

Datum des Inkrafttretens: 01.03.2022

Status: Genehmigt

J[®]
22

Class Rules

J/22



Die J/22 wurde 1983 von Rodney Johnstone entworfen und 1994 als World Sailing-Klasse eingeführt.

sport / nature / technology


World Sailing
Class Association

Inhaltsverzeichnis Inhaltsverzeichnis

PART I - Einführung	4
PART II - Verwaltung	5
Section A - Allgemein	5
A.1 Sprache	5
A.2 Abkürzungen	5
A.3 Behörden	5
A.4 Leitung der Klasse	5
A.5 Änderungen der Klassenregeln bei Veranstaltungen	5
A.6 Änderungen der Klassenregeln	5
A.7 Interpretationen der Klassenregeln	6
A.8 Internationale Klassengebühr und lizenzierte Hersteller	6
A.9 Segelnummern	6
A.10 Anforderungen an die Klassenmitgliedschaft	6
A.11 Messformular	6
A.12 Erste Rumpfmessung	7
A.13 Gültigkeit des Messformulars	8
A.14 Neuvermessung des Rumpfes	8
A.15 Aufbewahrung der Messdokumentation	9
Section B - Bootsberechtigung	10
B.1 Klassenregeln und Zertifizierung	10
B.2 Klassenzugehörigkeitsmarkierungen	10
B.3 Während des Rennens mitzuführende Dokumentation	10
B.4 Ereignisbeschränkungsmarkierungen	10
PART III - Anforderungen und Einschränkungen	11
Section C - Bedingungen für Rennen	11
C.1 Allgemeines	11
C.2 Besatzung	11
C.3 Persönliche Ausrüstung	11
C.4 Werbung	12
C.5 Tragbare Geräte	12
C.6 Boot	14
C.7 Rumpf	14
C.8 Rumpfanhänge	17
C.9 Anlage	18
C.10 Segel	22
Section D - Rumpf	24

D.1 Teile	24
D.2 Allgemeines	24
D.3 Rumpf/Deckschale.....	26
D.4 Schotte	26
D.5 Zusammengebauter Rumpf	26
D.6 Gewichte	26
D.7 Kielstummel	27
Section E - Rumpfhänge	28
E.1 Teile	28
E.2 Allgemeines	28
E.3 Kiel	28
E.4 Ruderblatt und Pinne	29
Section F - Anlage	31
F.1 Teile	31
F.2 Allgemeines	31
F.3 Mast	31
F.4 Boom	32
F.5 Spinnakerbaum.....	32
F.6 Stehende Takelage	33
F.7 Laufendes Rigging	33
Section G - Segel	35
G.1 Teile	35
G.2 Allgemeines	35
G.3 Großsegel	35
G.4 Nicht verwendet.....	36
G.5-Ausleger	36
G.6 Spinnaker	37
PART IV - ANHÄNGE	39
Section H - Pläne	39
H.1 Baupläne.....	39
H.2 Messpläne	42
Section I - Optionen zur Änderung von Ereignisregeln	43
I.1 Allgemeine Hinweise	43
I.2 Ersatzspinnaker	43
I.3 Einschränkungen der Besatzung	43
I.4 Nur Großsegel und Fock	43

PART I - EINFÜHRUNG

Diese Einführung bietet nur einen informellen Hintergrund und die eigentlichen internationalen J/22-Klassenregeln beginnen auf der nächsten Seite.

Die J/22 wurde 1983 von Rodney Johnstone entworfen und gebaut. Die International J/22 ist eine One-Design-Klasse, die entwickelt wurde, um die vielfältigen Bedürfnisse von Freizeitseglern wie Kreuzfahrten, One-Design-Rennen, Tagessegeln und Handicap-Rennen zu erfüllen. Durch diese Regeln sollen wichtige Designmerkmale erhalten bleiben: einfache Handhabung, niedrige Betriebskosten, Sicherheit und Komfort.

J/22-Rümpfe, Rumpfanhänge, Mastspieren und Auslegerspieren dürfen nur von Herstellern hergestellt werden, die eine entsprechende Lizenz gemäß dem Urheberrecht von J Boats, Inc. haben – in den Klassenregeln werden sie als lizenzierte Hersteller bezeichnet. Diese Ausrüstung muss der internationalen Bauspezifikation J/22 entsprechen.

J/22-Segel werden auf die angegebenen Maße kontrolliert und können von jedem Hersteller hergestellt werden.

J/22-Rümpfe, Rumpfanhänge, Mastspieren und Auslegerspieren dürfen, nachdem sie den Hersteller verlassen haben, oder Segel nach der Zertifizierung nur in dem Umfang geändert werden, der in Abschnitt C der Klassenregeln zulässig ist.

Regeln, die die Verwendung von Ausrüstung während einer Regatta regeln, sind in Abschnitt C dieser Klassenregeln, in den Ausrüstungsregeln des Segelns (ERS), Teil I, und in den Rennregeln des Segelns (RRS) enthalten.

HINWEISE: Bei diesen Regeln handelt es sich um **Regeln für geschlossene Klassen**
SAGT NICHT AUSDRÜCKLICH, DASS SIE KÖNNEN, DANN SOLLTEN SIE NICHT.

KOMPONENTEN UND IHRE VERWENDUNG WERDEN DURCH IHRE
BESCHREIBUNG DEFINIERT.

PART II - VERWALTUNG

Section A - Allgemein

A.1 SPRACHE

- A.1.1 Die offizielle Sprache des Kurses ist Englisch und im Falle von Streitigkeiten über die Übersetzung ist der englische Text maßgebend.
- A.1.2 Das Wort „soll“ ist obligatorisch und das Wort „kann“ ist zulässig.
- A.1.3 Sofern ein Begriff nicht in Überschriften verwendet wird, gilt, wenn ein Begriff „fett“ gedruckt ist, die Definition im ERS und wenn ein Begriff „kursiv“ gedruckt ist, die Definition im RRS.

A.2 ABKÜRZUNGEN

MNA World Sailing Mitglied der nationalen Behörde
ICA International J/22 Class Association
NCA National J/22 Class Association
ERS-Ausrüstungsregeln für das Segeln
RRS-Rennregeln für Segeln

A.3 BEHÖRDEN

- A.3.1 Die internationale Autorität der Klasse ist World Sailing, die in allen Angelegenheiten, die diese **Klassenregeln** betreffen, mit der ICA zusammenarbeiten wird .
- A.3.2 Ungeachtet aller hierin enthaltenen Bestimmungen ist die ICA befugt, ein Messzertifikat zurückzuziehen **und** muss dies auf Antrag von World Sailing tun.
- A.3.3 Weder World Sailing, die MNA, die ICA, die NCA noch ein Klassenvermesser, ein internationaler Vermesser oder ein **Ausrüstungsinspektor** unterliegen einer rechtlichen Verantwortung in Bezug auf diese **Klassenregeln** für die Genauigkeit der Messung. Es besteht kein Anspruch gegen einen von ihnen.
- A.3.4 Die **Zertifizierungsstelle** für alle Artikel außer Segel ist die ICA.

A.4 KLASSENVERWALTUNG

- A.4.1 World Sailing hat seine Verwaltungsfunktionen der Klasse an die ICA delegiert. Die ICA kann einen Teil oder alle ihrer in diesen **Klassenregeln** genannten Funktionen an eine NCA delegieren.
- A.4.2 In Ländern, in denen es keine NCA gibt oder die NCA die Klasse nicht verwalten möchte, werden ihre Verwaltungsfunktionen, wie in diesen **Klassenregeln festgelegt**, von der ICA ausgeführt, die einen Teil oder alle Verwaltungsfunktionen an die zuständige Behörde delegieren kann MNA.

A.5 ÄNDERUNGEN DER KLASSEREGELN BEI VERANSTALTUNGEN

- A.5.1 Anhang I – Änderungen der Veranstaltungsregeln Die Optionen I.2, I.3 und I.4 gelten nur, wenn sie gemäß RRS 87 aktiviert werden.

A.6 ÄNDERUNGEN DER KLASSENREGELN

- A.6.1 Änderungen dieser **Klassenregeln** müssen den in der Internationalen J/22-Klassenverfassung festgelegten Verfahren folgen und bedürfen der Genehmigung von World Sailing gemäß den World Sailing Regulations.

A.7 AUSLEGUNG DER KLASSENREGELN

- A.7.1 Die Interpretation der **Klassenregeln** erfolgt durch World Sailing, das sich mit der **ICA** und J Boats, Inc. beraten wird.
- A.7.2 Bei Unstimmigkeiten zwischen Regeln, Zeichnungen, Spezifikationen oder **Messformularen** ist die Angelegenheit an World Sailing zu verweisen.
- A.7.3 Jegliche Auslegung der **Klassenregeln** bei einer Veranstaltung kann durch die **ICA** vorgenommen werden Vertreter des Technischen Komitees bei der Veranstaltung oder durch das gemäß RRS, Anhang N gebildete Rennkomitee. Eine solche Auslegung ist nur während der Veranstaltung gültig und muss, sobald möglich nach der Veranstaltung, an World Sailing und die ICA **weitergeleitet** werden Berücksichtigen Sie etwaige Anpassungen, die für die Zukunft erforderlich sein könnten.

A.8 INTERNATIONALE KLASSENGEBÜHR UND LIZENZIERUNG

HERSTELLER Rümpfe, Rumpfhänge

- A.8.1 sowie **Mast-** und **Auslegerholme** dürfen nur von lizenzierten Herstellern hergestellt werden, die von J Boats, Inc. lizenziert sind. Die Herstellung muss in Übereinstimmung mit den Bauspezifikationen von J Boats, Inc. und diesen **Klassenregeln**, einschließlich aller Pläne, erfolgen.
- A.8.2 Für jeden neuen **Rumpf** ist eine internationale Klassengebühr an World Sailing zu zahlen gebaut. Diese Plakettengebühr wird durch eine Vereinbarung zwischen J Boats, Inc., seinen lizenzierten Bootsbauern und World Sailing geregelt.
- A.8.3 Der lizenzierte **Rumpfbauer** muss die Teile B und C des Klassenmessformulars ausfüllen , das sowohl **das Kielgewicht** vor dem Zusammenbau als auch das „Gewicht des Herstellers“ enthalten muss , und dieses Formular an die **ICA**, J Boats, Inc. und das senden neuer Besitzer.

A.9 SEGELNUMMERN

- A.9.1 Die **Segelnummern** müssen dem bezeichneten Teil des **Rumpfes** entsprechen Identifikationsnummer, die in den Spiegel jedes **Bootes eingegossen oder dauerhaft angebracht ist**.
- A.9.2 Wenn ein **Boot** gechartert oder geliehen wird, kann die **Segelnummer** des **Bootes** die des Kursteilnehmers sein, der für das **Boot verantwortlich ist**.

A.10 ANFORDERUNGEN AN DIE KLASSENMITGLIEDSCHAFT Die **Bootseigner** müssen

- A.10.1 Mitglieder der **NCA** und der ICA ihres Landes sein .
- A.10.2 Der /die Fahrer **des Bootes** müssen Mitglieder der **NCA** und der ICA ihres Landes sein .

A.11 MESSFORMULAR

- A.11.1 Auf jedem **Messformular** müssen die folgenden Informationen erfasst werden:

- (a) Teil A – Eigentümererklärung:
- (i) Name der Yacht
 - (ii) Flottennummer (optional)
 - (iii) Rumpfnnummer _
 - (iv) Besitzernamen(n)
 - (v) Eigentümeradresse(n)
 - (vi) Telefonnummer(n) des Eigentümers
 - (vii) E-Mail-Adresse(n) des Eigentümers
 - (viii) Unterschrift des Besitzers
 - (ix) Datum der Unterschrift

- (b) Teil B – Bauherrenmessungen – Wenn die folgenden Messungen vom Bauherrn gemeldet wurden, sind sie auf dem Vermessungsformular anzugeben:
- (i) Bleikielgewicht vor der **Montage**
 - (ii) **Rumpf- und Kielgewicht** des Herstellers vor der Lieferung
 - (iii) **Segelnummer** _
 - (iv) **Rumpfidentifikationsnummer** _
 - (v) Datum abgeschlossen
 - (vi) Builder-Code
- (c) Teil C – Erklärung (vom Bauherrn):
- (i) Ausstellungsdatum der Bauherrenerklärung
 - (ii) Eine Liste der Elemente, die geprüft und zur **Zertifizierung** zugelassen wurden
 - (iii) Die Namen der am **Zertifizierungsprozess** beteiligten Messgeräte .
- (d) Teil D – Yachtmaße:
- (i) **Kielmessungen** _
 - (ii) **Rumpfkongformität** _
 - (iii) **Rudermessungen** _
 - (iv) **Mastmessungen** _
 - (v) Hauptauslegermessungen _ _
 - (vi) **Spinnakerbaum-** Messungen
 - (vii) Innenausstattung serienmäßig
 - (viii) Deck-Hardware
 - (ix) Verbotene Deckausrüstung oder Änderungen
 - (x) **Rumpfgewichtsmessungen** _
- (e) Erklärung des **Vermessers**
- (i) Vom offiziellen **Vermesser** zu unterzeichnen
- (f) Teil E – Erklärung des Eigentümers zur erforderlichen tragbaren Ausrüstung
- (i) Wie in C.5.1 angegeben

A.11.2 Es liegt in der Verantwortung des Eigners, sicherzustellen, dass das **Boot** jederzeit den aktuellen **Klassenregeln entspricht**. Im Falle einer Charter/Leihgabe liegt es in der Verantwortung des Charterers/Kreditnehmers, das **Boot** für die Dauer der Charter in Übereinstimmung mit den **Klassenregeln** zu warten.

A.11.3 Rumpf , **Takelage** und **Segel** dürfen nur von einem von der ICA anerkannten Vermesser **zertifiziert** werden .

A.11.4 Ein Vermesser darf keinen Rumpf, keine Takelage oder Segel vermessen, die er selbst gebaut hat oder an denen er beteiligt ist oder an denen er finanziell beteiligt ist.

A.11.5 Eine Yacht wird erst dann als J/22 anerkannt, wenn ihr offizielles Messzertifikat bei der ICA registriert ist.

A.12

A.13 ERSTE RUMPFVERMESSUNG

A.13.1 Für die Ausstellung eines **Vermessungsformulars** für einen **Rumpf, der** noch nicht **vermessen wurde**:

- (a) **Die Messung** muss von einem (vom **ICA anerkannten**) **Klassenmesser** durchgeführt werden, der die entsprechende Dokumentation ausfüllen muss.
- (b) Die Dokumentations- und **Messgebühr** ist bei Bedarf zu richten an:

- (i) Der **MNA** (falls für ein Land zutreffend), der dann die erforderliche Dokumentation und **Messgebühr** an die **Zertifizierungsstelle (ICA)** weiterleitet .
- (ii) Oder direkt an die Zertifizierungsstelle (ICA) für diese Länder, ohne dass eine Gebühr für den MNA erhoben wird.
- (c) Nach Erhalt der zufriedenstellend ausgefüllten Dokumentation und gegebenenfalls einer Zertifizierungsgebühr stellt die Zertifizierungsstelle ein **Messformular aus** .

A.14 GÜLTIGKEIT DES MESSFORMULARS

A.14.1 Ein **Rumpfermessungsformular** wird ungültig, wenn:

- (a) die Änderung aller auf dem **Rumpfermessungsformular** gemäß A.11.1 erfassten Gegenstände, mit Ausnahme des Inventars der erforderlichen tragbaren Ausrüstung (A.11.1(f)), Eigentümerwechsel, Entzug durch
- (b) die Zertifizierungsstelle,
- (c) darüber hinausgehende Modifikationen, Verkleidungen
- (d) oder Reparaturen Was in ABSCHNITT C beschrieben wird, ist die Ausgabe eines neuen
- (e) **Messformulars** .

A.14.2 Der Vermesser muss auf der Messung alles melden, was als Abweichung von der beabsichtigten Art und Gestaltung der Yacht oder als Verstoß gegen das allgemeine Interesse der Klasse angesehen wird. In einem solchen Fall kann ein Zertifikat verweigert oder entzogen werden, selbst wenn die spezifischen Anforderungen der Regeln erfüllt sind.

A.14.3 Bei einer Veranstaltung werden alle angeblichen oder vermuteten Änderungen an der Konfiguration des Rumpfs , des Decks, **des Kiels, des Ruders, der** Beschläge oder **Holme** einer Yacht oder anderer Ausrüstung, für die in den Regeln oder Spezifikationen keine spezifischen Beschreibungen enthalten sind, verglichen ein vom IJ22CA ernannter Vermesser für eine Stichprobe von zehn anderen Yachten und wird wie folgt behandelt:

- (a) Die umstrittene Yacht wird angenommen, wenn sie keine Anzeichen dafür aufweist, dass sie verändert wurde, und wenn ihre Abmessungen gleich oder zwischen den maximalen und minimalen Abmessungen sind, die aus der Stichprobe von zehn Yachten ermittelt wurden.
- (b) Liegen Hinweise darauf vor, dass Änderungen vorgenommen wurden oder sind die Abmessungen größer oder kleiner als die aus der Stichprobe von zehn Yachten ermittelten Höchst- und Mindestmaße, wird die Angelegenheit zur weiteren Bearbeitung an das Protestkomitee weitergeleitet.
- (c) Es wird davon ausgegangen, dass jede Änderung einen wesentlichen Vorteil für die potenzielle Geschwindigkeit der Yacht und/oder die Fahreigenschaften (einschließlich, aber nicht beschränkt auf Segelhandhabung, Bootshandhabung, Beschleunigung und Aufrichtmoment) mit sich bringt. Wird diese Vermutung nicht widerlegt, wird die Yacht disqualifiziert. Wenn die Vermutung widerlegt wird, kann nach Ermessen des Protestkomitees eine geringere Strafe als eine Disqualifikation (einschließlich keiner Strafe) verhängt werden.

A.15 NEUVERMESSUNG DES RUMPFES

A.14.1 Die **Zertifizierungsstelle** kann einem zuvor ein **Messformular** ausstellen gemessener **Rumpf**:

- (a) Wenn es gemäß A.13.1 (a), (c) oder (e) für ungültig erklärt wird, nach Erhalt eines neuen **Vermessungsformulars** und ggf. einer **Vermessungsgebühr** .
- (b) Wann es gemäß A.13.1 (d) für ungültig erklärt wird, nach eigenem Ermessen.
- (c) Wenn es gemäß A.13.1 (b) ungültig wird, nach Erhalt von Abschnitt A des vom neuen Eigentümer unterzeichneten **Messformulars** , in dem bestätigt wird, dass seit der letzten Messung keine Änderungen an den Messkomponenten auf dem Formular vorgenommen wurden, und nach Zahlung von die Zertifizierungsgebühr nach eigenem Ermessen.

A.16 AUFBEWAHRUNG DER MESSUNTERLAGEN

A.16.1 Die **Zertifizierungsstelle** behält das Original- **Messformular** , auf dem das aktuelle Zertifikat basiert. Die **Zertifizierungsstelle** bewahrt außerdem eine Kopie aller ausgestellten Messzertifikate auf. Diese können eingescannt und elektronisch aufbewahrt werden.

Section B - Bootsberechtigung

Damit ein **Boot** zum **Rennen zugelassen wird**, muss es den Regeln dieses Abschnitts entsprechen.

B.1 KLASSENREGELN UND ZERTIFIZIERUNG

B.1.1 Das **Boot** muss:

- (a) Halten Sie sich an diese **Klassenregeln**, über ein gültiges
- (b) **Messformular** verfügen .

B.2 KLASSENVERBINDUNGSMARKIERUNGEN Auf der Außenseite des

B.2.1 Spiegels in der Nähe der oberen Steuerbordecke muss ein aktueller J/22-Klassenzugehörigkeitsaufkleber angebracht sein.

B.2.2 **Segel** müssen mit einem Class Association Royalty-Etikett versehen sein, das auf der Steuerbordseite des **Segels** in der Nähe des **Halses** oder auf einem Spinnaker in der Nähe des **Schothorns aufgenäht ist**. Lizenzmarken dürfen nicht von einem **Segel** auf ein anderes übertragen werden.

B.3 Während des Rennens mitzuführende Dokumentation

B.3.1 Das aktuelle **Vermessungsformular des Bootes** muss während der Regatta jederzeit mitgeführt werden .

B.4 EREIGNISBESCHRÄNKUNGSMARKEN

B.4.1 **Event-Beschränkungszeichen** können von **Ausrüstungsinspektoren** verwendet werden, um Ausrüstung zu kennzeichnen, die auf einem bestimmten **Boot und** für eine bestimmte Veranstaltung auf Konformität überprüft wurde . Die geprüfte und gekennzeichnete Ausrüstung darf während der Dauer der Veranstaltung nicht ohne Genehmigung des Rennkomitees ausgetauscht werden. **Veranstaltungsbegrenzungsmarkierungen** können Seriennummern auf Etiketten mit Veranstaltungsstempeln enthalten oder die Form von Siegeln annehmen, um eine Anpassung der **Takelage** oder Unterlegscheiben zu verhindern. Sofern Seriennummern verwendet werden, sind diese auf den Veranstaltungsf formularen zu vermerken.

PART III - ANFORDERUNGEN UND EINSCHRÄNKUNGEN

Die **Besatzung** und das **Boot** müssen bei der Regatta die Regeln in Teil II einhalten . Im Konfliktfall hat Abschnitt C Vorrang.

Die Regeln in Teil II sind **geschlossene Klassenregeln**. Die **Zertifizierungskontrolle** und die **Geräteinspektion** müssen in Übereinstimmung mit dem ERS durchgeführt werden, sofern hiervon nicht abgewichen wird Teil.

Section C - Bedingungen für Rennen

C.1 ALLGEMEINES

C.1.1 REGELN

- (a) Es gilt **ERS** Teil 1 „Nutzung der Ausrüstung“.
- (b) **RRS** 42.3(b) wird durch Hinzufügen geändert. Die **Besatzung** darf nicht am **Mast** oder an den **Wanten** hängen , um Rollwenden oder Halsen zu fördern.
- (c) **RRS** 42.3(c) wird wie folgt geändert: „Außer bei einem Schlag in Luv, wenn Surf- oder Gleitbedingungen herrschen, darf die Bootsbesatzung **einmal** pro Windstoß oder pro Welle an den **Schoten** ziehen (mit Ausnahme der **Spinnaker-Abspannung**). jedes **Segel** , um das Surfen oder Gleiten einzuleiten. Der **Spinnaker-Abspanngurt** darf nur auf normale Trimmart gezogen werden.“

C.2 BESATZUNG

C.2.1 EINSCHRÄNKUNGEN

- (a) Die **Besatzung** muss aus mindestens zwei Personen bestehen und das Gesamtgewicht (in Badekleidung) aller **Besatzungsmitglieder** darf 275 kg nicht überschreiten.
- (b) Bei einer Veranstaltung mit zwei oder mehr aufeinanderfolgenden Tagen (ausgenommen Ruhetage) darf die **Besatzung** nicht geändert werden. Bei solchen Veranstaltungen wird das Gewicht **der Besatzung** frühestens zwei Tage vor dem ersten Rennen der Veranstaltung ermittelt und ist nach der Feststellung nicht Gegenstand weiterer Messungen. Die Segelanweisungen können diese Regel ändern.

C.2.2 POSITIONIERUNG DER BESATZUNG

- (a) **RRS** 49.1 wurde geändert, um es der **Besatzung** zu ermöglichen , sich nach außen zu bewegen, während sie auf dem Deck sitzt, indem sie die **laufende Takelage** in ihrer Standardposition oder jede feste Ausrüstung auf dem Boot, mit Ausnahme von **Wanten** oder Kettenplatten, mit der Hand festhält.

C.3 PERSÖNLICHE AUSTRÜSTUNG OBLIGATORISCH

C.3.1

Das **Boot** muss für jede **Besatzung** mit **persönlichen Schwimmhilfen** (PFD) ausgestattet sein Mitglied des Mindeststandards ISO 12402-5 (Stufe 50), USCG Typ III, CAN CGSB-65.7-2007 oder gleichwertig.

C.3.2 OPTIONAL Die

folgende optionale Ausrüstung kann an Bord mitgeführt werden:

- (a) Marker, Kugelschreiber, Bleistifte und Papier zum Aufzeichnen von Informationen.
- (b) Eine Kühlbox oder ein ähnliches Gerät, um Speisen und Erfrischungen kalt zu halten.
- (c) Kleidung für die **Crew**.
- (d) Essen und Getränke für die **Crew**.
- (e) Gesundheits- und Hygieneprodukte (z. B. Sonnencreme)

- (f) Mobiltelefon C.4

WERBUNG

C.4.1 EINSCHRÄNKUNGEN

Werbung darf nur in Übereinstimmung mit dem World Sailing Advertising Code gemäß World Sailing Regulation 20 angezeigt werden.

C.5 TRAGBARE GERÄTE

C.5.1 OBLIGATORISCH

(a) ZUR VERWENDUNG WÄHREND DES RENNENS

- (i) Mindestens ein fest installierter Schiffskompass vom Typ Magnetkarte oder Digital, der nur eine sofortige Anzeige ermöglicht.
- (ii) Eine manuelle Bilgenpumpe.
- (iii) Ein Anker mit oder ohne Kette mit einem kombinierten Mindestgewicht von 5 kg und 30 m nicht schwimmender Kette mit einem Mindestdurchmesser von 8 mm. Beim Tragen müssen Anker, Kette und Kette einsatzbereit aneinander befestigt sein und dürfen nicht auf oder unter der Kabinensohle über dem **Ballastkiel verstaут werden**. Das Mindestgewicht des Ankers beträgt 3 kg und das Höchstgewicht der Kette darf 4 kg nicht überschreiten.
- (iv) Ein Nebelhorn.
- (v) Ein Eimer mit mindestens 9 Liter Fassungsvermögen und befestigtem Trageband.
- (vi) Persönliches Schwimmgerät für jedes **Besatzungsmitglied**.
- (vii) Ein Marine-Erste-Hilfe-Kasten mit Handbuch.
- (viii) Code-Flag B.
- (ix) Eine Kopie der aktuellen Rennregeln.

(b) NICHT ZUR VERWENDUNG WÄHREND DES RENNENS

- (i) Ein Paddel mit einer Länge von mindestens 1200 mm, wenn es vollständig ausgefahren ist.
- (ii) Zwei Kotflügel mit einem Durchmesser von mindestens 152 mm und einer Länge von mindestens 406 mm oder zwei kugelförmige Kotflügel mit einem Durchmesser von mindestens 240 mm.
- (iii) Eine Schleppleine mit einer Länge von mindestens 19 Metern und einem Durchmesser von mindestens 6 mm. Die Ankerleine, Großschot, Fock oder Spinnakerschot **dürfen** nicht zur Erfüllung dieser Regel verwendet werden.
- (iv) Jegliche örtlich oder behördlich vorgeschriebene Sicherheitsausrüstung.

C.5.2 OPTIONAL

(a) ZUR VERWENDUNG WÄHREND DES RENNENS

- (i) Elektronische oder mechanische Zeitmessgeräte, die jedoch keine anderen taktischen oder Navigationsinformationen liefern können, außer wie in (iv) unten angegeben.
- (ii) Mindestens ein Kompass, entweder Magnetkarten- oder Digitalkompass, der eine sofortige Anzeige und Richtungstrendinformationen ermöglicht, jedoch keine anderen taktischen oder Navigationsinformationen liefern kann, außer wie in (iv) unten angegeben. Der Kompass ist möglicherweise GPS-fähig, liefert jedoch keine Standortinformationen.
- (iii) Mindestens ein Instrument, das die Geschwindigkeit durch das Wasser oder über dem Grund anzeigen kann, jedoch keine anderen taktischen oder Navigationsinformationen liefern kann, außer wie in (iv) unten angegeben. Die Geschwindigkeit

Das Instrument kann GPS-fähig sein, darf aber keine Standortinformationen liefern.

- (iv) Instrumente, die eine Kombination der Funktionen von (i), (ii) und/oder (iii) oben bereitstellen, jedoch nicht in der Lage sind, andere taktische oder Navigationsinformationen bereitzustellen.
 - (v) Jedes Instrument, das die Wassertiefe anzeigen kann, aber keine anderen taktischen oder Navigationsinformationen liefern kann.
 - (vi) Jegliche **Ersatzausrüstung** oder Ausrüstung, die zur Reparatur oder zum Ersatz kleinerer Schäden oder Geräteausfälle auf dem Wasser nützlich sein könnte.
 - (vii) Klebeband oder andere Materialien für vorübergehende Reparaturen oder zum Schutz vor Scheuerstellen.
 - (viii) Eine Ersatzpinne und/oder eine Pinneverlängerung, die jeweils auf dem Wasser ausgetauscht werden kann.
 - (ix) Kissen für die V-Koje.
 - (x) Batterien, die elektronische Geräte an Bord mit Strom versorgen können, die über keine eigene Stromversorgung verfügen.
 - (xi) Jede unter Deck angebrachte Spinnakertasche erleichtert das Auswerfen des Spinnakers durch den Hauptniedergang.
 - (xii) Werkzeugsatz mit handelsüblichem Werkzeug und Ersatzteilen.
 - (xiii) Tragbare Toilette.
 - (xiv) Tragbares UKW-Radio.
 - (xv) Tragbares Musik-/Radio-Unterhaltungssystem.
 - (xvi) Zusätzliche Sicherheitsvorrichtungen und -ausrüstung entsprechend den Anforderungen des Eigentümers oder zur Einhaltung örtlicher Vorschriften.
 - (xvii) Etiketten für Ausrüstung und **laufende Takelage**, einschließlich selbstklebender, nummerierter Hilfslinien zum Wiederholen von Einstellungen.
 - (xviii) Garn, Magnetband, Nylonband usw. zur Befestigung am stehenden **Gut** als Windanzeiger.
 - (xix) Ein Windanzeiger auf dem Mast.
 - (xx) Rettungsleinen, Bugkanzel und Heckreling entsprechend den Anforderungen des Eigners.
 - (xxi) Ein Rohr, das diagonal an der vorderen Ecke der Hauptluke angebracht ist, um die Reibung beim Aus- und Einholen des Spinnakers zu begrenzen.
 - (xxii) Gummiseile oder andere Gummibänder, wenn sie zur Sicherung von Leitungen und Geräten verwendet werden, jedoch nicht zur Speicherung von Energie, außer wie in C.7.3 (a) zulässig.
 - (xxiii) Eine Vorrichtung, die verhindert, dass der **Spinnaker-Typ** über den Bug fällt.
Dieses Gerät darf die Gesamtlänge des Bootes nicht um mehr als 200 mm verlängern.
 - (xxiv) **Segelbinder** und Leinen zum Beispiel zum Andocken und Festbinden von **Segeln**.
 - (xxv) Windengriffe.
 - (xxvi) Navigationslichter.
 - (xxvii) Container für Müll und/oder Lagerung anderer optionaler oder obligatorischer Ausrüstung.
- (b) NICHT ZUR VERWENDUNG WÄHREND DES RENNENS
- (i) Mobiltelefone oder andere Geräte, die Datenübertragungen empfangen können.
 - (ii) Navigationsgeräte mit Kartenfunktionen.
 - (iii) Geräte wie GPS, die Standortinformationen liefern.
 - (iv) Fender und Dockleinen.

- (v) Hebezeug zum Zuwasserlassen und Zurückholen des Bootes Wasser.
- (vi) Genua-Gleise und angebaute Waggons mit angebauten Blöcken.
- (vii) Außenbordmotorhalterung, Motor, Kraftstoff und Feuerlöscher.
- (viii) Reinigungsmittel.

C.6 BOOT

C.6.1 GEWICHT

- (a) **Das Bootsgewicht** muss mindestens 857 kg betragen. Boote müssen trocken gewogen werden, einschließlich nur der folgenden Gegenstände (alle trocken):
- (i) ein Satz Fockschoten **und** Fockwagen mit Blöcken, ein
 - (ii) Satz Spinnakerschoten **mit** dauerhaft befestigten Blöcken, eine Großschot und zugehörige Blöcke und Anbauteile
 - (iii) Ruder- und Pinnenbaugruppe,
 - (iv) **Mast** und Standardmastbeschläge,
 - (v) **Ausleger - Spinnakerbaum**
 - (vi) alles laufende und **stehende Gut**
 - (vii) Kabinenbodenbrett,
 - (viii) Kabinenstufe,
 - (ix) alle erforderlichen Luken- und Inspektionsöffnungsabdeckungen
 - (x) Kompass
 - (xi) und kann die folgende fest installierte optionale Ausrüstung umfassen: a.

Korrekturgewichte, falls erforderlich, um das Mindestgewicht einzuhalten b.

Bug- und Heckkanzeln c. Stützen
und Rettungsleinen d. Lauflichter

(ohne Batterie) e. Fest installierte Elemente

wie: Fußblöcke

- i.
- ii. Spinnaker-Starttaschen,
- iii. diagonales Rohr über Spinnaker-Starttaschen,
- iv. Außenbordmotorhalterungen oder Halterungsflansche.
- v. In C.5.2 (a) (i) bis (v) zulässige Instrumente

- (b) Das Entfernen von Boots- oder Korrekturgewichten und optionaler Ausrüstung zum Zeitpunkt der Messung ist während des Rennens strengstens untersagt.

C.6.2 KORREKTURGEWICHTE

Korrekturgewichte müssen aus Metall mit einer Mindestdichte von 7,0 g/cm³ (z. B. Eisen, Blei) bestehen und in zwei etwa gleichen Teilen vor der Hauptschottwand und dauerhaft daran befestigt sein, sowie hinter der hinteren (Sitz-)Schottwand.

C.7 RUMPF

C.7.1 ÄNDERUNGEN, WARTUNG UND REPARATUR Folgendes ist ohne

erneute Messung oder Genehmigung der **Zertifizierungsstelle zulässig**. Sofern nicht anders angegeben, können die in dieser Regel genannten Artikel von jedem Hersteller oder Lieferanten bezogen werden:

- (a) **ÄNDERUNGEN**

- (i) Einbau zulässiger Ausrüstung mit Befestigungselementen nach Bedarf in oder durch den **Rumpf**. Löcher zur Montage dieser Ausrüstung durch Kernabschnitte des **Rumpfes** können eingekapselt werden, indem der Kern in unmittelbarer Nähe des Lochs durch festes Harzfüllmaterial ersetzt wird.
- (ii) Stützplatten aus Glasfaser, Kunststoff, Aluminium oder Edelstahl können verwendet werden, um die Lastverteilung der montierten Hardware zu unterstützen.

(b) WARTUNG

Reinigungs- und **Rumpfoberflächenarbeiten** wie leichtes Schleifen, Streichen, Polieren und Wachsen, die die Form des **Rumpfes nicht verändern**.

(c) INSTANDESETZUNG

- (i) Kleinere Reparaturen an der Rumpfoberfläche, die weder die Form verändern noch in das Kernmaterial eindringen.
- (ii) Das Füllen oder Reparieren alter Löcher für zuvor installierte Ausrüstung, die möglicherweise vollständig in den **Rumpf** oder das Deck eindringen.

C.7.2 AUSSTATTUNG – OBLIGATORISCH

(a) ZUR VERWENDUNG WÄHREND DES RENNENS.

- (i) Zwei **Fockschotschienen**, jeweils nicht weniger als 305 mm und nicht mehr als 610 mm in der Länge und an der Position, die im Deckplan in Abschnitt H.1, Plan E angegeben ist. In diese Schienen können zusätzliche Positionslöcher gebohrt werden, um die **Auslegerwagen** zu positionieren.
- (ii) Zum Trimmen des Auslegers können jederzeit zwei **Auslegerwagen** mit Wendeblocken eingesetzt werden. Die Größe des Drehblocks ist optional und die Blöcke können sich verriegeln.
- (iii) Eine **Großsegel-** Traveller-Schiene, positioniert wie im Deckplan in Abschnitt H.1, Plan E angegeben.
- (iv) Zwei Winden, die am hinteren Ende des Kabinenhauses auf beiden Seiten der Hauptluke positioniert sind, wie im Deckplan in Abschnitt H.1 Plan E angegeben, und mit einem Trommeldurchmesser von nicht mehr als 70 mm. Die Winden dürfen auf flachen oder keilförmigen Steigleitungen mit einer Höhe von höchstens 30 mm platziert werden.
- (v) Das vertikale Niedergangslukenbrett muss ursprünglich von einem zugelassenen Hersteller geliefert werden, kann jedoch durch ein Brett desselben Designs und Materials von beliebiger Quelle ersetzt werden.
- (vi) Eine Seehaube vor der Hauptluke, wie im Deckplan in Abschnitt H.1, Plan E angegeben. Die Seehaube kann Klampen und/oder Blöcke für den **Spinnakerbaum-** Spitzlift und den **Spinnakerbaum** enthalten
Niederliek, Baumniederholer und Großsegel, Fock und Spinnakerfall. Bei den Stollen kann es sich um Hornstollen oder Standard-Nockenstollen handeln.
- (vii) Mindestens ein Fairlead für den **Spinnakerbaum-** Niederholer, dessen Position frei wählbar ist.
- (viii) Mindestens zwei Fairleads, Backbord und Steuerbord, für den **Spinnaker-Typ** Friseurtransporter (Twings), deren Standorte optional sind.
- (ix) Mindestens eine Klampe für die **Achterstag-** Einstelleine, deren Position frei wählbar ist.
- (x) Mindestens ein Drehblock für die Achterstag-Einstelleine, dessen Position frei wählbar ist.
- (xi) Mindestens zwei Klampen und Wendeblocke für den **Großsegel-** Traveller-Querzug, deren Platzierung frei wählbar ist.

- (xii) Eine c-förmige männliche Mastgrundplatte aus rostfreiem Stahl, die wie im Deckplan in Abschnitt H.1, Plan E angegeben, positioniert ist.
- (xiii) Ein an der Unterseite des **Mastes** angebrachter Metallbügel zur Befestigung des Baumniederholers und des Cunningham.
- (xiv) Ein extrudiertes **Mastdruckrohr** , das in der Kabine unter dem Mastfuß installiert **ist** .
- (xv) Zwei Handläufe aus Holz oder Edelstahl, die oben auf dem Kabinenhaus montiert sind, wie im Deckplan in Abschnitt H.1, Plan E angegeben.
- (xvi) Sieben Fußleisten aus Holz oder extrudiertem Kunststoff, die entlang der Deck-Rumpf-Verbindung angebracht sind, wie im Deckplan in Abschnitt H.1, Plan E angegeben.
- (xvii) Eine Stufe zum Betreten der Kabine zwischen den beiden Kabinensitzen.
- (xviii) Eine Hauptlukenabdeckung aus Plexiglas oder einem ähnlichen Produkt.

(b) NICHT ZUR VERWENDUNG WÄHREND DES RENNENS.

- (i) Eine Bug- und zwei Heck-Andockhornklampen, wie im Deckplan in Abschnitt H.1, Plan E angegeben.
- (ii) Zwei Bugkeile, wie im Deckplan in Abschnitt H.1, Plan E angegeben.
- (iii) Eine Kabinenbodenplatte, die aus Sperrholz, extrudiertem Kunststoff oder einem anderen nicht exotischen Laminat bestehen kann und mindestens 12 mm dick sein muss. Zwei vordere V-
- (iv) Kojenkastenabdeckungen aus Sperrholz oder Kunststoff, die mindestens 6 mm dick sein müssen.
- (v) Mindestens zwei wasserdichte Kabineninspektionsöffnungen, eine achtern an der vertikalen Vorderseite der Trennwand am vorderen Ende des Cockpit-Lufttanks und die andere horizontal an der Oberseite des V-Kojen-Lufttanks.
- (vi) Mindestens eine wasserdichte Inspektionsöffnung im hinteren Teil des Cockpit-Lufttanks, in der Nähe des Spiegels.
- (vii) Eine Luke oder eine andere Abdeckung zum Umschließen des Vorpieks.
- (viii) Zwei Kabinensitze aus Holz oder geformter Glasfaser.

C.7.3 AUSSTATTUNG – OPTIONAL

(a) ZUR VERWENDUNG WÄHREND DES RENNENS

- (i) Ratschenblock und/oder Klampe für das Großschot.
- (ii) Ratschenblöcke für die Spinnakerschoten .
- (iii) Ratschenblöcke für die Fockschoten .
- (iv) Beliebig viele Klampen an anderen Stellen als der Meereshauben zur Verwendung mit Schoten und/oder Steuerleinen.
- (v) Beliebig viele Halterungen für Getränke, Windengriffe, Seilenden, Hauptluke usw., deren Platzierung frei wählbar ist.
- (vi) Jeder nicht-elektronische Windanzeiger kann im Masttop, **Segel** und/oder **in der Takelage angebracht werden**.
- (vii) Beliebige festes UKW-Radio und Antenne.
- (viii) Eine feste Plattform zur Unterstützung des Großschot-Stollensystems, die entweder vor oder hinter der Mitte des Großschot-Travellers angebracht ist.
- (ix) Alle Fußstützen/Blöcke können an der Großschot-Reisestange und an einer beliebigen Stelle an den Cockpitsitzen oder an der Mittellinie des Vordecks befestigt werden.

- (X) Am **Mast** und/oder an den **Salings** können **Lichter für die Navigation, die Beleuchtung des Decks oder die Anzeige des vor Anker liegenden Bootes angebracht werden.**
- (xi) Elastische (Stoß-)Schnüre dürfen nur für folgende Zwecke verwendet werden: a. Segel niederhalten b. Um das Wurfrettungsgerät in der Bereitschaftsposition im Cockpit zu halten, c. Um den **Achterstag-Einsteller** wieder in die entspannte Position zu bringen
Position,
D. Als Halter zum Aufbewahren der Enden von Steuerleinen und anderem bewegliche obligatorische oder optionale Ausrüstung. e. Als Teil des Spinnaker-Starttaschensystems. F. In der Kabine zum Fixieren loser Ausrüstung.
- (xii) An Deck, Cockpit, vorderer Luke und Fußstützen können rutschfeste Materialien angebracht werden.
- (xiii) Transportführungen aus Draht, Seil oder Gummiseil für eine Spinnakertasche unter Deck.
- (xiv) Klebeband und andere Schutzabdeckungen können an jedem Teil der **Takelage verwendet werden.**
- (xv) Ein Extender mit einer maximalen Länge von 152 mm und ohne mechanischen Vorteil, um das 8-teilige Baumniederholssystem mit dem Bügel am Mastfuß zu verbinden und **so das Lösen** bei hoher Last zu erleichtern.
- (xvi) Klüsen, Wendeblocke, Wangenblöcke, Klampen und Tragegurte, um jede **Segelsteuerleine** an eine günstigere Stelle auf dem Deck, auf dem Dach eines Kabinenhauses oder auf dem Meeresvordach zu führen.
- (xvii) Zwei Tragegurte, Backbord und Steuerbord, am hinteren Ende des Kajüthauses, an denen Wendeblocke, Klüsen und Klampen für die **Fockschoten** und das **Baumniederholheck** befestigt werden können .
- (xviii) Eine oder mehrere Klemmen, damit Steuerleitungen an mehreren Stellen befestigt werden können.
- (xix) Eine Spinnaker-Starttasche, die an der Unterseite des Kabinenhausedachs befestigt ist.
- (xx) Halterungen am **Mast** und an der Hauptkabinenschottwand zur Befestigung von Kompassen, Zeitmessgeräten sowie Geschwindigkeits- und Tiefenanzeigen.
- (xxi) Ein **Großsegel-** Cunningham-System, das Blöcke, Leine, Schäkkel, Klampen und Tragegurte in jeder Konfiguration.
- (xxii) Ein Cunningham-Auslegersystem, das Blöcke, Leine, Schäkkel, Klampen und Tragegurte in beliebiger Konfiguration umfassen kann.
- (xxiii) Taschen oder Taschen für Windenkurbel.
- (b) NICHT ZUR VERWENDUNG WÄHREND DES RENNENS
 - (i) Inspektionsöffnungen, die mit Belüftungsvorrichtungen ausgestattet sein können. Solche Lüftungsgeräte müssen während der Rennen entfernt und wasserdichte Abdeckungen angebracht werden.

C.8 RUMPFANHÄNGE

Folgendes ist ohne **erneute Zertifizierung** oder Genehmigung der **Zertifizierungsstelle zulässig.**

C.8.1 Kielmodifikationen, Wartung und Reparatur.

(a) **ÄNDERUNGEN**

- (i) Der **Kiel** muss aus geformtem Blei gemäß den Bauspezifikationen bestehen und in einer von J Boats, Inc. gelieferten Form gegossen werden.
- (ii) Die Außenabmessungen und die Konfiguration des **Kiels** müssen der im offiziellen H.1-Plan C enthaltenen Versatztafel entsprechen. Der **Kiel** kann mit jedem flüssigen oder pastösen Grundschutzmaterial oder Glasfaser überzogen und verputzt werden; vorausgesetzt, dass die Verkleidung die Designform des **Kiels** nicht verändert und dass der **Kiel** weiterhin alle Anforderungen an die Klassenmessung erfüllt.

(b) **WARTUNG**

- (i) Routinewartungen wie Reinigen, Lackieren und Polieren sind ohne **erneute Messung und erneute Zertifizierung zulässig**.

(c) **REPARATUR**

- (i) Kleinere Reparaturen am **Kiel** dürfen ohne **erneute Messung und erneute Zertifizierung** durchgeführt werden, solange sie die Form nicht verändern.

C.8.2 **RUDERMODIFIKATIONEN, WARTUNG, REPARATUR und INSTALLATION**

(a) **ÄNDERUNG**

- (i) Die äußeren Abmessungen und Konfigurationen des Ruders müssen mit der offiziellen Ruderzeichnung und der Tabelle der Versätze im offiziellen H.1-Plan D übereinstimmen. Das Ruder kann mit einem flüssigen oder pastösen Grundschutzmaterial überzogen und verkleidet werden, sofern es den Mindestabmessungen entspricht im offiziellen H.1 Plan D.

(b) **WARTUNG**

- (i) Routinewartungen wie Reinigen, Lackieren und Polieren sind ohne **erneute Messung zulässig**.

(c) **REPARATUR**

- (i) Kleinere Reparaturen am Ruder können ohne **erneute Messung** durchgeführt werden, solange sie ihre Form nicht verändern und die Reparaturen mit Glasfaser und Verkleidungsharzen durchgeführt werden. Stifte und Kolben können durch solche des gleichen Herstellers in den gleichen Löchern am Ruder oder Spiegel ersetzt werden, ohne dass eine erneute Messung und Zertifizierung erforderlich ist.

(d) **INSTALLATION**

- (i) Das **Ruder** muss gemäß dem offiziellen Plan D installiert werden.

C.9 RIG

C.9.1 **ÄNDERUNGEN, WARTUNG UND REPARATUR** Folgendes ist

ohne **erneute Messung** oder Genehmigung der **Zertifizierungsstelle zulässig**. Sofern nicht anders angegeben, können die in dieser Regel genannten Artikel von jedem Hersteller oder Lieferanten bezogen werden

(a) **ÄNDERUNGEN**

- (i) Es sind keine Änderungen oder Modifikationen an den **Holmenprofilen** oder Gussteilen zulässig, außer um die Anbringung von **Takelage** und Beschlügen gemäß diesen Regeln zu erleichtern.

- (ii) Unbenutzte Beschläge können von den **Mast-** und **Auslegerholmen entfernt werden**, und Klebeband oder Befestigungselemente können zum Abdecken von Löchern und um die Beschläge herum verwendet werden.
- (iii) Nachrüstsätze für die **Spreizer** -Durchgangsstange können installiert werden, um Verschleiß in den Durchgangslöchern der Durchgangsstange oder des **Holms** zu beseitigen .
- (iv) **Mastprofile** können durch Schrauben mit dem gegossenen **Mastfuß** verbunden werden .
- (v) Die **Ausholerklampe** kann an der Unterseite des neu positioniert werden **Boom**.

(b) WARTUNG

- (i) Routinemäßige Wartungsarbeiten wie Schmieren, Reinigen, Neulackieren und Polieren sind zulässig.
- (ii) Die Scheiben und die Stifte, auf denen sie sich drehen, können durch solche ähnlicher Größe ersetzt werden. Zulässig sind Seilrollen mit Buchsen oder Kugellagern

(c) REPARATUR

- (i) Beschläge können bei Bedarf durch ähnliche Beschläge ersetzt werden und Grenzmarkierungen können an genau derselben Stelle ohne erneute Messung und Zertifizierung ersetzt werden.

C.9.2 BESCHLÄGE

- (a) An der Vorderseite des Mastes darf nicht mehr als ein **Spinnakerbaum-** Befestigungsbeschlag befestigt werden .

C.9.3 EINSCHRÄNKUNGEN

- (a) Während einer Veranstaltung darf nur ein Satz **Spieren** und **stehende Takelage** verwendet werden, es sei denn, ein Gegenstand ist verloren gegangen oder irreparabel beschädigt worden und das Rennteam hat dem Ersatz zugestimmt.
- (b) Die Platzierung des **Spinnakerbaum-** Befestigungsbeschlags am **Mast** muss vom Masthersteller festgelegt werden **und** darf nicht verändert werden.

C.9.4 MAST

Der **Mastholm** und die Gussteile müssen von einem lizenzierten Hersteller geliefert werden.

(a) MASSE

Artikel	Minimum	Maximum
Mastbezugspunkt (MP1) bis Schnittpunkt der Stieillinie und der Sheerline (MP2) - Siehe Plan „A“	2615mm	2635mm
Obere Grenzmarkierung über der unteren Grenzmarkierung		7955 mm
Markierungsbreite begrenzen	20mm	
Spreizerlänge	750mm	790mm

(b) EINSCHRÄNKUNGEN

- (i) Während einer Regatta darf nur eine **Mast-** Trittplatte (ursprünglich flach oder nach vorne erhöht) und in der vorgesehenen Konfiguration verwendet werden.
- (ii) Der **Mast** muss mit zwei Stiften in der Masttrittplatte dauerhaft an der Kabinendecke befestigt werden, **wie** in Plan A dargestellt.
- (iii) Weder im **Mast** noch in den an Deck montierten **Mastgrundplatten** sind Schlitze zulässig . Die **Mastgrundplatten** müssen kreisförmige Löcher für die 2 haben

Diese Löcher dürfen nicht größer sein als der Umfang der Befestigungsstifte. Zur Befestigung der

- (iv) **Mastgrundplatte** an der an Deck montierten Grundplatte müssen zwei Befestigungsstifte verwendet werden, sodass sichergestellt ist, dass nach der Montage keine erkennbare Bewegung des **Mastes** erkennbar ist.
- (v) Der Schwenkwinkel **des Streuers** darf durch Änderung nicht verändert werden. Standardbeschläge.

C.9.5 BOOM

Der **Auslegerholm** und die Gussteile müssen von einem lizenzierten Hersteller geliefert werden.

(a) MASSE

Artikel	Minimum	Maximum
Breite der äußeren Begrenzungsmarkierung des Auslegers	20mm	
Außenmarkierung des Auslegers (Mast bis Markierung), gemessen mit Auslegerholm senkrecht zum Mastholm		2745 mm

(b) EINSCHRÄNKUNGEN

- (i) Der Hauptausleger **darf** nur mit Befestigungspunkten für einen verstellbaren **Unterliek**, einen Topping-Lift, einen Großschotblock, einen Niederholer oder einen Kickriemen und Reffausrüstung ausgestattet sein.
- (ii) Der Hauptausleger **darf** nicht verjüngt oder dauerhaft gebogen sein.

C.9.6 SPINNAKERSTANGE

(a) MASSE

Artikel	Minimum	Maximum
Außendurchmesser der Extrusion	50mm	
Länge zwischen den Auflageflächen des Spinnakerbaums		2670 mm

(b) EINSCHRÄNKUNGEN

- (i) Der **Spinnakerbaum** muss aus einem runden, nicht konischen Aluminiumstrangpressteil bestehen.
- (ii) Der **Spinnakerbaum** muss sowohl für den Toppinglift als auch für den Vorspann mit funktionierenden Zügeln versehen sein, die an den Enden des Baumes befestigt sind. Wenn der Richtlift und der Vorspann verwendet werden, müssen sie an den Halteleinen und nicht direkt am Mast befestigt werden.
- (iii) Der **Spinnakerbaum** kann mit Auslöseleinen an den erforderlichen Mastenden befestigt werden, ohne dass es dabei zu mechanischen Vorteilen gegenüber werkseitig gelieferten Beschlägen kommt.
- (iv) Der **Spinnakerbaum** darf während der Regatta nicht am **Baum** verstaut werden.

C.9.7 STEHENDE Takelage

(a) MASSE

Artikel	Minimum	Maximum
Durchmesser von Vorstag und Wanten	4mm	
Durchmesser des oberen Achterstags	3mm	
Durchmesser des unteren Achterstags (Draht)	3mm	

Artikel	Minimum	Maximum
Durchmesser des unteren Achterstagverstellers (Seil)	5mm	

(b) OPTIONAL

- (i) **Rigging-** Verbindungen, **Rigging-** Schrauben und Spannschlösser verschiedener Art sind optional und können zur Längsverstellung der **Takelage verwendet werden**.
Vorstag- und **Achterstag-** Spannschlösser sind nicht erforderlich.
- (ii) Um **das Aufrüsten** zu erleichtern, können Verriegelungsvorrichtungen optionaler Bauart verwendet werden Einstellung und Verriegelung.
- (iii) Das obere **Achterstag** kann an den beiden unteren **Achterstagen** befestigt werden
Verwenden Sie ein Seil mit beliebigem Durchmesser oder einen Ring oder Block.
- (iv) Die unteren **Achterstagen** können mit Seilen beliebigen Durchmessers, Schäkeln oder Haken oder einer beliebigen Kombination davon an den Püttingplatten befestigt werden.

(c) EINSCHRÄNKUNGEN

- (i) **Takelageglieder**, **Takelageschrauben** (Spannschlösser) und das Seil, falls vorhanden, das das obere **Achterstag** mit dem unteren **Achterstag** oder das untere **Achterstag** mit den Kettenplatten verbindet, dürfen während der Regatta nicht verstellt werden.
- (ii) Das **stehende Gut** darf nur aus einem **Vorstag**, einem **Achterstag** mit 2 **Unterstagen**, zwei Ober- und zwei Unterwanten bestehen .
- (iii) Die **stehende Takelage** darf nur aus rostfreiem oder verzinktem, mehrsträngigem Draht bestehen. Jeder Drahtstrang muss den gleichen Durchmesser und einen runden Querschnitt haben.

C.9.8 LAUFENDES RIGGING

(a) ZUR VERWENDUNG WÄHREND DES RENNENS – OBLIGATORISCH

- (i) Die **Großsegelschot** muss zwischen am Baum befestigten Blöcken und zwischen Blöcken und einer am Travellerwagen befestigten Klampe und/oder einem stationären Block/einer feststehenden Klampe, die an einem in der Mitte der Travellerstange befestigten Sockel befestigt ist, geführt werden, wobei nicht mehr als 4 Stück gekauft werden müssen :1. Die Konfiguration ist optional.
- (ii) Die Steuerung des **Großsegelschot-** Travellers darf nicht mehr als 2:1 betragen. Die Positionen der Drehblöcke und Stollen sind optional.
- (iii) Der **Großsegel-Ausholer** muss im **Baumholm integriert sein**.
- (iv) Der Schlaggurt (Niederholer), der aus Blöcken, Leine, Schäkeln und Klampen in beliebiger Konfiguration bestehen kann, muss von einem Beschlag an der **Mastspiere** zu einem Beschlag an der **Baumspiere** geführt werden und darf das Verhältnis 8:1 nicht überschreiten. Es kann auch zu einer Klampe oder Klampen auf dem Deck oder der Meereshauben führen.
- (v) Die Cunningham-Steuerung **des Großsegels** muss von einer Krümmung am **Vorliek** des **Großsegels** zu einem Beschlag darunter am **Mastholm geführt werden**, mit einem maximalen Abstand von 6:1. Es kann auch zu einer Klampe oder Klampen am **Mast**, Deck oder der Meereshauben führen.
- (vi) Das **Fall des Großsegels** muss in die Seilrolle oben am **Mast** eingeführt werden und durch einen Ausgangsschlitz oder Ausgangsblock oberhalb des Decks, aber unterhalb des Schwanenhalses, nach unten zum optionalen Abschluss laufen. Der Kauf erfolgt 1:1.

- (vii) Das **Auslegerfall** muss durch den Auslegerkran unterhalb des **Vorstag**- Befestigungspunkts in den **Mast** eingeführt und durch einen Ausstiegsschlitz oder Ausstiegsblock oberhalb des Decks, aber unterhalb des Schwanenhalses, nach unten bis zu einem optionalen Abschluss geführt werden. Der Kauf erfolgt 1:1.
 - (viii) Das **Spinnakerfall** muss durch den Auslegerkran oberhalb des **Vorstag**- Befestigungspunkts in den **Mast** eingeführt und durch einen Ausstiegsschlitz oder Ausstiegsblock über dem Deck, aber unterhalb des Schwanenhalses, nach unten bis zu einem optionalen Abschluss geführt werden. Der Kauf erfolgt 1:1.
 - (ix) Die **Auslegerschoten** werden zu Wendeblocken an den **Auslegerwagen** geführt . Der Kauf erfolgt im Verhältnis 1:1 oder 2:1.
 - (x) Die **Spinnakerschot** und die **Spinnaker-Abspannvorrichtung** müssen zuerst zu den am Deck angebrachten Wendeblocken und dann durch Wendeblocke an beliebigen Stellen geführt werden. Der Kauf erfolgt 1:1.
 - (xi) Der **Spinnakerbaum**- Spitzlift muss durch einen Block in den **Mast** eingeführt werden , der vom lizenzierten Hersteller an der Vorderseite des **Mastes** angebracht wurde zwischen dem Auslegerkran und den **Spreadern**, dann verlassen Sie den **Mast** oberhalb des Decks und unterhalb des Schwanenhalses, um nach Bedarf weitere Drehblöcke und Klampen zu verwenden. Der Kauf erfolgt 1:1.
 - (xii) Der **Achterstag**- Einsteller muss zwischen dem Waageblock an den **Achterstagen** , durch Kabelführungen auf dem Deck innerhalb des Spiegels und durch eine beliebige Anordnung von Drehblöcken und Klampen nach Wunsch verlaufen. Der Kauf erfolgt maximal im Verhältnis 2:1.
- (b) ZUR VERWENDUNG WÄHREND DES RENNENS – OPTIONAL
- (i) Wenn ein Cunningham **-Ausleger** verwendet wird, kann dieser nach Wunsch geführt und festgeklemmt werden.
 - (ii) Reffleinensysteme mit Layout und Kauf optional.
 - (iii) **Spinnakerbaum** -Downhaul bei 1:1-Kauf.
 - (iv) Spinnaker **-Schot**- Barber-Schlepper (Twings) aus synthetischem Seil, einer auf der Backbordseite und einer auf der Steuerbordseite, jeweils bestehend aus Fairleads oder Blöcken und einer Klampe. Die Konfiguration ist optional. Die Barber-Schlepper können mit einem Block, Haken oder Ring an der **Spinnakerschot/Abspannung** befestigt werden .
 - (v) Um den Kauf der **Schot** des Auslegers zu verdoppeln, kann die **Schot** durch das **Schothorn** des Focks oder durch daran befestigte Blöcke **und** zurück zur Basis des Wendeblocks am Fockwagen geführt werden.
 - (vi) Ein Richthub für den Hauptausleger **im** 1:1-Kauf.
- (c) EINSCHRÄNKUNGEN
- (i) Ein Ende der **Großschot** muss entweder am Travellerblock, **am Auslegerblock** oder am Schwenkblock befestigt werden. Das andere Ende muss über eine einzige Klampe eingestellt werden. Ein 2-Gang-Kaufsystem für die **Großschot** dürfen nicht verwendet werden.
 - (ii) **Fallschlösser** in der Höhe sind für kein **Fall** zulässig

C.10 SEGEL

C.10.1 ÄNDERUNGEN, WARTUNG UND REPARATUR

Folgendes ist erlaubt:

- (a) ÄNDERUNGEN
 - (i) Zugluftstreifen (Wölbungsstreifen) können hinzugefügt werden.
 - (ii) An **Großsegeln** und/oder Focks können Ringe zur Befestigung von Cunningham-Geräten angebracht werden .

(b) WARTUNG

- (i) Routinemäßige Wartungsarbeiten wie Reinigung sowie das Entfernen und Ersetzen von Latten in **Lattentaschen**.

(c) REPARATUR

- (i) Die Reparatur von Schäden, wie z. B. **Segelbandflicken** über Rissen, kann durchgeführt werden.

C.10.2 EINSCHRÄNKUNGEN

- (a) An Bord dürfen nicht mehr als ein **Großsegel**, eine **Fock** und ein **Spinnaker** mitgeführt werden. Diese Klassenregel kann durch die Segelanweisungen geändert werden.
- (b) Während einer Veranstaltung dürfen nicht mehr als ein **Großsegel**, eine **Fock** und ein **Spinnaker** verwendet werden, es sei denn, ein **Segel** ist verloren gegangen oder irreparabel beschädigt. Diese Klassenregel kann in den Segelanweisungen geändert werden.

C.10.3 IDENTIFIKATION

- (a) Nationale Buchstaben und Unterscheidungsnummern können ersetzt werden, um den Anforderungen eines neuen Besitzers zu entsprechen, wenn die Segel verkauft werden.
- (b) Klassenabzeichen, nationale Buchstaben und Unterscheidungsnummern müssen gemäß Anhang G der **Wettfahrtregeln für Segeln** auf dem **Großsegel** und dem **Spinnaker** angebracht werden. Sofern für Handicap-Rennen nichts anderes erforderlich ist Die **Segelnummer** ist die **Rumpfnummer** .

C.10.4 GROSSEGEL

(a) EINSCHRÄNKUNGEN

- (i) Das **Segel** muss an einem **Fall gehisst werden**. Die Anordnung muss das Hissen und Senken des **Segels** im Wasser ermöglichen.
- (ii) Das **Vorliekbolzenseil** muss in den **Spierenrillen** oder -schielen liegen.
- (iii) Ein Spannseil am **Fuß** des **Großsegels** ist optional.
- (iv) Der **Hals** des **Großsegels** kann schwimmend oder fest sein.
- (v) Das **Schothorn** muss am **Unterliek** und am **Ausleger befestigt werden**.

C.10.5 AUSLEGER

(a) EINSCHRÄNKUNGEN

- (i) Das **Segel** muss an einem **Fall gehisst werden**. Die Anordnung muss das Hissen und Senken des **Segels** im Wasser ermöglichen.
- (ii) Der **Zapfen** des **Auslegers** ist am Vorbaubeschlag zu befestigen.
- (iii) Das **Schothorn** muss an den **Fockschoten befestigt werden**.

C.10.6 SPINNAKER

(a) EINSCHRÄNKUNGEN

- (i) Der **Spinnaker** muss an einem **Fall hochgezogen werden**. Die Anordnung muss das Hissen und Senken des **Segels** im Wasser ermöglichen.
- (ii) Der **Spinnaker** kann in einer Tasche optionalen Designs verstaut und vom Niedergang aus zu Wasser gelassen werden.

Section D - Rumpf

D.1 TEILE

D.1.1 OBLIGATORISCH

- (a) Rumpf/Deckschale.
- (b) Schotte.
- (c) Zehenschienen.
- (d) Bankbretter oder Formeinlagen.
- (e) Diele.
- (f) Innenleisten.
- (g) Vertikale Niedergangsluke.
- (h) **Kielstummel** (Sumpf).
- (i) V-Liegeplatz.
- (j) Vorderer Auftriebstank mit eingebauter V-förmiger Luke – entweder einteilig oder zweiteilig.

- (k) Auftriebstank unter V-Liege mit Inspektionsöffnung(en).
- (l) Der Auftriebstank unter dem Cockpit ist mit einer Inspektionsöffnung am vorderen Ende der Kabine und einer zweiten Inspektionsöffnung vor der Heckreling ausgestattet.
- (m) **Mastkompressionsrohr** .
- (n) Handläufe.

D.2 ALLGEMEINES

D.2.1 REGELN

Sofern nicht anders angegeben, muss der **Rumpf** den aktuellen **Klassenregeln** entsprechen

D.2.2 ÄNDERUNGEN, WARTUNG UND REPARATUR

Das Folgende erfordert eine Neumessung und **Neuzertifizierung** und kann von jedem durchgeführt werden, sofern nicht anders angegeben.

(a) ÄNDERUNGEN

- (i) Die Innenräume können geändert oder umgebaut werden, um der in ABSCHNITT H.1, Plan F gezeigten Innenaufteilung zu entsprechen. Solche Änderungen müssen in Glasfaser und/oder Sperrholz ausgeführt werden, und zwar in einer Weise, die in Gewicht und Abmessungen dem Neuzustand möglichst ähnlich ist. Arbeiten von lizenzierten Bauunternehmern. Durch diese Arbeiten darf sich das Trockengewicht des **Bootes** nicht um mehr als 5 kg verändern. Die Etagenbretter müssen aus Sperrholz sein, oder Glasfaser, zwischen 9 mm und 13 mm dick. Ersatzsperrholz für die V-Koje und die Kabinensohlen muss zwischen 9 mm und 13 mm dick sein. Glasfaser kann auch für die V-Koje und mit Balsakern für die Kabinensohle nach Herstellervorgaben verwendet werden.
- (ii) Im Deck und in der Innenverkleidung des **Rumpfes** dürfen Löcher angebracht werden, die nicht größer sind als nötig für die Installation von Beschlägen und den Durchgang von Leitungen (Steuerleitungen dürfen nicht durch das Deck verlaufen) . Diese Löcher können mit Harz ummantelt sein, um den Kern vor Feuchtigkeit und Quetschungen zu schützen.
- (iii) Der **Kielstummel** kann verkleidet werden, um **die Kielposition** anzupassen , jedoch nicht in einer Weise, die die Struktur beeinträchtigt oder eine Änderung der Gewichtsverteilung bewirkt.
- (iv) Auftriebskammern sind abgedichtete Abschnitte des Bootes unter Deck, die über wasserdichte, abgedichtete Luken oder Luken verfügen

Inspektionsöffnungen für den Zugang. Diese Fächer wurden von den Herstellern in neuere Modelle eingebaut und können auch von anderen beim Umbau älterer Boote kopiert werden. Solche Nicht-Builder-Versionen müssen denen von lizenzierten Buildern sehr ähnlich sein.

Luken oder Inspektionsöffnungen zu diesen Abteilen müssen während **des Rennens verschlossen werden.**

- (v) Wenn die an der Rückseite des **Hauptschotts** angebrachten Wantenkettensplatten nicht symmetrisch zur Längsmittlebene sind, kann eine (nur eine) seitlich am Hauptschott verschoben werden, sodass sie symmetrisch zur Längsmittlebene wird.
- (vi) Übergroße Stützplatten von bis zu 60.000 mm² können an der Vorderseite des Hauptschotts angebracht werden. Bis zu 5 zusätzliche Schrauben durch die Trennwand und die Stützplatte können hinzugefügt werden, um die Last besser auf die Trennwand zu verteilen.

(b) INSTANDSETZUNG

- (i) Alle Schotte und Bauteile dürfen nur durch Materialien repariert oder ersetzt werden, die möglichst identisch mit dem Original sind.
- (ii) Reparaturen größerer Löcher, die durch Kollisionen oder andere Einwirkungen entstanden sind, erfordern die Genehmigung und Aufsicht eines Klassenvermessers sowie eine Dokumentation des Prozesses und der verwendeten Materialien. Eine solche Aufsicht muss nicht unbedingt vor Ort erfolgen. Dies kann durch Fotos und eine schriftliche Dokumentation erfolgen, die dem Vermesser zugesandt wird. Die wichtigste Voraussetzung für diese Anforderung ist das Eindringen der Reparatur in das Kernmaterial. Dazu gehört auch der Austausch des nassen Kerns. Dies gilt nicht für das Füllen von Löchern, die durch die Entfernung von Armaturen oder Geräten entstanden sind.

D.2.2 EINSCHRÄNKUNGEN

- (a) Das Entfernen von Gelcoat oberhalb oder unterhalb der **Wasserlinie** zum Zweck der Verkleidung des **Rumpfes** ist nicht gestattet. Gelcoat darf jedoch nur so weit abgeschliffen werden, wie es für die Haftung von Farben oder Beschichtungen erforderlich ist. Solche Farben oder Beschichtungen können anschließend gestrichen werden.
- (b) Es dürfen keine Änderungen vorgenommen werden, wenn dadurch die Gewichtsverteilung im **Boot verändert wird.**
- (c) Die Außenseite der Verbindung zwischen **Rumpf** und Spiegel darf einen Radius von mindestens 2 mm haben.

D.2.3 DEFINITIONEN

- (a) **Der Rumpfbezugspunkt** ist die Stelle, an der der Spiegel oder seine Verlängerung auf die Unterseite der **Rumpfschale** oder deren Verlängerung auf der Mittelebene **des Rumpfes** trifft .

D.2.4 IDENTIFIKATION

- (a) Die **Rumpfidentifikationsnummer** wird von J Boats, Inc. vergeben.
- (b) Die Rumpfidentifikationsnummer muss in den Spiegel eingegossen oder dauerhaft daran angebracht sein.

D.2.6 BAUER

- (a) Der **Rumpf** muss von einem von J Boats, Inc. lizenzierten Hersteller gebaut werden.
- (b) Alle Formen müssen von J Boats, Inc. genehmigt sein.
- (c) Der **ICA** kann bei der Genehmigung der Formen behilflich sein.

- (d) Ohne die schriftliche Genehmigung von J Boats, Inc. dürfen Formen nach Genehmigung durch J Boats, Inc. nicht verändert werden.

D.3 RUMPF/DECKSCHALE

D.3.1 MATERIALIEN

Die Rumpf-/Deckschale wird aus glasfaserverstärktem Harz über einem Balsakern gemäß den Spezifikationen und Verlegungsplänen gebaut, die J Boats, Inc. seinen lizenzierten Herstellern zur Verfügung stellt.

D.3.2 KONSTRUKTION

Die Konstruktion des Rumpfs/Decks muss von Hand in den zugelassenen Formen gemäß den von J Boats, Inc. gelieferten Maßen, Spezifikationen und Plänen erfolgen.

D.4 SCHOTTE

D.4.1 MATERIALIEN

Schottwände müssen aus Sperrholz in Marinequalität oder Glasfaser hergestellt sein, ähnlich dem, das von den lizenzierten Bauherren verwendet wird.

D.4.2 KONSTRUKTION

Der Bau von Schotten muss nach den von J Boats gelieferten Entwürfen erfolgen. Schottwände müssen entsprechend den Entwürfen und Verlegungsplänen an der **Rumpfschale** befestigt werden von J Boats, Inc. an seine lizenzierten Hersteller geliefert.

D.5 MONTIERTER RUMPF

D.5.1 BESCHLÄGE

(a) OBLIGATORISCH

Die folgenden Beschläge müssen gemäß den Angaben des Herstellers positioniert werden, wie in Abschnitt H.1 Plan E dargestellt: Ein Vorbaukopfbeschlag.

- (i)
- (ii) Zwei Unterlegkeile.
- (iii) Eine Bugklampe.
- (iv) Vier Kettenplatten.
- (v) Zwei **Auslegerschienen**.
- (vi) Zwei Hauptwinden.
- (vii) Eine Großschotschiene mit Traveller-Bar.
- (viii) Zwei Heckklampen.
- (ix) Zwei obere und untere Ruderkolben.
- (x) Ein vertikales Niedergangslukenbrett.
- (xi) Ein **Mastkompressionsrohr**.
- (xii) Zwei Handläufe (Holz/Edelstahl), die auf den gleichen Seiten der Seehaube dauerhaft an der Kabinenoberseite befestigt sind.
- (xiii) Mindestens sieben Fußreling, drei auf jeder Seite des Decks an der Deckskante und eine quer über das Deck an der Decksspiegelkante sowie optionale solche entlang der Mittellinie des Vordecks und auf den Sitzen für Fußstützen.

D.6 GEWICHTE

D.6.1 HERSTELLERGEWICHT (ZUSAMMENBAUTER RUMPF)

- (a) Das Gewicht des **Rumpfes** einschließlich **Kiel**, Ruder und Pinne mit allen für den Rumpf vorgeschriebenen Formteilen, Strukturen und festen Bauteilen darf nicht weniger als 770 kg und nicht mehr als 815 kg betragen.
- (b) Der lizenzierte Hersteller muss den **Kiel** und **den Rumpf** wie in (a) oben beschrieben wiegen und das Gewicht an der entsprechenden Stelle im **Messformular** Teil B eintragen.
- (c) **Korrekturgewichte** müssen, falls erforderlich, aus Bleibarren bestehen, die auf die gleiche Weise wie in C.6.2 beschrieben installiert und mit Bolzen, permanentem Kleber oder Glasfaser und Harz dauerhaft befestigt werden. **Korrekturgewichte** dürfen nicht entfernt oder verändert werden.

D.7 Kielstummel

D.7.1 ABMESSUNGEN

- (a) Der Abstand zwischen dem **Rumpfbezugspunkt** und dem Schnittpunkt der Hinterkante des **Kielstumpfs** und der **Rumpfschale** , jeweils nach Bedarf verlängert, darf nicht mehr als 2908,3 mm und nicht weniger als 2883 mm betragen, gemessen auf der Mittelebene entlang der **Rumpfkontur** .
- (b) Zwischen MPE und dem Kiel-/Rumpfradius , weder die Hinterkante des **Kiels** Der Rumpf und die Hinterkante des **Kiels** dürfen weniger als 8 mm breit sein.

Section E - Rumpfanhänge

E.1 TEILE

E.1.1 OBLIGATORISCH

- (a) **Kiel**
- (b) Ruder

E.2 ALLGEMEINES

E.2.1 REGELN

Rumpfanhänge müssen diesen Klassenregeln entsprechen.

E.2.2 ÄNDERUNGEN, WARTUNG UND REPARATUR Die folgenden

Arbeiten erfordern eine erneute Messung und **Zertifizierung** und können von jedem durchgeführt werden, sofern nicht anders angegeben.

(a) ÄNDERUNGEN

- (i) **Rumpfanhänge** können durch Hinzufügen oder Entfernen von Material verschönert und geformt werden, solange sie weiterhin den Abmessungen und Versätzen in ABSCHNITT H, Plan C für **Kiele** und Plan D für **Ruder entsprechen**.
- (ii) Verkleidungsmaterialien, die an **Rumpfanhängen** verwendet werden, dürfen die Dichte einer Standard-Glasfaserkonstruktion nicht überschreiten. Dem Verkleidungsharz dürfen keine Metalle oder schwere Füllstoffe zugesetzt werden.

E.2.3 HERSTELLER

Die **Rumpfanhänge** müssen von Herstellern hergestellt werden, die von J Boats, Inc. lizenziert sind.

E.3 Kiel

E.3.1 MATERIALIEN

- (a) Der **Kiel** muss aus Blei oder einer Bleilegierung gemäß den von J Boats, Inc. an lizenzierte Hersteller gelieferten Spezifikationen bestehen.
- (b) Der Bleikiel **muss** mit glasfaserverstärktem Harz und/oder Füllharz in den in diesen Klassenregeln angegebenen Abmessungen, einschließlich ABSCHNITT H, Plan C, bedeckt sein. Er kann auch gelbeschichtet oder lackiert sein.

E.3.2 KONSTRUKTION

- (a) Der **Kiel** muss in einer von J Boats, Inc. genehmigten Form hergestellt werden. World Sailing und die **ICA** können bei der Genehmigung von Formen behilflich sein.
- (b) Der **Kiel** muss mit mindestens 5 **Kielschrauben** aus Edelstahl gemäß den Spezifikationen von J Boats am **Rumpf** befestigt werden.
- (c) Der hintere **Kielbolzen** muss eine Öse aus rostfreiem Stahl haben, oder zwischen den beiden hinteren **Kielbolzen** muss eine Stange aus rostfreiem Stahl mit einer dazwischen befestigten Öse aus rostfreiem Stahl zum Anheben des Bootes angebracht sein.

E.3.3 MASSE

- (a) Der **Kiel** und seine Platzierung müssen allen Abmessungen des ABSCHNITT H.2 „Messpläne“ entsprechen.
- (b) Der Abstand vom **Rumpfbetragungspunkt** zur Hinterkante des **Kiels** 216 mm unterhalb der **Rumpfschale**, im Messplan als MPA bezeichnet, darf nicht mehr als 2908,3 mm und nicht weniger als 2883 mm betragen.

- (c) Der Abstand vom **Rumpfbezugspunkt** zur Hinterkante des **Kiels** 482,6 mm unter MPA, im Messplan als MPC bezeichnet, dürfen nicht mehr als 3029 mm und nicht weniger als 3003 mm betragen.
- (d) Die Oberfläche des **Kiels** von der **Rumpfschale** abwärts, einschließlich des **Kielstummels** , muss in allen Ebenen gleichmäßig sein.
- (e) Die Vorder- und Hinterkanten des **Kiels** müssen innerhalb von 5 mm von einer geraden Linie zwischen den Abschnitten I und IV (von H.1 Plan C **Kielplan**) liegen.
- (f) Die Hinterkante des **Kiels** darf unter dem MPE nicht weniger als 6 mm breit sein und über dem MPE bis zur **Rumpfkreuzung** nicht weniger als 8 mm breit sein .
- (g) Die maximale Tiefe des **Kiels** , gemessen vom MPA bis zur Unterseite des **Kiels**, darf nicht mehr als 720,7 mm und nicht weniger als 708 mm betragen.
- (h) Der Abstand von MPA zu MPB darf nicht mehr als 974,7 mm und nicht weniger als 955,7 mm betragen und die Dicke darf nicht weniger als 95,2 mm betragen.
- (i) Der Abstand von MPC zu MPD darf nicht mehr als 616 mm und nicht weniger als 590,6 mm betragen und die Dicke darf nicht weniger als 73 mm betragen.
- (j) Die Dicke zwischen MPE und MPF darf nicht weniger als 108 mm betragen. MPE liegt 203,5 mm über MPA und MPF liegt 253 mm über MPB.
- (k) Die Vorder- und Hinterkante zwischen Abschnitt 1 und 4 muss mit einer Toleranz von + oder - 3 mm gerade sein. Zwischen den Abschnitten 1 und 4 muss die Oberfläche des **Kiels** in jeder Ebene gleichmäßig sein.
- (l) Der Abstand vom **Rumpfbezugspunkt** zum MPA darf zusammen mit dem Abstand zwischen MPA und MPB 3871 mm nicht überschreiten.
- (m) Der Abstand vom **Rumpfbezugspunkt** zum MPC darf zusammen mit dem Abstand zwischen MPC und MPD 3633 mm nicht überschreiten.

E.3.4 GEWICHTE

- (a) Das **Kielgewicht** darf nicht mehr als 330 kg und nicht weniger als 315 kg betragen, bevor es am **Kielstummel** befestigt und am Boot befestigt wird.
- (b) Das tatsächliche **Kielgewicht** muss vom lizenzierten Hersteller in Abschnitt B des Messformulars eingetragen werden.

E.4 RUDERBLATT UND PINNE

E.4.1 MATERIALIEN

- (a) Das **Ruderblatt** besteht aus glasfaserverstärktem Harz über einer Balsaholzplatte Kern.
- (b) Die Bodenfräse muss aus Holz sein. Das Holz kann laminiert sein.

E.4.2 KONSTRUKTION

- (a) Das Ruderblatt muss von einem von J Boats, Inc. lizenzierten Hersteller hergestellt werden, um den **Klassenregeln** einschließlich Abschnitt H, Plan D zu entsprechen.
- (b) Der Pinnenbauer ist optional.

E.4.3 BESCHLÄGE

- (a) OBLIGATORISCH
 - (i) Kolben und Zapfen und/oder Stifte, die durch ähnliche oder schwerere Beschläge eines beliebigen Herstellers ersetzt werden können, solange diese Beschläge das **Ruder** nicht mehr als 50 mm vom Spiegel bis zur Vorderkante des **Ruders überragen**.

E.4.4 GEWICHTE

- (a) Das Gewicht des **Ruders** mit daran befestigten Zapfen oder Kolben darf nicht weniger als 10,88 kg betragen.
- (b) **Korrekturgewichte** können an der Hinterkante des **Ruderkopfes** oberhalb der **Wasserlinie** **angebracht werden**. Die **Korrekturgewichte** müssen sichtbar sein und mit Glasfaser und Harz am Ruderkopf befestigt sein.

E.4.5 ABMESSUNGEN

- (a) Die **Rudertiefe** vom **Rumpfvorsprung** muss zwischen maximal 890 mm und minimal 860 mm liegen.
- (b) Die **Ruderdicke** muss mindestens 39,4 mm betragen.
- (c) Die Länge **der Rudersehne** (Vorderkante bis Hinterkante) darf maximal 305 mm und mindestens 300 mm betragen.
- (d) Die Mindestdicke der Hinterkante des **Ruders** muss 4 mm betragen.
- (e) Der untere Eckenradius sowohl an der Hinter- als auch an der Vorderkante muss a betragen mindestens 40 mm.

Section F - Rig

F.1 TEILE

F.1.1 OBLIGATORISCH

- (a) **Mastholm**
- (b) **Boom Spar**
- (c) **Stehende Takelage**
- (d) **Laufende Takelage**
- (e) **Spinnakerbaum**

F.2 ALLGEMEINES

F.2.1 REGELN

- (a) Die **Holme, die Takelage** und ihre Beschläge müssen den **Klassenregeln** entsprechen .

F.2.2 ÄNDERUNGEN, WARTUNG UND REPARATUR **Spars** dürfen in keiner

- (a) Weise verändert werden, es sei denn, dies ist durch diese **Klassenregeln gestattet**.
- (b) Hülsen, Platten und/oder Befestigungselemente können zur Reparatur **von Holmen** und/oder zum Abdecken von Löchern fehlender Beschläge verwendet werden .

F.3 MAST

F.3.1 MATERIALIEN & KONSTRUKTION

- (a) Die **Mastholm-** Strangpressprofile müssen aus konischem Aluminium bestehen und über eine integrierte feste **Segelnut** verfügen .

F.3.2 DEFINITIONEN

- (a) Der **Mastbezugspunkt 1 (MP1)** ist der Punkt, an dem die nach unten gerichtete Verlängerung der Vorderseite des **Masts** das Deck schneidet, wie in Abschnitt H, Plan A angegeben.

F.3.3 BESCHLÄGE

(a) OBLIGATORISCH

- (i) Deckplatte.
- (ii) **Mastkopfbefestigung** (Kran).
- (iii) Eine obere Fallscheibe **für das Großsegel** .
- (iv) Zwei weibliche Durchgänge für Pressverbindungen der oberen **Abdeckung** .
- (v) **Vorstag-/Auslegerkran** .
- (vi) Eine obere **Spinnakerfallrolle** .
- (vii) Eine **Fallrolle** am oberen Ausleger .
- (viii) Ein **Spinnakerbaum-** Hebeausgangsblok,
- (ix) **Spreader-** Kompressionsrohr und Halterungen oder **Spreaderstange** .
- (x) Zwei **Streuer**.
- (xi) Zwei weibliche Durchgänge für Pressverbindungen der unteren **Abdeckung** .
- (xii) Maximal ein **Spinnakerbaumbeschlag** .
- (xiii) Schwanenhals.
- (xiv) Befestigung des Schlagriemens (Niederholer) .
- (xv) Gegossener Fersenbeschlag oder von J Boats, Inc. zugelassenes Fersendesign mit integriertem oder befestigtem unteren **Großsegelfall, Fockfall, Spinnakerfall** und **Spinnakerbaum-** Hebescheiben.
- (xvi) Untere **Mastplatte** (Original oder erhöhte Vorderseite).

(b) OPTIONAL

- (i) Ein mechanischer Windanzeiger
- (ii) Kompasshalterung(en)
- (iii) Befestigungs- und Steuerbeschläge für **Großsegel** Cunningham
- (iv) Dampfende Lichter und Ankerlichter
- (v) Klebeband zum Schutz vor Scheuern, Zurrgurten, Schäkeln und anderen Befestigungsvorrichtungen

F.3.4 MASSE

- (a) Alle Abmessungen **der Mastholme** müssen den Zeichnungen und Spezifikationen entsprechen, die J Boats, Inc. den lizenzierten Herstellern zur Verfügung stellt.

F.3.5 EINSCHRÄNKUNGEN

- (a) Der Überstand **der Spinnakerbaumbefestigung** vom Mast darf 55 mm nicht überschreiten.
- (b) An der Seite der **Mastspiere** dürfen keine **Fallen** oder Lifte befestigt werden.
- (c) Die unteren Enden von **Fallen** oder Liften dürfen nicht oberhalb des Schwanenhalsbeschlags aus dem **Mast** austreten .
- (d) Die unteren Wendeblocke für **Fallen** und Lifte müssen sich innerhalb der von J Boats, Inc. genehmigten **Mastfußkonstruktion** befinden oder daran befestigt sein .

F.4 BOOM

F.4.1 MATERIALIEN & KONSTRUKTION

- (a) Das Extrusionsprofil **des Baumholms** muss eine fest eingebaute Segelnut **enthalten Holm**.
- (b) Der **Auslegerholm** muss von einem lizenzierten Hersteller nach den von J Boats, Inc. bereitgestellten Plänen und Spezifikationen aus Aluminium hergestellt werden.

F.4.2 BESCHLÄGE

(a) OBLIGATORISCH

- (i) Schwanenhals -**Befestigungsbeschlag** aus Aluminiumguss oder Schwanenhals-Befestigungsbeschlag aus Aluminiumguss mit **Kunststoffeinsatz** .
- (ii) Kickergurt- Befestigung (**Auslegerniederholer**) .

(b) OPTIONAL

- (i) Beschläge zur Erleichterung des Reffens.
- (ii) Bei älteren Schwanenhalsbeschlägen sind möglicherweise die Teile für eine feste **Wende** und die Reffhörner entfernt.
- (iii) Befestigung für einen **Gestänge-** Kiplift am **Gestänge-** Endbeschlag.

F.4.3 EINSCHRÄNKUNGEN

- (a) Der Hauptbaum **darf** nur mit Befestigungspunkten für einen verstellbaren **Unterliek**, Topplift, einen **Großsegelblock** , einen Spangurt (**Baumniederholer**) und Reffausrüstung (deren Position optional ist) ausgestattet sein.
- (b) Der Hauptausleger **darf** nicht verjüngt oder dauerhaft gebogen sein.

F.5 SPINNAKERSTANGE

F.5.1 BAUER

- (a) Builder ist optional.

F.5.2 MATERIALIEN

- (a) Der **Holm** muss aus Aluminium sein.
- (b) Das Material **der Spinnakerbaumenden** ist optional.

F.5.3 BESCHLÄGE

- (a) Es sind **Spinnakerbaum-** Endbeschläge (2) erforderlich.

F.5.4 MASSE

- (a) Die Länge **des Spinnakerbaums** zwischen den Auflageflächen des Endbeschlags darf nicht mehr als 2670 mm betragen.
- (b) Der Außendurchmesser **des Spinnakerbaums** darf nicht weniger als 50 mm betragen.

F.6 STEHENDE Takelage

F.6.1 MATERIALIEN

- (a) Die **Wanten, das Achterstag** und **das Vorstag** müssen aus rostfreiem Stahl oder verzinktem mehrsträngigem Draht bestehen.
- (b) Das **Achterstag-** Zaumzeug muss aus rostfreiem Stahl oder verzinktem mehrsträngigem Draht bestehen.

F.6.2 KONSTRUKTION

- (a) Der Hersteller/Lieferant ist optional. Draht und Litzen müssen rund sein. Dyform oder gleichwertige Produkte sind verboten.
- (b) OBLIGATORISCH
 - (i) Ein **Vorstag** von mindestens 4,0 mm.
 - (ii) Obere **Abdeckungen** (2) von mindestens 4,0 mm.
 - (iii) Untere **Abdeckungen** (2) von mindestens 4,0 mm.
 - (iv) **Oberes Achterstag** von mindestens 3,0 mm.
 - (v) **Unteres Achterstag** (2) von mindestens 3,0 mm.

F.6.3 BESCHLÄGE

- (a) OBLIGATORISCH
 - (i) Schrauben **zur Befestigung der Verkleidung** (Spannschlösser) (4)
- (b) OPTIONAL
 - (i) **Vorstag-Rigging-** Verbindungen und/oder **Rigging-** Schraube (Spannschloss).
 - (ii) **Befestigungsschrauben** (Spannschlösser) **für** das Achterstag- Zaumzeug oder Seilzurrungen.
 - (iii) Schnelltrennhaken, Schäkkel oder Seilzurrungen **für das Achterstag-** Zaumzeug.
 - (iv) **ABMESSUNGEN der**

F.6.4 **Wantenbefestigungsglieder** (siehe C.9.7(a))

- (a) **Das stehende Gut** muss den Klassenregeln entsprechen.

F.7 LAUFENDES RIGGING

F.7.1 TEILE/MATERIALIEN – Hersteller/Lieferant ist optional

- (a) OBLIGATORISCH
 - (i) **Großsegelfall** – 7x19-Draht, nicht weniger als 3 mm und/oder synthetisches Seil, nicht weniger als 6 mm.
 - (ii) **Großsegelschot** – synthetisches Seil, nicht weniger als 8 mm, mit einer Leistung von nicht mehr als 4:1.
 - (iii) Schlaggurt (Niederholer) – synthetisches Seil, dessen Leistung 8:1 nicht überschreiten darf, mit einem optionalen Riemen aus Draht oder synthetischem Seil mit einer Länge von nicht mehr als 152 mm, um den Block am **Mastbügel** zu befestigen .
 - (iv) **Fockfall** – 7x19-Draht, nicht weniger als 3 mm und/oder synthetisches Seil, nicht weniger als 6 mm.
 - (v) **Fockschoten** – synthetisches Seil nicht weniger als 6 mm.

- (vi) Spinnakerfall – synthetisches Seil nicht weniger als 6 mm.
 - (vii) Spinnakerschot und **Spinnakerabspannung** – synthetisches Seil , mindestens 8 mm.

 - (viii) Anheben oder Aufholen **des Spinnakerbaums** – synthetisches Seil mit einer Stärke von mindestens 6 mm.
 - (ix) Steuerung **des Großsegel-** Travellers – synthetisches Seil.
 - (x) **Achterstagversteller** – synthetisches Seil mit einer Kraft von nicht mehr als 2:1.

 - (xi) **Großsegel** Cunningham – Draht- und/oder synthetisches Seil mit einem Verhältnis von nicht mehr als 6:1.
 - (xii) **Großsegel-Ausholer** – Draht und/oder synthetisches Seil.
 - (xiii) Spinnaker-Barber-Schlepper (Twings) – synthetisches Seil
- (b) OPTIONAL
- (i) **Spinnakerbaum-** Niederholer – synthetisches Seil nicht weniger als 6 mm.
 - (ii) **Jib** Cunningham-Linie – Draht- und/oder synthetisches Seil mit einem Verhältnis von nicht mehr als 4:1.
 - (iii) Hauptausleger - **Kipphub** – Draht- oder Kunststoffseil.
 - (iv) Reffleinen – synthetisches Seil.
 - (v) Alle Leitungen können abisoliert oder verjüngt sein, solange die Mindestdurchmesser durchgehend eingehalten werden.

Section G - Segel

G.1 TEILE

G.1.1 OBLIGATORISCH

- (a) **Großsegel**
- (b) Ausleger
- (c) Spinnaker

G.2 ALLGEMEINES

G.2.1 KONSTRUKTION

- (a) Der **Segelkörper** muss **einlagig sein**. Elastisches Material ist nur in **Lattentaschen** erlaubt .
- (b) Das **Großsegel** und der Fock können jeweils mit **Fenstern** aus beliebigem Material ausgestattet sein .
Sofern vorhanden, darf die Abmessung eines **Fensters** in keiner Richtung mehr als 1500 mm betragen und die Kante eines **Fensters** darf nicht weniger als 80 mm von der nächsten **Segelkante entfernt sein**.
- (c) **Segel** können eine **Primärverstärkung** aus flexiblem Material oder einer Beschichtung an einer Ecke, an Löchern und an Reffpunkten sowie eine **Sekundärverstärkung** durch zusätzliche Lagen aufweisen .
Solche **primären** und **sekundären Verstärkungen**
Es muss in jede Richtung gefaltet werden können, ohne dass die Fasern beschädigt werden.

G.2.2 REGELN

- (a) Die Segel müssen gemäß dem aktuellen World Sailing Guide to Certification Control – Abschnitt G, maßgefertigt und vermessen werden, sofern hierin nicht anders angegeben wird.
- (b) **Segel** müssen den zum Zeitpunkt der Herstellung geltenden **Klassenregeln** entsprechen .

G.2.3 MESSUNG

- (a) Die Steuerung der J/22- **Segelmessung** erfolgt ereignisgesteuert. Die **Segelmessmarke** muss veranstaltungsspezifisch sein.
- (b) Ein Klassenvermesser muss Segel mit einem **Segelmesszeichen** (Stempel und/oder Unterschrift) in der Nähe des **Halses (Spinnaker** in der Nähe des **Schothorns)** neben dem Lizenzgebührenetikett zertifizieren.
- (c) Sobald ein **Segel** bei einer Veranstaltung **zertifiziert** wurde , muss es bei einer anderen Veranstaltung nicht **erneut gemessen** werden , es sei denn, es wurden Änderungen vorgenommen. Zusätzliche **Segelmessmarkierungen** müssen gemäß Abschnitt (b) oben am **Segel** angebracht werden .

G.2.4 SEGELMACHER

- (a) Es ist keine Lizenz erforderlich.

G.2.5 IJ22CA - Segellizenzetikett

- (a) Jedes **Segel** muss mit einem nummerierten IJ22CA-Lizenzetikett versehen sein, das in der Nähe des **Wendepunkts** aufgenäht ist (**Spinnaker** in der Nähe des **Schothorns**).
- (b) IJ22CA-Lizenzgebührenetiketten sind im Klassenbüro erhältlich.
- (c) IJ22CA-Lizenzgebührenetiketten dürfen nicht von einem **Segel** auf ein anderes übertragen werden.

G.3 GROSSSEGEL

G.3.1 IDENTIFIKATION

- (a) Die Klassenabzeichen müssen blau sein und in ein 305 mm breites und 610 mm hohes Rechteck gemäß dem Diagramm in ABSCHNITT H, Plan B passen und gemäß dem RRS angebracht sein.

G.3.2 MATERIALIEN

- (a) Bei den **Lagenfasern** handelt es sich um eine einzelne **gewebte Lage** aus Polyester mit mindestens 198 Gramm pro Quadratmeter, mit Ausnahme einer **Fußablage** mit einer Breite von höchstens 200 mm. Das **Lagenmaterial** muss aus traditionell gewebten Polyesterfasern bestehen, so dass es beim Reißen des Materials möglich sein muss, die Fasern zu trennen, ohne Spuren von Film zu hinterlassen.
- (b) Die Latten müssen aus Glasfaser bestehen.
- (c) Das Kopfteil kann aus jedem beliebigen Material bestehen.

G.3.3 KONSTRUKTION

- (a) Die Konstruktion soll sein: **weiches Segel, einlagig**.
- (b) Riffpunkte sind optional.
- (c) Folgendes ist erlaubt: Nähte, Kleber, Bänder, **Vorlieksseil** (erforderlich), Eckösen, Kopfteil mit Befestigungen, Cunningham-Auge oder Rolle, **Lattentaschen-Patches**, **Lattentaschen-** Gummizug, **Lattentaschen-** Endkappen, **Achterliek** mit Klampe, **Fenster** gemäß G.2.1(b), Kontrollstreifen, **Segelform** -Anzeigestreifen und Gegenstände, die durch andere geltende **Regeln zulässig oder vorgeschrieben sind**.
- (d) Der **Fuß** des **Großsegels** kann lose sein oder ein Boltseil haben.
- (e) Das **Vorliek** des **Großsegels** muss mit einem Boltau am **Mast** befestigt werden .

G.3.4 MASSE

Artikel	Minimum	Maximum 8415
Blutegellänge		mm
Halbe Breite		1910 mm
Dreiviertelbreite		1155 mm
Obere Breite		145 mm
Kopfteil		115 mm
Masse der Lage des Segelkörpers	198 g/m ²	
Der Kopf zeigt zur Mittellinie der oberen Lattentasche am Achterliek	1625 mm	
Schothorn zeigt zur Mittellinie der unteren Lattentasche am Achterliek	1625 mm	
Länge der oberen Latte		585 mm
Mittlere Lattenlänge (maximal 2 sind zulässig)		915 mm
Länge der unteren Latte		915 mm
Lattenbreite		50 mm

G.4 NICHT VERWENDET

G.5 JIB

G.5.1 MATERIALIEN

- (a) Bei den **Lagenfasern** handelt es sich um eine einzelne **gewebte Lage** aus Polyester mit mindestens 186 Gramm pro Quadratmeter. Das **Lagenmaterial** muss aus traditionell gewebtem Polyester bestehen

Fasern, so dass es beim Reißen des Materials möglich sein muss, die Fasern zu trennen, ohne Spuren von Film zu hinterlassen.

- (b) Die Latten müssen aus Glasfaser bestehen.

G.5.2 KONSTRUKTION

- (a) Die Konstruktion soll sein: **weiches Segel, einlagig**.
- (b) Folgendes ist erlaubt: 3 Latten, ein Reff, Nähte, Kleber, Bänder, Eckösen, Cunningham-Auge oder -Rolle, Metall- oder Stoffstränge, **Achterliek** mit Klampe, **Fenster** gemäß G.2.1(b), Ringel oder Öse im **Fuß** für eine Wendeleine, Markierungen, Markierungsstreifen für die Segelform und Gegenstände, die durch andere geltende Regeln zulässig oder vorgeschrieben sind.
- (c) Das **Segel** muss mit Leinen am **Vorstag** befestigt werden. Bei Verwendung von Stoffsträngen sind nur Druckknöpfe aus Metall oder Kunststoff zulässig. Für jeden Strang darf nur ein Bolzen vorhanden sein.
- (d) Das **Achterliek** darf von maximal drei gleichmäßig verteilten Latten getragen werden.

G.5.3 MASSE

Artikel	Minimum	Maximum
Vorlieklänge	7075mm	7125mm
Vorliek senkrecht	2575 mm	2620 mm
Kopfbreite		50mm
Länge des Blutegels	6200 mm	6275 mm
Gewicht der Lage des Segelkörpers	186g/m ²	
Hanks – Abstand zwischen den Mittellinien	450mm	
Hanks – Breite, wenn Stoff		40mm
Innenlänge der oberen Lattentasche		455mm
Innenlänge der mittleren und unteren Lattentasche		700mm
Innenbreite der Lattentasche (ohne Einfügepunkt)		60mm
Länge der Mittelfalte, wenn das Achterliek zum Vorlieken gefaltet ist		6750 mm
Ein Viertel breit		720mm
Halbe Breite		1392 mm
Dreiviertelbreite		2030 mm

G.6 SPINNAKER

G.6.1 MATERIALIEN

- (a) Die **Lagenfasern** müssen aus gewebtem Nylon mit mindestens 40 Gramm pro Quadratmeter bestehen.
- (b) Die **Segelverstärkung** muss aus Nylon oder gewebtem Polyester bestehen.

G.6.2 KONSTRUKTION

- (a) Die Konstruktion soll sein: **weiches Segel, einlagiges Segel**.
- (b) Der **Segelkörper** muss durchgehend aus der gleichen **gewebten Lage** bestehen.
- (c) Folgendes ist erlaubt: Nähen, Kleben, Kleben, Ösen an der Ecke, Ösen an der Rettungsleine, Geschichten und Gegenstände, die durch andere geltende **Regeln erlaubt oder vorgeschrieben sind**.

- (d) Der Spinnaker muss ein dreiseitiges **Segel sein, das** symmetrisch zu seiner vertikalen Mittellinie ist.

G.6.3 MAßE UND ABMESSUNGEN

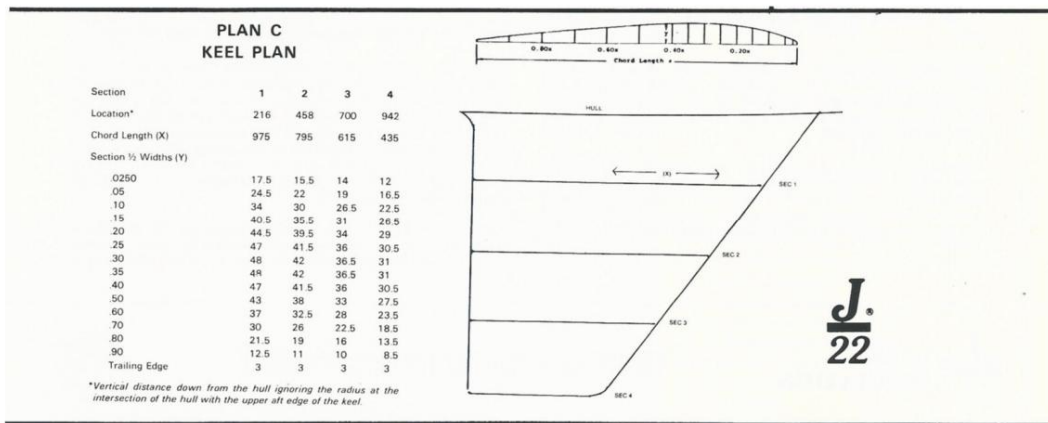
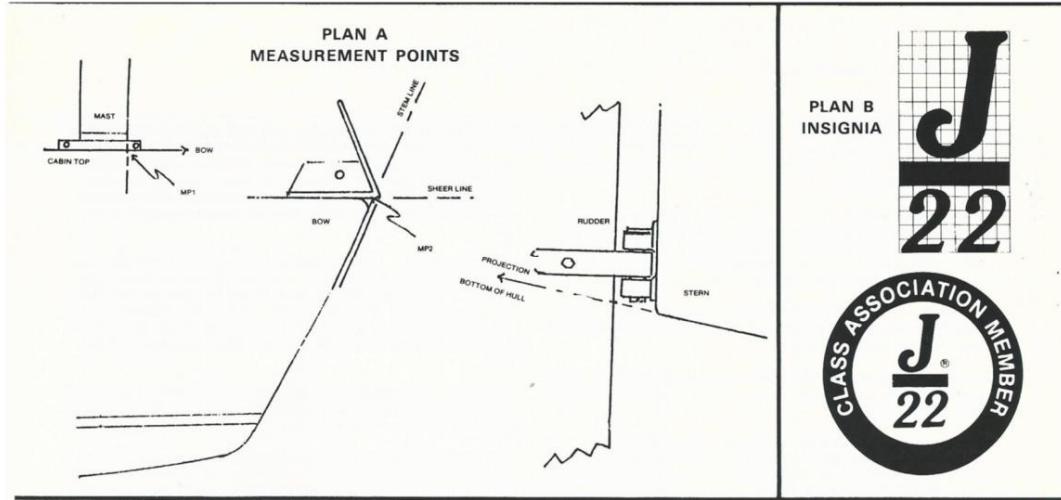
Artikel	Minimum	Maximum
Oberkopf bis zu den Schothornspitzen	7450 mm	7585 mm
Länge der vertikalen Mittelfalte		8700 mm
Halbe Breite in jeder Höhe		2465 mm

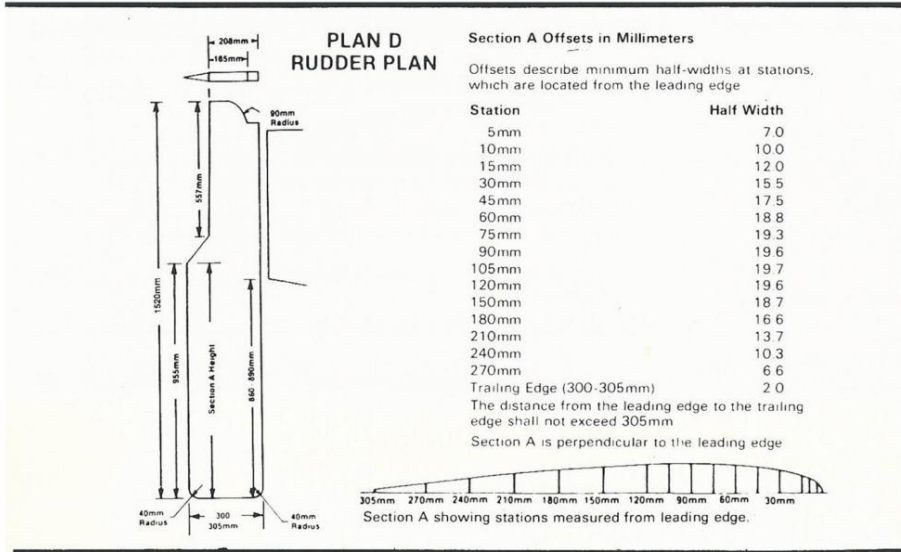
- (a) Der Spinnaker wird gemessen, während er um seine vertikale Mittellinie in der Mitte gefaltet ist und die **Achterlieks** übereinander liegen. Es muss ausreichend Spannung angelegt werden, um Falten und Knicke entlang der Messlinie zu entfernen.
- (b) Wenn das **Segel** gemäß G.6.3(a) ausgelegt ist, muss der Abstand zum nächstgelegenen Punkt auf der Mittelnaht **an** jedem Punkt entlang des Achterlieks geringer sein als der in der obigen Tabelle zulässige Höchstwert.

PART IV - ANHÄNGE

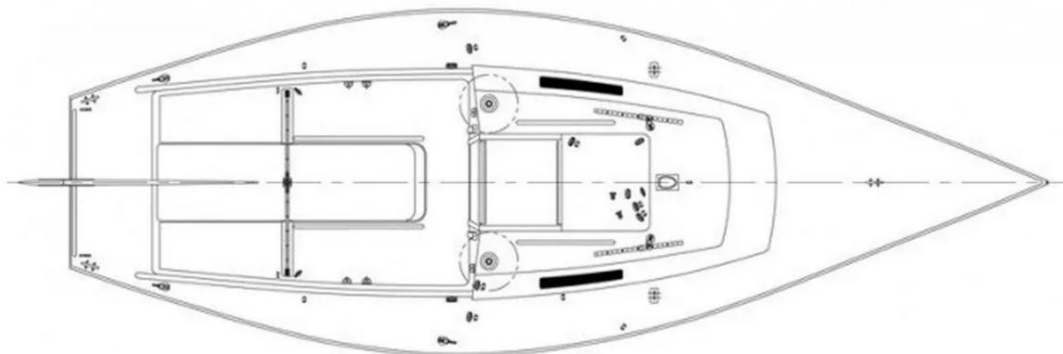
Section H - Pläne

H.1 Baupläne

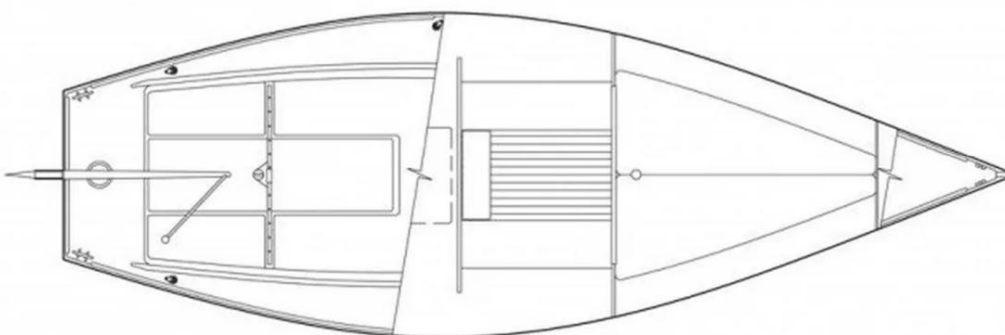




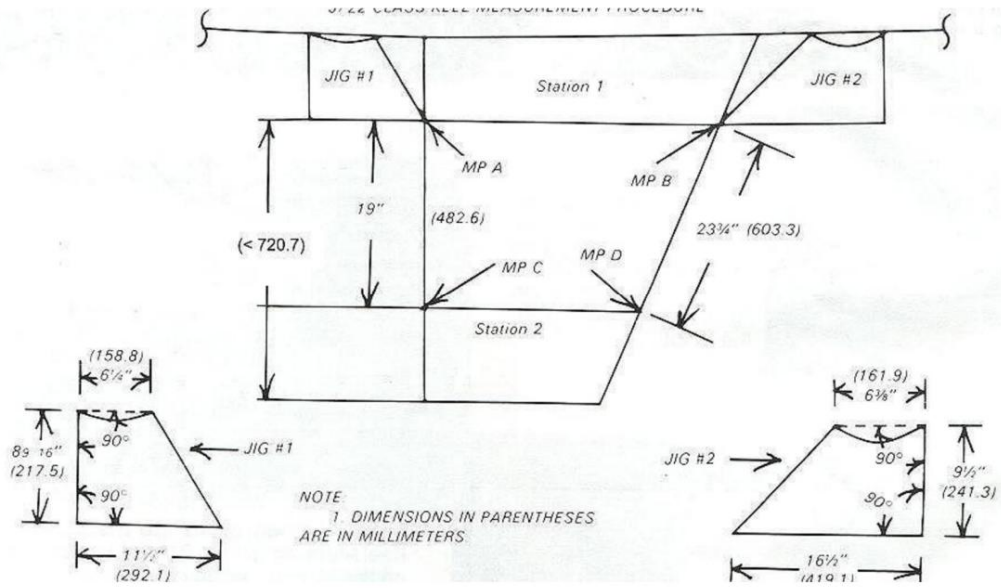
PLAN E – DECKLAYOUT



PLAN F – INNENAUSSTATTUNG



H.2 MESSPLÄNE



Section I - Optionen zur Änderung von Ereignisregeln

I.1 ALLGEMEINE HINWEISE Diese Regeln

müssen einzeln durch die Segelanweisungen gemäß RRS 87 in Anspruch genommen werden. Standardmäßig gelten diese Regeln nicht. In der Ausschreibung muss es heißen: „**Die Klassenregel** (XYZ) wird in den Segelanweisungen in I.(X) oder (Beschreibung einer besonderen Änderung) geändert.“ Dasselbe muss in der Segelanweisung angegeben werden. Die hier in Abschnitt J beschriebenen Optionen sind Teil dieser **Klassenregeln** und benötigen für ihre Aufnahme in eine Veranstaltung keine **ICA**- Genehmigung. Alle anderen Änderungen der **Klassenregeln** (Beschreibung einer besonderen Änderung) bedürfen der Genehmigung des ICA.

I.2 ERSATZ-SPINNAKER Die Klassenregel C.10.2

kann gemäß RRS 87 geändert werden, um einem **Boot** zu erlauben, während der Regatta für eine bestimmte Veranstaltung einen Ersatz-SPINNAKER an Bord zu tragen, sofern Folgendes gilt:

- (a) Der Ersatzspinnaker muss bei der Messung so gekennzeichnet werden und kann von den Veranstaltungsinspektoren mit einem besonderen **Event-Beschränkungszeichen** versehen werden.
- (b) Der Ersatzspinnaker darf während des Rennens nicht verwendet werden, sondern darf nur für den Weg zum und vom Renngelände verwendet werden.

I.3 BESATZUNGSBESCHRÄNKUNGEN Dies ändert

die Klassenregel C.2.1 gemäß RRS 87. Es darf keine Begrenzung für die Gesamtbesatzung **geben** Gewicht.

I.4 NUR GROSSEGEL UND FLIEGER

Die Veranstaltung darf nur mit zwei Segeln gesegelt werden – einem **Großsegel** und einer Fock. Ein Jib, wie in **der Klassenregel** G.4 beschrieben, ist der einzige **Jib**, der während des Rennens erlaubt ist.

Datum des Inkrafttretens: 1. März 2022

Veröffentlichungsdatum: 25. Februar 2022 © **World**

Sailing 2022