Mittelfalte soll nicht mehr als 8700 mm betragen.

4.10.5

Die maximale halbe Breite in jeder Höhe soll nicht mehr als 2465 mm betragen.

4.10.6

Das Spinnakersegel soll aus Nylon sein. Ausnahme: solche, die vor dem 15. Juni 1992 hergestellt wurden, können aus Polyester sein.

## **4.11 Gebühren-Abzeichen - Royalty Labels**

Nur Segel, die ein IJ22CA-Lizenzgebührenabzeichen an der Steuerbordseite in der Nähe des Segelhalses oder des Spinnaker-Schothorns tragen, können bei Rennen eingesetzt werden. Gebührenabzeichen sollen nicht von einem auf ein anderes Segel übertragen werden. Abzeichen sind erhältlich beim IJ22CA-Büro, P.O. Box 843, Franklin, TN 37064 U.S.A. oder über die deutsche Klassenvereinigung.

## 5. OPTIONALE AUSTRÜSTUNG (BEI REGATTEN ERLAUBT)

---

- 5.1 Seereeling , Bugkorb und Heckkorb um den Wünschen des Eigners bzw. den Vorschriften von Renn-Ausschüssen oder gesetzlichen Bestimmungen gerecht zu werden.
- 5.2 Zwei Genua-Schienen mit Rutscher und Block.
- 5.3. Außenbordmotor-Halterung, Motor, Benzin und Feuerlöscher.
- 5.4 Ein mechanischer Windanzeiger am Masttopp mit oder ohne Licht.
- 5.5 Positionslichter
- 5.6 Reserve-Holzpinne und Pinnenverlängerung aus jeglichem Material. Alle Pinnenbefestigungen müssen in werksseitiger Ausführung sein. Es dürfen keine Veränderungen vorgenommen werden.
- 5.7 Reserve-Spinnakerbaum
- 5.8 Austausch der Standard-Winschen an der gleichen Stelle gegen solche, die ein Übersetzungsverhältnis von nicht mehr als 8.5 : 1 und nicht mehr als 67 mm Durchmesser haben
- 5.9 Elektronische Messgeräte für Geschwindigkeit, Entfernung und Wassertiefe.
- 5.10 Ein Funkgerät mit Antenne.
- 5.11 Zusätzliche Staufächer, Regale, Kojen und Kombüsen-Einrichtungsgegenstände, um die Innenausstattung an die persönlichen Bedürfnisse anzupassen, solange diese Gegenstände nur der Kosmetik und dem Komfort dienen, nicht aber irgendwelchen Einfluss auf die Struktur des Bootes haben.
- 5.12 Sicherheitsausrüstung entsprechend den Anforderungen des Eigners.
- 5.13 Lage und Ausführung von Blöcken an Deck, Leitösen, Klemmen, Toppnanten, Spinnaker-Barberholer, Spibaum-Niederholer und aller Fallen.
- 5.14 Führung der Fockschot durch einen Block, der am Schothorn befestigt ist oder direkt durch das Schothorn-Auge, um die Kraftübersetzung zu verdoppeln, backbord und steuerbord.
- 5.15 *fehlt*
- 5.16 Installation von Leitösen / Barberholern, Blöcken und / oder Klemmen backbord oder steuerbord, um die Fockschoten nach achtern zum Steuermann-Platz für das Einhandsegeln umzurüsten.

- 5.17 Zwei Ausreitgurte backbord und steuerbord,
- a. vorne befestigt am Traveller innerhalb der Cockpit-Bank oder an der vertikalen Wand des Cockpits gut innerhalb von 75 mm in dem Bereich, den die Travellerschiene mit der Cockpit-Bank bildet.
  - b. die hintere Befestigung mit einem durchgebolzten Auge in der Mitte der achteren Cockpit-Wand, gut innerhalb von 50 mm vom Cockpit-Boden. Diese Gurte müssen so beschaffen sein, dass die Verse des Fußes des Steuermanns nicht außerhalb der vertikalen Wand des Cockpit-Fußbereiches sein kann.
- 5.18 Kompass(e) in Lage und Konstruktion freigestellt.
- 5.19 Innenbeleuchtung, Batterien und Schalttafel.
- 5.20 Mitführen eines Sturm-Trysegels an Bord, das nicht mehr als 4 m<sup>2</sup> Fläche hat oder eine Genua, vorausgesetzt, dass sie bei Regatten nicht benutzt werden.
- 5.21 Befestigung einer Latte oder einer ähnlichen Vorrichtung am Bug, um zu verhindern, dass die Spinnaker-Schot nicht über die Bugkante fällt. Diese Vorrichtung soll die Gesamtlänge des Bootes um nicht mehr als 200 mm erweitern.
- 5.22 Führung von Baumniederholer, Unterliekstrecker, Großsegel- und Fock-Cunningham-Leinen zu beiden Seiten des Bootes.
- 5.23 Alternative Achterstag- und Traveller-Kontroll-Leine(n) und Klemme(n).
- 5.24 Eine Verlängerung (extender) mit einer Maximallänge von 152 mm, die keinen mechanischen Vorteil bieten darf und die das 8-part-Baumniederholer-System mit der Befestigung am Mastfuß verbindet, zum Zweck des leichteren LöSENS unter hoher Last.
- 5.25 Zusätzliche Bohrlöcher in der Fock-Leitschiene infolge von Änderungen der Segelausführung.
- 5.26 Entfernung der werksseitig vorgesehenen Fockhalsbefestigung, um den Ersatz durch einen Schnappschäkel (Schäkel) zu erlauben. Der Schäkel muss an dem werksseitig angebrachten Stevenbeschlag angebracht sein.
- 5.27 Eine in fester Position am Traveller angebrachte Großschotklemme. Die Traveller-Schiene darf hierfür zu Verstärkungszwecken mit jeglichem Material, das 18 mm Stärke nicht überschreitet, angehoben werden, um die Stabilität dieser Klemme zu erhöhen.
- 5.28 Verstärkung der Püttings ist erlaubt zur Reparatur von defekten Schotts, solange die Verstärkungen weder den Rumpf noch das Deck an irgendeiner Stelle beeinflussen. Das Schott kann nur verstärkt werden. Ein Wegschneiden des Schotts ist nicht erlaubt.
- 5.29 – 5.30 *Vorschriften für Nordamerika*
- 5.31 Nutzung einer weiteren Leine für die Spinnakerbaumbeschlüge von beliebiger Länge, befestigt an einem oder beiden Enden.

## 6. VORGESCHRIEBENE REGATTA-AUSRÜSTUNG

---

- 6.1 Mindestens ein fest installierter, seetauglicher Kompass mit herkömmlicher Anzeige oder mit digitaler Anzeige, die nur den augenblicklichen Kurs anzeigen darf
- 6.2 Ein Nebelhorn.
- 6.3 Eine wasserdichte Taschenlampe mit Ersatzbatterien und -glühbirne.
- 6.4 Rettungswesten oder Auftriebshilfen für jedes Crewmitglied gemäß den örtlichen Vorschriften.
- 6.5 Ein seetauglicher Erste-Hilfe-Kasten mit Handbuch.
- 6.6 Ein Paddel nicht kürzer als 1200 mm.
- 6.7 Eine Handlenzpumpe und ein 10-Liter-Eimer mit Leine.
- 6.8 Ein Anker mit oder ohne Kette mit einem Komplett-Mindestgewicht von 5 kg mit 30 m nicht schwimmender Trosse mit Mindestdurchmesser von 8 mm. Bei Mitführen dieser Ausrüstung, müssen Anker, Kette und Trosse zusammen einsatzbereit gesichert sein und sollen nicht über oder in der Bilge über dem Ballastkiel verstaut werden. Das Mindestgewicht des Ankers soll 3 kg betragen, das Höchstgewicht der Kette soll 4 kg nicht überschreiten.
- 6.9 Signalflagge B und eine Kopie der aktuellen Regatta-Regeln, wie sie von den nationalen Seglerverbänden herausgegeben werden.
- 6.10 Sicherheitsausrüstung, vorgeschrieben von den örtlichen Regatta-Veranstaltern, die hier nicht weiter enthalten sind, wie Leuchtsignale usw.
- 6.11 Alle Yachten sollen zwei Fender von nicht weniger als 152 mm Durchmesser und nicht weniger als 406 mm Länge mitführen oder zwei konische Fender mit nicht weniger als 240 mm Durchmesser.

## 7. VERBOTE

---

- 7.1 Backstagen oder Vorrichtungen, um einen ähnlichen Effekt zu erreichen.
- 7.2 Hebelklemmen oder Einhak-Vorrichtungen
- 7.3 Spinnakerbergevorrichtung im Deck.
- 7.4 *fehlt*
- 7.5 Ungeachtet der unter 5.24 gemachten Ausführungen, ein Drahtstropp oder der Gebrauch von Draht im Baumniederholer oder in den Großschotsystemen.

- 7.6 Jegliche Decksdurchführung oder irgendeine Einrichtung oder Vorrichtung, die nicht der Standard-Ausrüstung entspricht, um Fallen oder Kontroll-Leinen durch Mast, Baum, Deck, Rumpf oder Spiegel zu führen.
- 7.7 Hebel-Schnellverstellungen für das laufende und stehende Gut.
- 7.8 Eine oder mehrere Batterien mit einem Gewicht über 20 kg.
- 7.9 Ausreiteinrichtungen oder andere Hilfen als in 5.17 aufgeführt.
- 7.10 Doppeltes oder einfaches Profilstag oder Rollfockeinrichtungen, mit Hilfe derer man die Vorliekskurve der Fock während einer Regatta verändern kann.
- 7.11 Veränderung der Lage oder Konstruktion, oder Befestigung der Großsegel-Traveller-Schiene einschließlich des Gebrauchs einer Luvautomatik, außer wie in 5.27 beschrieben.
- 7.12. Auskernen, Ausbohren, Umbau oder Ersatz von Material, Abschleifen oder Versetzen von Standard-Ausrüstung in irgendeiner Weise, um das Gewicht zu reduzieren und das aufrichtende Moment zu verbessern, oder Ändern von Standard-Formen, Rumpfprofilen oder Konturen.
- 7.13 Gummistropfs, außer in Verbindung mit Lattentaschen, Achterstag, Unterliekstrecker (not bolt rope), Spinnaker-Säcken, und Rückhol-Vorrichtungen.
- 7.14 Stehendes Gut aus Draht, dessen Einzeldrähte im Querschnitt nicht rund sind.
- 7.15 Fockbarberholer.
- 7.16 Extender im Großschotsystem.

## 8. VERBOTE BEI REGATTEN

---

- 8.1 Verwendung des Fock- oder Spinnaker-Falls, um die vermessene Länge des Vorstags zu verändern.
- 8.2 Verstauen des Spinnaker-Baums am Großbaum.
- 8.3 Öffnung der Verschlüsse der Lufttanks.
- 8.4 Verwendung oder Mitführen von mehr als einem Großsegel, einer Fock und einem Spinnaker oder Segelwechsel während einer Regatta außer wie in 5.20 beschrieben.
- 8.5 Verstellen der Wanten- oder Achterstagspanner oder der Vorstaglänge.
- 8.6 Ungeachtet der Vorschriften der RRS 42 ist das Pumpen mit den Spinnaker-Schoten nicht erlaubt.
- 8.7 Ungeachtet der Vorschriften des RRS 42 und 49, das Hängen an Mast oder Wanten, um Rollwenden oder Rollhalsen zu unterstützen.

8.8

Verwendung irgendwelcher Seile, Drähte, Stangen, Handgriffe oder anderer spezieller Einrichtungen durch die Crew, um das Gewicht außenbords zu bringen. Jedoch ist das Halten von Fock-, Spinnaker-, Großschot und / oder deren verbundener Schoten oder Niederholer nur mit den Händen zu Ausreitzwecken erlaubt. Beim Ausreiten in sitzender Position innenbords blickend, darf kein Teil des Oberschenkels eines Crewmitgliedes außerhalb der Bordkante sein, außenbords blickend kein Teil des Rückens.

8.9.

Das Gesamtgewicht der Crew ohne Kleidung muss unter 275 kg sein (die Anzahl der Crewmitglieder ist nicht begrenzt).

8.10

Austausch von Crew-Mitgliedern oder Veränderung des Gesamtgewichts der Crew während einer Regatta nur mit vorheriger Genehmigung durch die Regatta-Leitung.

### *Internationale J/22 Klassenvereinigung*

Übersetzung ins Deutsche:

J/22 KV Deutschland e.V.

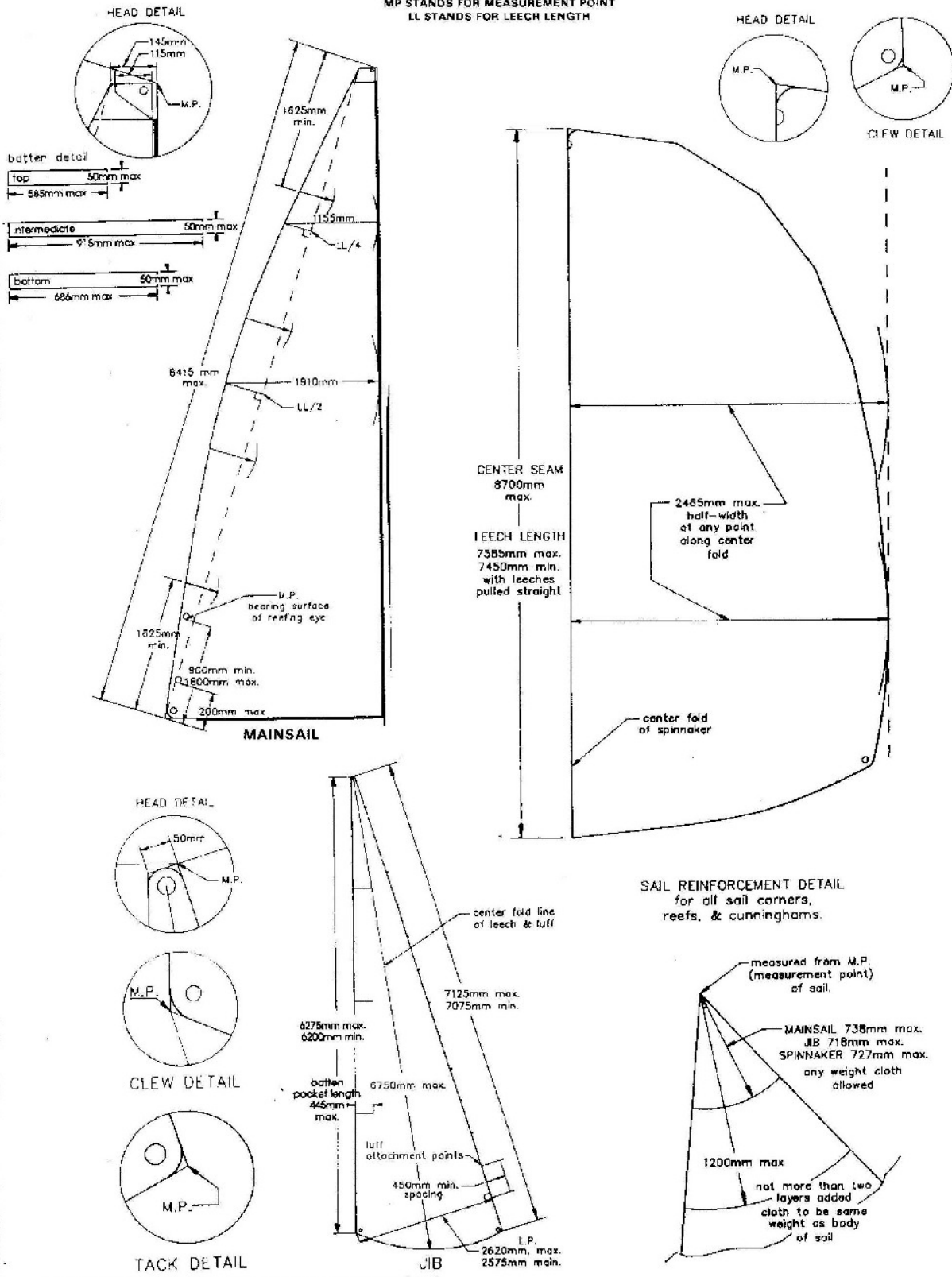
(letzte Änderung 26.09.2006)

Anhang (Grafiken):

1. Segelvermessung
2. Kielvermessung
3. Bug/Profile (Plan A-D)

# J/22 SAIL MEASUREMENT GUIDE

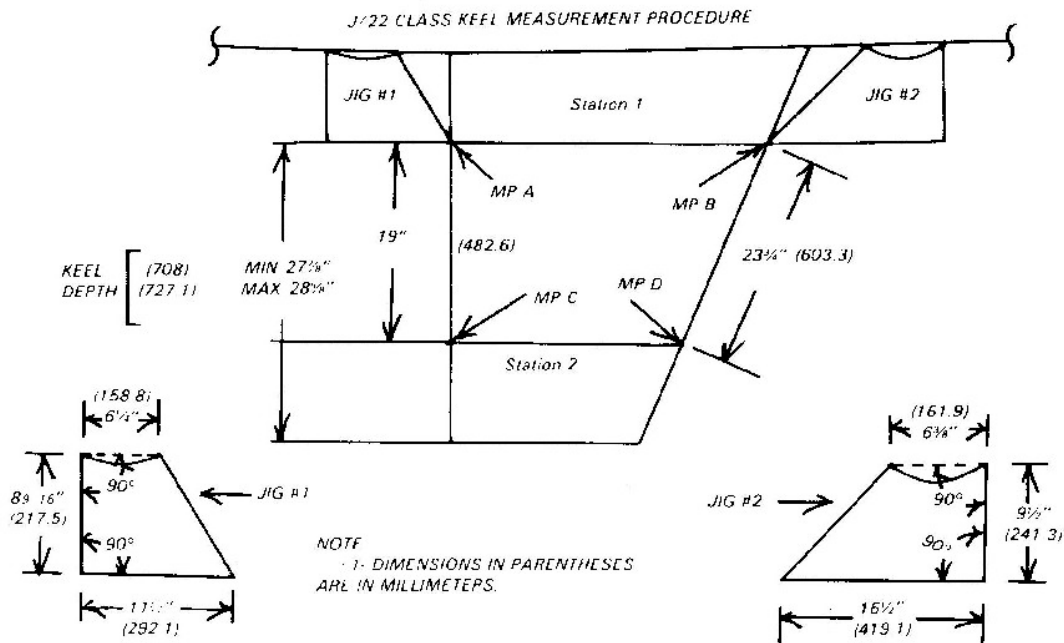
MP STANDS FOR MEASUREMENT POINT  
LL STANDS FOR LEECH LENGTH



60 International J/22 Class Association • 1992 Yearbook

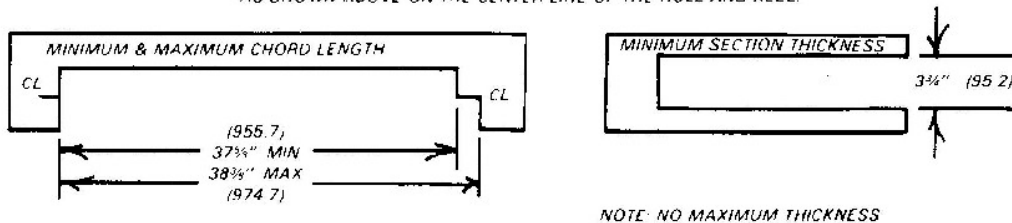
Download-Link: <http://www.j22kv.de/images/sailmeasurement.jpg>





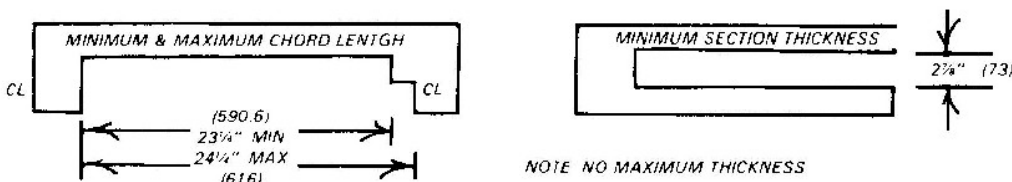
**STATION 1 MEASUREMENTS**

STATION 1 IS DEFINED AS THE SECTION CUT OF THE KEEL BETWEEN MP A AND MP B. MP A AND MP B ARE LOCATED BY PLACING JIG #1 AND JIG #2 AS SHOWN ABOVE ON THE CENTER LINE OF THE HULL AND KEEL.

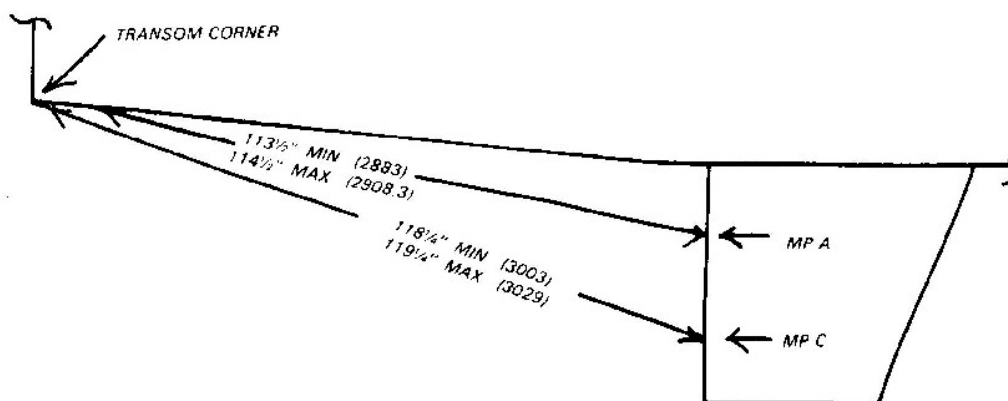


**STATION 2 MEASUREMENTS**

STATION 2 IS DEFINED AS THE SECTION CUT OF THE KEEL BETWEEN MP C AND MP D AS SHOWN ABOVE

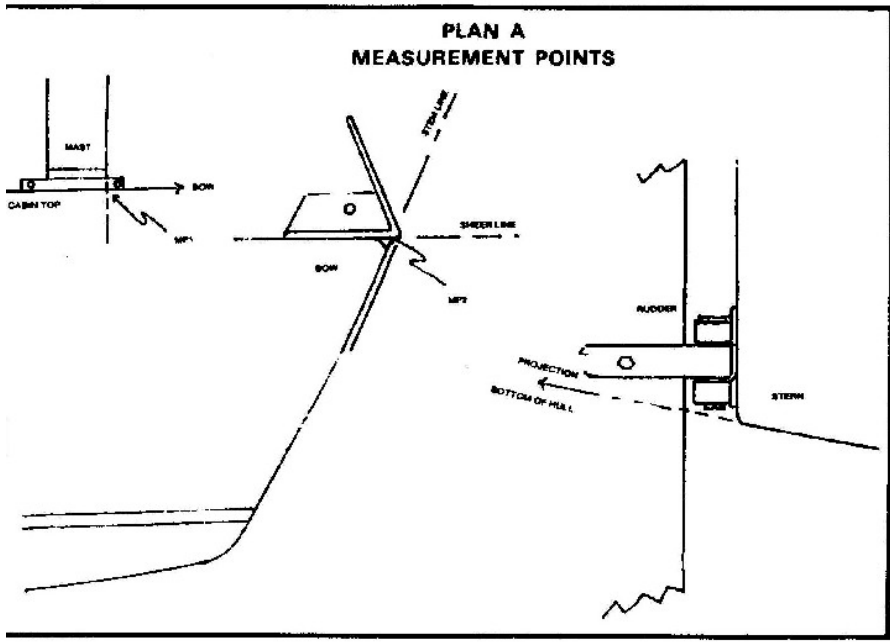


**KEEL FORWARD & AFT LOCATION**

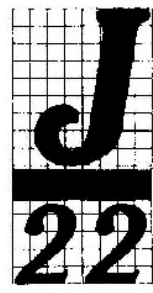


International J/22 Class Association

Download-Link: <http://www.j22kv.de/images/keelmeasurement.jpg>

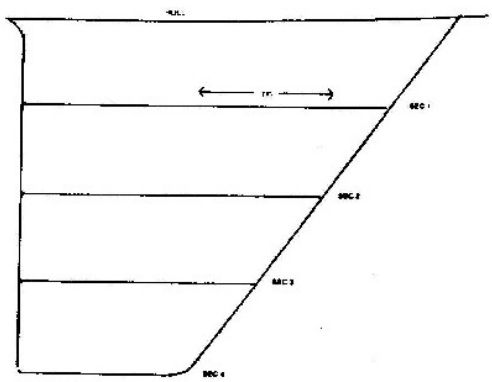


PLAN B  
INSIGNIA



### PLAN C KEEL PLAN

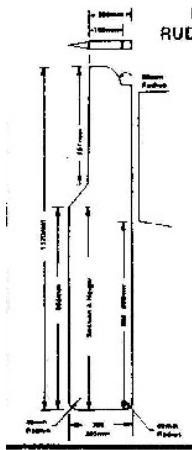
Section	1	2	3	4
Location*	216	458	700	942
Chord Length (K)	976	795	615	435
Section 1/2 Widths (Y)				
0250	17.5	15.5	14	12
05	24.5	22	19	16.5
10	34	30	26.5	22.5
15	40.5	35.5	31	26.5
20	44.5	39.5	34	29
25	47	41.5	36	30.5
30	48	42	36.5	31
35	48	42	36.5	31
40	47	41.5	36	30.5
50	43	38	33	27.5
60	37	32.5	28	23.5
70	30	26	22.5	18.5
80	21.5	19	18	13.5
90	12.5	11	10	8.5
Trailing Edge	3	3	3	3



\*Vertical distance down from the hull ignoring the radius at the intersection of the hull with the upper aft edge of the keel.



### PLAN D RUDDER PLAN



**Section A Offsets in Millimeters**

Offsets describe minimum half-widths at stations, which are located from the leading edge.

Station	Half Width
5mm	7.0
10mm	10.0
15mm	12.0
30mm	15.5
45mm	17.5
60mm	18.8
75mm	19.3
90mm	19.6
105mm	19.7
120mm	19.6
150mm	18.7
180mm	16.0
210mm	13.7
240mm	10.3
270mm	6.6
Trailing Edge (300-305mm):	2.0

The distance from the leading edge to the trailing edge shall not exceed 305mm.

Section A is perpendicular to the leading edge.

Download-Link: <http://www.i22kv.de/images/planabcd.jpg>