

Gültig ab: 23. April 2025
Status: Genehmigt



Class Rules

Internationale J/22-Klasse Verein



Die J/22 wurde 1983 von Rodney Johnstone entworfen und 199 als World Sailing-Klasse übernommen.

sport / nature / technology

Inhaltsverzeichnis

PART I - Einleitung	4
PART II - Verwaltung	5
Section A - Allgemeines.....	5
A.1 Sprache	5
A.2 Abkürzungen.....	5
A.3 Behörden.....	5
A.4 Verwaltung der Klasse.....	5
A.5 Änderungen der Klassenregeln bei Veranstaltungen.....	5
A.6 Änderungen der Klassenregeln.....	5
A.7 Interpretation der Klassenregeln.....	6
A.8 Internationale Klassengebühr und lizenzierte Hersteller.....	6
A.9 Segelnummern.....	6
A.10 Voraussetzungen für die Klassenmitgliedschaft.....	6
A.11 Messformular	6
A.12 Erste Rumpfmessung.....	7
A.13 Gültigkeit des Messformulars	8
A.14 Neuvermessung des Schiffsrumpfes.....	8
A.15 Aufbewahrung der Messdokumentation	9
Section B - Bootsberechtigung	10
B.1 Klassenregeln und Zertifizierung	10
B.2 Kennzeichen der Klassenvereinigung.....	10
B.3 Während des Rennens mitzuführende Unterlagen.....	10
B.4 Ereignisbegrenzungsmarken.....	10
PART III - Anforderungen und Einschränkungen.....	11
Section C - Rennbedingungen	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	Schotten.....	26
D.5	Zusammengebauter Rumpf.....	26
D.6	Gewichte	26
D.7	Kielstummel.....	27
Section E - Rumpfanhänge.....		28
E.1	Teile.....	28
E.2	Allgemeines	28
E.3	Kiel	28
E.4	Ruderblatt und Pinne.....	29
Section F - Rig		31
F.1	Teile.....	31
F.2	Allgemeines	31
F.3	Mast.....	31
F.4	Ausleger.....	32
F.5	Spinnakerbaum.....	32
F.6	Stehendes Gut.....	33
F.7	Laufendes Gut	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	Besatzungsbeschränkungen.....	43
I.4	Nur Großsegel und Fock.....	43

PART I - EINFÜHRUNG

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

Die J/22 wurde 1983 von Rodney Johnstone entworfen und gebaut. Die International J/22 ist eine Einheitsklasse, die den vielfältigen Bedürfnissen von Freizeitseglern gerecht wird, wie z. B. Fahrtensegeln, Einheitssegelrennen, Tagessegeln und Handicap-Rennen. Diese Regeln sollen wichtige Designmerkmale bewahren: einfache Handhabung, niedrige Betriebskosten, Sicherheit und Komfort.

J/22-Rümpfe, Rumpfanhänge, Mastspieren und Baumspieren dürfen nur von Herstellern hergestellt werden, die gemäß dem Urheberrecht von J Boats, Inc. dazu lizenziert sind – in den Klassenregeln als lizenzierte Hersteller bezeichnet. Diese Ausrüstung muss der internationalen J/22-Bauspezifikation entsprechen.

J/22-Segel werden auf die angegebenen Abmessungen maßkontrolliert und können von jedem Hersteller gefertigt werden.

J/22-Rümpfe, Rumpfanhänge, Mastspieren und Baumspieren dürfen nach Verlassen des Herstellers bzw. Segel nach der Zertifizierung nur in dem in Abschnitt C der Klassenregeln zulässigen Umfang verändert werden.

Regeln für die Verwendung der Ausrüstung während eines Rennens sind in Abschnitt C dieser Klassenregeln, in den Equipment Rules of Sailing (ERS) Teil I und in den Racing Rules of Sailing (RRS) enthalten.

HINWEISE: DIESE REGELN SIND GESCHLOSSENE KLASSENREGELN, WO, **WENN ES**
WENN NICHT AUSDRÜCKLICH GENANNT WIRD, DASS SIE ES DÜRFEN, DANN SOLLTEN
SIE ES NICHT.

KOMPONENTEN UND IHRE VERWENDUNG WERDEN DURCH IHRE
BESCHREIBUNG DEFINIERT.

PART II - VERWALTUNG

Section A - Allgemein

A.1 SPRACHE

- A.1.1 Die offizielle Unterrichtssprache ist Englisch und im Falle von Streitigkeiten bezüglich der Übersetzung ist der englische Text maßgebend.
- A.1.2 Das Wort „muss“ ist zwingend und das Wort „darf“ ist zulässig.
- A.1.3 Sofern in Überschriften nicht anders verwendet, gilt bei fettgedruckten Begriffen die Definition im ERS, bei kursivgedruckten Begriffen die Definition im RRS.

A.2 ABKÜRZUNGEN

MNA World Sailing Mitglied Nationale Behörde
ICA International J/22 Klassenvereinigung
NCA National J/22 Klassenvereinigung
ERS-Ausrüstungsregeln für das Segeln
RRS-Rennen Segelregeln

A.3 AUTORITÄTEN Die internationale

- A.3.1 Autorität der Klasse ist World Sailing, das in allen Angelegenheiten, die diese **Klassenregeln** betreffen, mit der ICA zusammenarbeitet .
- A.3.2 Ungeachtet aller hierin enthaltenen Bestimmungen ist die ICA befugt, ein Messzertifikat zurückzuziehen **und** wird dies auf Anfrage 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** tragen im Hinblick auf diese **Klassenregeln** irgendeine rechtliche Verantwortung für die Genauigkeit der Messungen.
Es werden keine Ansprüche gegen einen von ihnen anerkannt.
- A.3.4 Die **Zertifizierungsstelle** für alle Artikel außer Segeln ist die ICA.

A.4 VERWALTUNG DES UNTERRICHTS

- A.4.1 World Sailing hat seine Verwaltungsfunktionen für die Klasse an die ICA delegiert. Die ICA kann ihre in diesen **Klassenregeln** festgelegten Funktionen ganz oder teilweise 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 entsprechende MNA delegieren kann.

A.5 ÄNDERUNGEN DER KLASSENREGELN 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 unterliegen der Genehmigung durch World Sailing gemäß den World Sailing Regulations.

A.7 INTERPRETATION DER KLASSENREGELN

- A.7.1 Die Auslegung der **Klassenregeln** obliegt World Sailing und wird sich dabei mit der **ICA** und J Boats, Inc. beraten.
- A.7.2 Im Falle von Unstimmigkeiten zwischen Regeln, Zeichnungen, Spezifikationen oder **Messformularen** ist die Angelegenheit an World Sailing weiterzuleiten.
- A.7.3 Jede Auslegung der **Klassenregeln** bei einer Veranstaltung kann durch den Vertreter des Technischen Komitees **der ICA** vor Ort oder durch das gemäß Anhang N der RRS gebildete Rennkomitee vorgenommen werden. Eine solche Auslegung ist nur während der Veranstaltung gültig und muss so bald wie möglich nach der Veranstaltung an World Sailing und die **ICA** weitergeleitet werden, um etwaige für die Zukunft erforderliche Anpassungen zu prüfen.

A.8 INTERNATIONALE KLASSENGEBÜHR UND LIZENZIERTER HERSTELLER RÜMPFE, Rumpfanhänge sowie Mast-

- A.8.1 und **Baumspiere** dürfen nur von lizenzierten Herstellern hergestellt werden, die über eine Lizenz von J Boats, Inc. verfügen. Die Herstellung muss den Bauspezifikationen von J Boats, Inc. und diesen **Klassenregeln**, einschließlich aller Pläne, entsprechen.
- A.8.2 Für jeden neu gebauten **Rumpf** ist eine internationale Klassengebühr an World Sailing zu entrichten. 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 der Montage als auch das „Herstellergewicht“ enthalten muss, und dieses Formular an die **ICA**, J Boats, Inc. und die neuer Besitzer.

A.9 SEGELNUMMERN

- A.9.1 Die **Segelnummern** müssen dem dafür vorgesehenen Teil der **Rumpfidentifikationsnummer** entsprechen, die in das Heck jedes **Bootes eingegossen oder dauerhaft daran befestigt ist**.
- A.9.2 Wenn ein **Boot** gechartert oder verliehen wird, kann die **Segelnummer** des **Bootes** die des Klassenmitglieds sein, das für das **Boot verantwortlich ist**.

A.10 Anforderungen an die Klassenmitgliedschaft

Der /Die Bootsbesitzer müssen

- A.10.1 Mitglieder der **NCA** und der **ICA** ihres Landes sein.
- A.10.2 Der /Die Bootsführer müssen Mitglieder der **NCA** und der **ICA** ihres Landes sein.

A.11 MESSFORMULAR

Jedes Messformular muss die

- A.11.1 folgenden Informationen enthalten: Teil A – Eigentümererklärung:

- (a)
- (i) Name der Yacht
 - (ii) Flottennummer (optional)
 - (iii) **Rumpf #**
 - (iv) Name(n) des Eigentümers
 - (v) Adresse(n) des Eigentümers
 - (vi) Telefonnummer(n) des Eigentümers
 - (vii) E-Mail-Adresse(n) des Eigentümers
 - (viii) Unterschrift des Eigentümers
 - (ix) Datum der Unterschrift

- (b) Teil B – Baumaße – wenn die folgenden Maße vom Bauunternehmer gemeldet wurden, müssen diese im Messformular angegeben werden:
 - (i) Bleikielgewicht vor der **Montage**
 - (ii) **Rumpf- und Kielgewicht** des Herstellers vor der Lieferung
 - (iii) **Segelnummer**
 - (iv) **Rumpfidifikationsnummer**
 - (v) Datum der Fertigstellung
 - (vi) Bauvorschriften
- (c) Teil C – Erklärung (des Bauherrn):
 - (i) Ausstellungsdatum der Bauherrenerklärung.
 - (ii) Eine Liste der geprüften und für **die Zertifizierung** freigegebenen Punkte . Der/Die
 - (iii) Name(n) des/der am **Zertifizierungsprozess** beteiligten Vermessers/Vermesser .
- (d) Teil D – Yachtmaße:
 - (i) **Kielmessungen**
 - (ii) **Rumpfkongformität**
 - (iii) **Rudermessungen**
 - (iv) **Mastmessungen**
 - (v) Hauptauslegermessungen
 - (vi) **Spinnakerbaum-** Messungen
 - (vii) Serienausstattung Interieur
 - (viii) Deckbeschläge
 - (ix) Verbotene Deckausrüstung oder Änderungen
 - (x) **Rumpfgewichtsmessungen**
- (e) Erklärung des **Vermessers**
 - (i) Vom offiziellen **Vermesser** zu unterzeichnen
- (f) Teil E – Erklärung des Eigentümers für erforderliche tragbare Geräte
 - (i) Wie in C.5.1 bezeichnet

A.11.2 Es liegt in der Verantwortung des Eigentümers, sicherzustellen, dass das **Boot** jederzeit den aktuellen **Klassenregeln entspricht**. Im Falle einer Charter/Leihe liegt es in der Verantwortung des Charterers/Leihers, das **Boot** während der gesamten Charterdauer in Übereinstimmung mit den **Klassenregeln** zu halten.

A.12 ERSTMALIGE RUMPFMESSUNG

- A.12.1 Damit ein **Messformular** für einen **Rumpf** ausgestellt werden kann, der noch nicht **vermessen wurde**:
- (a) **Die Messung** muss von einem (von der ICA anerkannten) **Klassenvermesser** durchgeführt werden, der die entsprechende Dokumentation ausfüllt.
 - (b) Die Dokumentations- und **Messgebühr** , sofern erforderlich, ist zu senden an:
 - (i) Die **MNA** (sofern für ein Land zutreffend), die dann die erforderliche Dokumentation und **die Messgebühr** an die **Zertifizierungsstelle (ICA)** weiterleitet .
 - (ii) Oder direkt an die Zertifizierungsstelle (ICA) dieser Länder, ohne dass für die MNA eine Gebühr anfällt.
 - (c) Nach Erhalt der zufriedenstellend ausgefüllten Dokumentation und ggf. Entrichtung einer Zertifizierungsgebühr stellt die Zertifizierungsstelle ein **Messformular aus** .

A.13 GÜLTIGKEIT DES MESSFORMULARS

A.13.1 Ein **Rumpfmessformular** wird ungültig, wenn:

- (a) die Änderung jeglicher im Rumpfmessformular gemäß A.11.1 aufgezeichneter Elemente , mit Ausnahme des Verzeichnisses der erforderlichen tragbaren Ausrüstung (A.11.1(f)), Eigentümerwechsel, Rücknahme durch die
- (b) Zertifizierungsstelle,
- (c) Modifikationen, Verkleidungen oder Reparaturen, die über
- (d) das in ABSCHNITT C Beschriebene hinausgehen, die Ausstellung eines neuen **Messformulars** .
- (e)

A.13.2 Der Vermesser muss auf dem Vermessungsformular alles angeben, was als Abweichung vom beabsichtigten Charakter und Design der Yacht oder als Verstoß gegen das allgemeine Interesse der Klasse angesehen wird. In einem solchen Fall kann ein Zertifikat verweigert oder zurückgezogen werden, auch wenn die spezifischen Anforderungen der Regeln erfüllt sind.

A.13.3 Bei einer Veranstaltung müssen alle angeblichen oder vermuteten Änderungen an der Konfiguration des **Rumpfes**, Decks, **Kiels**, **Ruders**, der Beschläge oder **Spieren** oder anderer Ausrüstung einer Yacht, für die in den Regeln oder Spezifikationen keine spezifischen Beschreibungen angegeben sind, von einem von der IJ22CA ernannten Vermesser mit einer Stichprobe von zehn anderen Yachten verglichen und wie folgt behandelt werden:

- (a) Die strittige Yacht wird akzeptiert, wenn sie keine Anzeichen einer Veränderung aufweist und wenn ihre Abmessungen den aus der Stichprobe von zehn Yachten ermittelten Maximal- und Minimalmaßen entsprechen oder zwischen diesen liegen.
- (b) Wenn es Hinweise darauf gibt, dass Änderungen vorgenommen wurden, oder wenn die Abmessungen größer oder kleiner sind als die aus der Stichprobe von zehn Yachten ermittelten Maximal- und Minimalwerte, wird die Angelegenheit zur weiteren Bearbeitung an das Protestkomitee weitergeleitet.
- (c) Jede Änderung gilt als wesentlicher Vorteil für die mögliche Geschwindigkeit und/oder die Fahreigenschaften der Yacht (einschließlich, aber nicht beschränkt auf Segelhandling, Bootshandling, Beschleunigung und Aufrichtmoment). Wird diese Annahme nicht widerlegt, wird die Yacht disqualifiziert. Wird die Annahme widerlegt, kann nach Ermessen des Protestkomitees eine geringere Strafe als die Disqualifikation (einschließlich keiner Strafe) verhängt werden.

A.14 NEUVERMESSUNG DES RUMPFS A.14.1 Die

Zertifizierungsstelle kann einem zuvor gemessener **Rumpf**:

- (a) Wenn es gemäß A.13.1 (a), (c) oder (e) für ungültig erklärt wird, nach Erhalt eines neuen **Messformulars** und gegebenenfalls **der Messgebühr** .
- (b) Wenn es gemäß A.13.1 (d) für ungültig erklärt wird, liegt dies in seinem Ermessen.
- (c) Wenn es gemäß A.13.1 (b) für ungültig erklärt wird, nach Erhalt des Abschnitts A des **Messformulars** , der vom neuen Eigentümer unterschrieben ist und in dem er erklärt, dass es seit der letzten Messung keine Änderungen an den Messkomponenten auf dem Formular gegeben hat, und nach Zahlung der Zertifizierungsgebühr nach seinem Ermessen.

A.15 AUFBEWAHRUNG DER MESSUNTERLAGEN

- A.15.1 Die **Zertifizierungsstelle** muss das Original des **Messformulars** aufbewahren auf dem das aktuelle Zertifikat basiert. Die **Zertifizierungsstelle** bewahren Sie außerdem eine Kopie aller ausgestellten Messzertifikate auf. Diese können gescannt werden und elektronisch gespeichert.

Section B - Bootsberechtigung

Damit ein **Boot** am Rennen teilnehmen kann , muss es die Regeln in diesem Abschnitt erfüllen.

B.1 KLASSENREGELN UND ZERTIFIZIERUNG

B.1.1 Das **Boot** muss:

- (a) diese **Klassenregeln** einhalten . über ein gültiges
- (b) **Messformular** verfügen .

B.2 KLASSENZUORDNUNGSKENNZEICHNUNGEN

B.2.1 Auf der Außenseite des Heckspiegels in der Nähe der oberen Steuerbordecke muss ein aktueller Mitgliedsaufkleber der Klasse J/22 angebracht sein.

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

B.3 WÄHREND DES RENNENS AN BORD MITZUFÜHRENDE DOKUMENTATION

B.3.1 Das aktuelle **Vermessungsformular des Bootes** muss während des Rennens stets mitgeführt werden .

B.4 EREIGNISBESCHRÄNKUNGSMARKEN

B.4.1 **Wettkampfbegrenzungsmarken** können von **Ausrüstungsprüfern** verwendet werden, um Ausrüstung zu kennzeichnen, die auf einem bestimmten **Boot** für eine bestimmte Veranstaltung auf Konformität geprüft wurde. Diese geprüfte und gekennzeichnete Ausrüstung darf während der gesamten Veranstaltung ohne Genehmigung der Wettfahrtleitung nicht ausgetauscht werden. **Wettkampfbegrenzungsmarken** können Seriennummern auf Etiketten mit Wettkampfstempeln oder Siegel sein, um eine Anpassung der **Takelage** oder der Unterlegscheiben zu verhindern. Werden Seriennummern verwendet, sind diese auf den Wettkampfformularen zu vermerken.

PART III - ANFORDERUNGEN UND EINSCHRÄNKUNGEN

Die **Mannschaft** und das **Boot** müssen bei der Wettfahrt die Regeln in Teil II einhalten . Im Konfliktfall gilt Abschnitt C.

Bei den Vorschriften in Teil II handelt es sich um **Vorschriften für geschlossene Klassen**. Die **Zertifizierungskontrolle** und die **Geräteinspektion** erfolgen gemäß den ERS, sofern in diesem Teil keine Abweichungen vorgesehen sind.

Section C - Bedingungen für das Rennen

C.1 ALLGEMEINES

C.1.1 REGELN

- (a) Es gilt **ERS** Teil 1, Nutzung der Ausrüstung.
- (b) **WR 42.3(b)** wird wie folgt geändert: Die **Besatzung** darf sich nicht am **Mast** oder an **den Wanten** festhalten , um Rollwenden oder Halsen zu erleichtern.
- (c) **WR 42.3(c)** wird wie folgt geändert: „Außer auf einem Kreuz gegen den Wind darf die Bootsbesatzung bei Surf- oder Gleitbedingungen **einmal** pro Windböe oder Welle an den **Schoten** (mit Ausnahme der **Spinnaker-Abspannung**) eines beliebigen **Segels** ziehen , um Surf- oder Gleitbedingungen einzuleiten. Die **Spinnaker-Abspannung** darf nur in normaler Trimmweise gezogen werden.“

C.2 BESATZUNG

C.2.1 EINSCHRÄNKUNGEN

- (a) Die **Besatzung** muss aus mindestens zwei Personen bestehen und das Gesamtgewicht (in Badebekleidung) aller **Besatzungsmitglieder** darf 290 kg nicht überschreiten.
- (b) Bei einem Wettkampf mit zwei oder mehr aufeinanderfolgenden Tagen (ohne Ruhetage) darf die **Mannschaft** nicht verändert werden. Das **Mannschaftsgewicht** wird bei solchen Wettkämpfen frühestens zwei Tage vor dem ersten Rennen ermittelt und anschließend nicht mehr gemessen. Die Segelanweisungen können diese Regel ändern.

C.2.2 Positionieren der Crew

- (a) **RRS 49.1** ist so modifiziert, dass die **Besatzung** sich, während sie auf dem Deck sitzt, nach außen befördern kann, indem sie **laufendes Gut** in seiner Standardposition oder jede andere feste Ausrüstung auf dem Boot außer **Wanten** oder Püttingen mit der Hand festhält .

C.3 PERSÖNLICHE AUSTRÜSTUNG

C.3.1 OBLIGATORISCH

Das Boot muss für jedes Besatzungsmitglied mit einer persönlichen Schwimmhilfe (PFD) ausgestattet sein, **die mindestens** dem Standard ISO 12402-5 (Level 50), USCG Typ III, CAN CGSB-65.7-2007 oder einem gleichwertigen Standard entspricht.

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 Getränke kalt zu halten.
- (c) Kleidung für die **Crew**.
- (d) Essen und Getränke für die **Crew**.
- (e) Gesundheits- und Hygieneprodukte (zB Sonnenschutzmittel)

- (f) Mobiltelefon

C.4 WERBUNG

C.4.1 EINSCHRÄNKUNGEN

Werbung darf nur in Übereinstimmung mit den World Sailing Advertising
Code gemäß World Sailing Regulation 20.

C.5 Tragbare Geräte

C.5.1 OBLIGATORISCH

(a) FÜR DEN EINSATZ BEIM RENNEN

- (i) Mindestens ein festes (wenn die Halterung für das Gerät am Mast oder Rumpf befestigt ist, erfüllt es diese Anforderung) Gerät ohne externe Batterien, das entweder einen magnetischen Kompasskurs oder einen Kurs über Grund liefert.
Dieses Gerät verfügt nicht über die Möglichkeit zur Diagrammerstellung.
- (ii) Eine manuelle Bilgenpumpe.
- (iii) Ein Anker mit oder ohne Kette mit einem kombinierten Mindestgewicht von 5kg mit 30m nicht flottierendem Kettfaden mit einem Mindestdurchmesser von 8mm. Beim Tragen müssen Anker, Kette und Kette gesichert sein zusammen einsatzbereit und dürfen nicht auf oder unter der Kabine verstaut werden
Sohle über dem **Ballastkiel**. Das Mindestgewicht des Ankers muss 3 kg betragen und das maximale Gewicht der Kette darf 4 kg nicht überschreiten.
- (iv) Ein Nebelhorn.
- (v) Ein Eimer mit mindestens 9 Litern Fassungsvermögen und befestigter Kordel.
- (vi) Persönliche Schwimmhilfe für jedes **Besatzungsmitglied**.
- (vii) Ein Erste-Hilfe-Kasten für die Seefahrt mit Handbuch.
- (viii) Codeflagge B.
- (ix) Eine Kopie der aktuellen Rennregeln.

(b) NICHT FÜR DEN GEBRAUCH BEIM RENNEN

- (i) Ein Paddel mit einer Länge von mindestens 1200 mm, wenn es vollständig ausgefahren ist.
- (ii) Eine Schleppleine mit einer Länge von mindestens 19 Metern und einem Durchmesser von mindestens 6 mm.
Die Ankerleine, Großschot, Fock oder Spinnakerschoten **dürfen** nicht verwendet werden um diese Regel zu erfüllen.
- (iii) Jegliche örtlich oder staatlich vorgeschriebene Sicherheitsausrüstung.

C.5.2 OPTIONAL

(a) FÜR DEN GEBRAUCH BEIM RENNEN

- (ich) Elektronische oder mechanische Geräte für Zeitmess-, Taktik- und Navigationsfunktionen ohne externe Batterien und ausgenommen Blasinstrumente.
- (ii) Jedes Instrument, das die Wassertiefe bestimmen kann
- (iii) Jeglicher Ersatz, **Takelage** oder Ausrüstung, die zur Reparatur oder zum Ersatz kleinerer Schäden oder Ausrüstungsfehler auf dem Wasser nützlich sein könnte.
- (iv) Klebeband oder andere Materialien für vorübergehende Reparaturen oder zum Schutz vor Scheuern.
- (v) Eine Ersatzpinne und/oder eine Pinnwandverlängerung, die jeweils auf dem Wasser ersetzt.
- (vi) Kissen für die V-Koje.

- (vii) Batterien, die die elektronischen Geräte an Bord mit Strom versorgen können, über keine eigene Stromversorgung verfügen.
- (viii) Jede Spinnakertasche muss unter Deck positioniert werden, um das Aussetzen des Spinnakers durch die Hauptniedergangstreppe zu erleichtern.
- (ix) Werkzeugkasten mit handelsüblichen Werkzeugen und Ersatzteilen.
- (x) Tragbare Toilette.
- (xi) Tragbares UKW-Funkgerät.
- (xii) Tragbares Musik-/Radio-Entertainmentsystem.
- (xiii) Zusätzliche Sicherheitsvorrichtungen und -ausrüstungen entsprechend den Anforderungen des Eigentümers oder zur Einhaltung lokaler Vorschriften.
- (xiv) Etiketten für Ausrüstung und **laufendes Gut**, einschließlich Klebeetiketten nummerierte Anleitungen für sich wiederholende Einstellungen.
- (xv) Garn, Magnetband, Nylonband usw. werden an der stehenden Takelage als Windanzeiger.
- (xvi) Ein auf der Mastspitze angebrachter Windanzeiger.
- (xvii) Rettungsleinen, Bugkorb und Heckreling entsprechen den Anforderungen des Eigentümers.
- (xviii) Ein Rohr, das diagonal an der Vorderecke der Hauptluke angebracht ist, um die Reibung beim Aussetzen und Einholen des Spinnakers zu begrenzen.
- (xix) Gummiseile oder andere elastische Stoffe, wenn sie zur Sicherung von Leitungen und Geräten verwendet werden, jedoch nicht zur Speicherung von Energie, außer wie in C.7.3 (a) gestattet.
- (xx) Eine Vorrichtung, die verhindert, dass der Spinnaker über den Bug fällt.
Dieses Gerät darf die Gesamtlänge des Bootes nicht um mehr als 200 mm vergrößern.
- (xxi) **Segelbinder** und Leinen, beispielsweise zum Anlegen, Festmachen von Segeln. Winde Griffe.
- (xxii) Navigationslichter.
- (xxiii) Behälter für Abfälle und/oder zur Lagerung anderer optionaler oder Pflichtausrüstung.

(b) NICHT FÜR DEN GEBRAUCH BEIM RENNEN

- (i) Mobiltelefone oder andere Geräte, die Daten empfangen können Übertragungen.
- (ii) Navigationsgeräte mit Kartenfunktionen.
- (iii) Fender und Festmacherleine

- (v) Hebevorrichtung zum Zuwasserlassen und Herausholen des Bootes aus dem Wasser.
- (i) Genuaschienen und befestigte Wagen mit angebrachten Blöcken.
- (vii) Außenbordmotorhalterung, Motor, Kraftstoff und Feuerlöscher.
- (viii) Reinigungsmittel.

C.6 BOOTSGEWICHT

C.6.1

- (a) **Das Boot** muss mindestens 857 kg wiegen. Die Boote werden trocken gewogen und enthalten nur die folgenden Gegenstände (alle trocken):
 - (i) ein Satz Fockschoten **und** Fockwagen mit Blöcken ein
 - (ii) Satz Spinnakerschoten **mit** fest angebrachten Blöcken eine Großschot und dazugehörige Blöcke und Befestigungen Ruder- und Pinnenbaugruppe
 - (iii) Mast **und** Standardmastbeschläge
 - (iv) **Baum Spinnakerbaum** gesamte laufende
 - (v) **und stehende**
 - (vi) **Takelage** Kompass und kann die folgende
 - (vii) fest
 - (viii) installierte optionale Ausrüstung enthalten: a. **Korrekturgewichte**, falls erforderlich, um das Mindestgewicht zu erreichen b. Bug- und Heckkörbe c. Relingstützen und Rettungsleinen d. Positionslichter (ohne Batterie) e. Fest installierte Teile wie: Fußblöcke Spinnaker-Startsäcke Diagonalrohr über dem
 - i. Spinnaker-
 - ii. Startsock Halterungen oder
 - iii. Halterungsflansche für Außenbordmotoren In C.5.2
 - iv. (a) (i) bis (v) zulässige Instrumente
 - v.
- (b) Das Entfernen von Boots- oder Korrekturgewichten sowie optionaler Ausrüstung, die zum Zeitpunkt der Messung vorhanden ist, ist während des Rennens streng verboten.

C.6.2 KORREKTURGEWICHTE

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

C.7 RUMPF

C.7.1 ÄNDERUNGEN, WARTUNG UND REPARATUREN: 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 der zulässigen Ausrüstung mit den erforderlichen Befestigungselementen in oder durch den **Rumpf**. Löcher für die Montage dieser Ausrüstung durch Kernbohrungen

Abschnitte des **Rumpfes** können eingekapselt werden, indem der Kern in unmittelbarer Nähe des Lochs durch festen Harzfüller ersetzt wird.

- (ii) Zur Verteilung der Lasten der montierten Hardware können Trägerplatten aus Fiberglas, Kunststoff, Aluminium oder Edelstahl verwendet werden.

(b) WARTUNG

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

(c) REPARATUREN

- (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 Geräte, die möglicherweise vollständig in den **Rumpf** oder das Deck eindringen.

C.7.2 AUSSTATTUNG – OBLIGATORISCH

(a) FÜR DEN EINSATZ BEIM RENNEN.

- (i) Zwei **Fockschotschienen** , jede mindestens 305 mm und höchstens 610 mm lang und an der im Deckplan in Abschnitt H.1 Plan E angegebenen Stelle angebracht. Zur Positionierung der Fockwagen können zusätzliche Positionslöcher in diese Schienen gebohrt **werden** .
- (ii) Zum Trimmen des Auslegers können jederzeit zwei **Auslegerwagen** mit Drehblöcken verwendet werden . Die Größe der Drehblöcke ist beliebig und die Blöcke können einrasten.
- (iii) Eine **Großsegel-** Travellerschiene, positioniert wie im Deckplan in Abschnitt H.1, Plan E angegeben.
- (iv) Zwei Winden befinden sich am Heck des Kabinenhauses, jeweils links und rechts der Hauptluke, wie im Decksplan in Abschnitt H.1 Plan E dargestellt. Der Trommeldurchmesser darf 70 mm nicht überschreiten. Die Winden können auf flachen oder keilförmigen Steigleitungen mit einer Höhe von maximal 30 mm platziert werden.
- (v) Das vertikale Niedergangslukenbrett muss ursprünglich von einem zugelassenen Hersteller geliefert werden, kann jedoch durch ein Brett gleicher Konstruktion und gleichen Materials aus einer beliebigen Quelle ersetzt werden.
- (vi) Eine Seehaube vor der Hauptluke, wie im Decksplan in Abschnitt H.1, Plan E dargestellt. Die Seehaube kann Klampen für den **Spibaum-** Topf sowie Groß-, Fock- und Spinnakerfalle enthalten . Die Klampen können Hornklampen oder Standard-Schotklampen sein.
- (vii) Mindestens eine Führungsöse für den Niederholer **des Spinnakerbaums** , deren Position beliebig ist.
- (viii) Mindestens zwei Leitklampen, Backbord und Steuerbord, für die **Spinnaker-** Abspannleinen (Twings), deren Standorte optional sind.
- (ix) Mindestens eine Klampe für die **Achterstag** -Einstelleine, deren Position beliebig ist.
- (x) Mindestens ein Drehblock für die Achterstagsspannleine, dessen Position beliebig ist.
- (xi) Mindestens zwei Klampen und Drehblöcke für den Querholer **des Großsegel-** Travellers, deren Standorte beliebig sind.
- (xii) Eine C-förmige männliche Mastgrundplatte aus Edelstahl, positioniert wie auf dem Deckplan in Abschnitt H.1, Plan E angegeben.

- (xiii) Ein an der Unterseite des **Mastes** angebrachter Metallbügel dient zur Befestigung des Baumniederholers und des Cunningham.
- (xiv) Ein extrudiertes **Mastkompressionsrohr**, das in der Kabine unter der **Mastbasis** installiert ist.
- (xv) Zwei Handläufe aus Holz oder Edelstahl sind auf dem Dach des Kabinenhauses montiert, wie im Deckplan in Abschnitt H.1, Plan E angegeben.
- (xvi) Sieben Fußleisten aus Holz oder extrudiertem Kunststoff werden entlang der Verbindung zwischen Deck und Rumpf angebracht, wie im Deckplan in Abschnitt H.1, Plan E angegeben.

(b) NICHT FÜR DEN GEBRAUCH BEIM RENNEN.

- (i) Eine Bug- und zwei Heck-Anlegehornklampen, 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 nicht exotischen Laminat bestehen kann und mindestens 12 mm dick sein muss. Zwei vordere V-Kojenabdeckungen
- (iv) 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 oben am V-förmigen Lufttank.
- (i) Mindestens eine wasserdichte Inspektionsöffnung am hinteren Teil des Cockpit-Lufttanks, in der Nähe des Heckspiegels.
- (vii) Eine Luke oder andere Abdeckung zum Umschließen der Vorpiek.
- (viii) Zwei Kabinensitze, entweder aus Holz oder geformter Fiberglaskonstruktion.

C.7.3 AUSSTATTUNG – OPTIONAL

(a) FÜR DEN EINSATZ BEIM RENNEN

- (i) Ratschenblock und/oder Klampe für die Großschot.
- (ii) Ratschenblöcke für die **Spinnakerschoten**.
- (iii) Ratschenblöcke für die **Fockschoten**.
- (iv) Eine beliebige Anzahl von Klampen an anderen Stellen als der Seehaube zur Verwendung mit Schoten und/oder Steuerleinen.
- (v) Beliebig viele Halterungen für Getränke, Winschkurbeln, Seilenden, Hauptluke etc., deren Position beliebig ist.
- (vi) Jeder nicht elektronische Windanzeiger kann im Masttopp, **im Segel** und/oder **in der Takelage** angebracht werden.
- (vii) Jedes feste UKW-Radio und jede feste Antenne.
- (viii) Eine feste Plattform zur Unterstützung des Großschot-Befestigungssystems, die entweder vor oder hinter der Mitte des Großschot-Travellers angebracht ist.
- (ix) Alle Fußstützen/Blöcke können an der Großschot-Travellerstange und überall auf den Cockpitsitzen oder auf der Mittellinie des Vordecks befestigt werden.
- (x) Am **Mast** und/oder an **den Salingen** können **Lichter zur Navigation, zur Beleuchtung des Decks oder zur Anzeige eines vor Anker liegenden Bootes** angebracht werden.
- (xi) Elastische (Schock-)Seilzüge dürfen nur für folgende Zwecke verwendet werden:

- a. Zum Festhalten der Segel b.
- Zum Halten des Rettungsmittels in der Bereitschaftsposition im Cockpit, c. Zum Zurückführen des
- Achterstagspanners** in Richtung der ungespannten
- Position,
- d. Als Halter, um die Enden aller Steuerleinen und anderer beweglicher vorgeschriebener
- oder optionaler Ausrüstung festzuhalten. e. Als Teil des
- Spinnaker-Startsacksystems. f. In der Kabine, um lose Ausrüstung
- festzuhalten.
- (xii) Das Deck, das Cockpit, die vordere Luke und die Fußstützen können mit rutschfesten Materialien versehen werden.
- (xiii) Transportführungen aus Draht, Seil oder Gummiseil für eine Spinnakertasche unter Deck.
- (xiv) Klebeband und andere Schutzabdeckungen können auf jedem Teil der **Takelage verwendet werden.**
- (xv) Ein Extender mit einer maximalen Länge von 152 mm und ohne mechanischen Vorteil, um das 8-teilige Baumniederholersystem mit dem Bügel an der Mastbasis zu verbinden und **so bei hoher** Belastung das Lösen zu erleichtern.
- (xvi) Leitrollen, Drehblöcke, Backenblöcke, Klampen und Steigleitungen zum Führen von **Segelsteuerleinen** an eine praktischere Stelle auf dem Deck, dem Kajütdach oder der Seehaube.
- (xvii) Zwei Tragegurte, Backbord und Steuerbord, am hinteren Ende des Kabinenhauses, an denen Drehblöcke, Leitklampen und Klampen für die **Fockschoten** und das **Baumniederholende** befestigt werden können .
- (xviii) Eine oder mehrere Klampen, um die Befestigung von Steuerleinen an mehreren Stellen zu ermöglichen.
- (xix) Eine Spinnaker-Starttasche, die an der Unterseite des Kajütdachs befestigt ist.
- (xx) Halterungen am **Mast** und an der Hauptkabinen-Schottwand zum Anbringen von Kompassen, Zeitmessgeräten sowie Geschwindigkeits- und Tiefenanzeigen.
- (xxi) Ein **Großsegel-** Cunningham-System, das Blöcke, Leinen, Schäkel, Klampen und Tragegurte in beliebiger Konfiguration enthalten kann.
- (xxii) Ein Fock-Cunningham-System, das Blöcke, Leinen, Schäkel, Klampen und Tragegurte in beliebiger Konfiguration enthalten kann.
- (xxiii) Taschen oder Beutel für Windenkurbeln.
- (b) NICHT FÜR DEN GEBRAUCH BEIM RENNEN
 - (i) Inspektionsöffnungen, die mit Belüftungsvorrichtungen ausgestattet sein können. Diese Belüftungsvorrichtungen müssen während der Rennen entfernt und wasserdicht abgedeckt werden.

C.8 Rumpfanhänge

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

C.8.1 KIELÄNDERUNGEN, 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 Außenmaße und die Konfiguration des **Kiels** müssen der Tabelle mit den Versätzen im offiziellen H.1-Plan C entsprechen. Der **Kiel** kann mit einem beliebigen flüssigen oder pastösen Schutzmaterial oder Fiberglas überzogen und geglättet werden, vorausgesetzt, dass sich durch die Glättung die Konstruktionsform des **Kiels** nicht ändert und der **Kiel** weiterhin alle Maßanforderungen der Klasse erfüllt.

(b) WARTUNG

- (i) Regelmäßige Wartung wie Reinigen, Lackieren und Polieren ist ohne **Neumessung** und **Neuzertifizierung** zulässig .

(c) REPARIEREN

- (i) Kleinere Reparaturen am **Kiel** können ohne **Neuvermessung** und **Neuzertifizierung** durchgeführt werden , sofern sich die Form dadurch nicht verändert.

C.8.2 RUDERMODIFIKATIONEN, WARTUNG, REPARATUR und INSTALLATION

(a) ÄNDERUNG

- (i) Die Außenmaße und Konfigurationen des Ruders müssen der offiziellen Ruderzeichnung und der Offsettabelle im offiziellen H.1-Plan D entsprechen. Das Ruder kann mit einem beliebigen flüssigen oder pastösen Grundsutzmaterial überzogen und geglättet werden, sofern es den Mindestmaßen im offiziellen H.1-Plan D entspricht.

(b) WARTUNG

- (i) Routinemäßige Wartungsarbeiten wie Reinigen, Lackieren und Polieren sind ohne **erneutes Messen zulässig**.

(c) REPARIEREN

- (i) Kleine Reparaturen am Ruder dürfen ohne **Neuvermessung** durchgeführt werden , solange sie die Form nicht verändern und die Reparaturen mit Glasfaser und Formharzen durchgeführt werden. Bolzen und Zapfen dürfen ohne Neuvermessung und Neuzertifizierung durch solche des gleichen Herstellers in den gleichen Löchern am Ruder oder Heckspiegel ersetzt werden.

(d) INSTALLATION

- (i) Der Einbau des **Ruders** erfolgt gemäß offiziellem Plan D.

C.9 RIG

C.9.1 ÄNDERUNGEN, WARTUNG UND REPARATUR Die folgenden

Änderungen sind 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 **Holm-** Strangpressprofilen oder Gussteilen zulässig, außer um die Anbringung von **Takelage** und Beschlägen gemäß diesen Regeln zu erleichtern.
- (ii) Nicht verwendete Beschläge können vom **Mast** und den **Baumspieren** entfernt werden . Zum Abdecken von Löchern und um die Beschläge herum können Klebeband oder Befestigungselemente verwendet werden.
- (iii) Um den Verschleiß in den Durchgangslöchern der Spreizer oder Holme zu beheben, können Nachrüstsätze für Durchgangsstangen **installiert werden** .
- (iv) **Mastprofile** können durchgängig mit der gegossenen **Mastbasis** verschraubt werden .

- (v) Die **Ausholklampe** kann an der Unterseite des **Baumes neu positioniert werden**.

(b) WARTUNG

- (i) Routinemäßige Wartungsarbeiten wie Schmieren, Reinigen, Neulackieren und Polieren sind zulässig.
- (ii) Seilscheiben und die Bolzen, auf denen sie sich drehen, dürfen durch solche ähnlicher Größe ersetzt werden. Seilscheiben mit Buchsen oder Kugellagern sind zulässig.

(c) REPARIEREN

- (i) Armaturen können bei Bedarf durch ähnliche Armaturen ersetzt werden und Grenzmarkierungen können an genau derselben Stelle ersetzt werden, ohne dass eine erneute Messung und Zertifizierung erforderlich ist.

C.9.2 Armaturen

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

C.9.3 EINSCHRÄNKUNGEN

- (a) Während einer Veranstaltung darf nur ein Satz **Spieren** und **stehendes Gut** verwendet werden, außer wenn ein Teil verloren gegangen oder irreparabel beschädigt wurde und das Rennkomitee den Austausch genehmigt hat.
- (b) Die Platzierung des **Spinnakerbaum-** Befestigungsbeschlags am **Mast** wird vom Masthersteller festgelegt **und** darf nicht geändert werden.

C.9.4 MAST

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

(a) ABMESSUNGEN

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

(b) EINSCHRÄNKUNGEN

- (i) Während einer Regatta darf nur eine **Masttrittplatte** (original flach oder nach vorne angehoben) verwendet werden und zwar in der vorgesehenen Konfiguration.
- (ii) Der **Mast** muss mithilfe von zwei Stiften in der **Masttrittplatte** dauerhaft am Kabinendach befestigt werden, wie in Plan A dargestellt.
- (iii) Weder im **Mast** noch in den Decksockeln **sind** Schlitze zulässig . Die **Mastockel** müssen runde Löcher für die beiden Befestigungsstifte haben, die nicht größer als deren Umfang sein dürfen. Die Mastockelplatte wird mit zwei Befestigungsstiften an der Decksockelplatte befestigt ,
- (iv) sodass nach der Montage keine erkennbare Bewegung des **Mastes mehr** möglich ist .

- (v) Der Streuwinkel darf nicht durch eine Änderung der Standardbeschläge verändert werden.

C.9.5 BOOM

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

(a) ABMESSUNGEN

Artikel	Minimum	Maximum
Breite der äußeren Begrenzungsmarkierung des Auslegers	20 mm	
Äußere Begrenzungsmarkierung des Baums (Mast zur Begrenzungsmarkierung), gemessen mit Baumholm senkrecht zum Mastholm		2745 mm

(b) EINSCHRÄNKUNGEN

- (i) Der Großbaum **kann** mit Befestigungspunkten nur für einen verstellbaren **Ausholer**, ein Dirk, einen Großschotblock, einen Baumniederholer oder einen Niederholer und eine Reffvorrichtung ausgestattet sein.
- (ii) Der Hauptausleger **darf** nicht verjüngt oder dauerhaft gebogen sein.

C.9.6 SPINNAKERBAUM

(a) ABMESSUNGEN

Artikel	Minimum	Maximum
Äußerer Extrusionsdurchmesser	50 mm	
Länge zwischen den Auflageflächen des Spinnakerbaums		2670 mm

(b) EINSCHRÄNKUNGEN

- (i) Der **Spinnakerbaum** muss aus einem runden, nicht konischen Aluminiumstrangpressprofil bestehen.
- (ii) Der **Spinnakerbaum** muss mit funktionsfähigen Zügeln ausgestattet sein, die an den Enden des Baumes befestigt sind, sowohl für die Diagonale als auch für die Vorspannleine. Wenn die Diagonale und die Vorspannleine verwendet werden, müssen sie an den Zügeln und nicht direkt am Baum befestigt sein. Der
- (iii) **Spinnakerbaum** kann mit einer oder mehreren Tripelleinen an den erforderlichen Baumenden befestigt werden, ohne dass dies einen mechanischen Vorteil gegenüber den werkseitig gelieferten Beschlägen bietet.
- (iv) Der **Spinnakerbaum** darf beim Rennen nicht am **Baum** verstaut werden.

C.9.7 STEHENDES TAKEL

(a) ABMESSUNGEN

Artikel	Minimum	Maximum
Durchmesser von Vorstag und Wanten	4 mm	
Durchmesser des oberen Achterstags	3 mm	
Durchmesser des unteren Achterstags (Draht)	3 mm	
Durchmesser des unteren Achterstagspanners (Seil)	5 mm	

(b) OPTIONAL

- (i) Optional können Takelageverbindungen, Takelageschrauben und Spannschlösser verschiedener Art verwendet werden, um die Länge **der** Takelage **anzupassen** .
Vorstag- und **Achterstagspanner** sind nicht erforderlich.
 - (ii) Zur Erleichterung **der** **Takelageeinstellung** und -verriegelung können Verriegelungsvorrichtungen optionaler Bauart verwendet werden .
 - (iii) Das obere **Achterstag** kann mit einem Seil beliebigen Durchmessers oder einem Ring bzw. Block an den beiden unteren **Achterstags** befestigt werden.
 - (iv) Die unteren **Achterstags** können mit Seilen beliebigen Durchmessers, Schäkeln oder Haken oder einer beliebigen Kombination davon an den Püttingen befestigt werden.
- (c) EINSCHRÄNKUNGEN
- (i) **Takelageverbindungen** , **Takelageschrauben** (Spannschlösser) und das Seil (sofern vorhanden), das das obere **Achterstag** mit den unteren **Achterstags** oder die unteren **Achterstags** mit den Püttings verbindet, dürfen während des Rennens nicht verstellt werden.
 - (ii) Das **stehende Gut** darf nur aus einem **Vorstag**, einem **Achterstag** mit 2 **Unterstags**, 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 Gut

(a) FÜR DEN GEBRAUCH BEIM RENNEN - OBLIGATORISCH

- (i) Die **Großsegelschot** muss zwischen Blöcken am Baum und Blöcken sowie einer am Travellerwagen befestigten Klampe und/oder einem stationären Block/einer Klampe an einem mittig am Travellerbalken befestigten Sockel geführt werden. Das Verhältnis darf nicht mehr als 4:1 betragen. Die Konfiguration ist optional.
- (ii) Die Steuerung **des Großsegel-** Schottravellers darf nicht mehr als 2:1 betragen Kauf. Die Positionen der Drehblöcke und Stollen sind optional.
- (iii) Der **Ausholer des Großsegels** muss innen im **Baumholm liegen**.
- (iv) Der Niederholer (Vang), der Blöcke, Leinen, Schäkkel und Klampen in beliebiger Anordnung enthalten kann, muss von einem Beschlag am **Mastholm** zu einem Beschlag am **Baumholm** geführt werden und darf ein Verhältnis von 8:1 nicht überschreiten. Er kann auch zu einer oder mehreren Klampen an Deck oder der Seehaube führen.
- (v) Die Cunningham-Steuerung des **Großsegels** muss von einer Krümmung am **Vorliek** des **Großsegels** zu einem darunterliegenden Beschlag am **Mastholm** führen . Sie kann auch zu einer oder mehreren Klampen am **Mast**, Deck oder der Seehaube führen.
- (vi) Das **Großsegelfall** muss in die Seilrolle oben am **Mast** eintreten und durch einen Auslaufschlitz oder -block oberhalb des Decks, aber unterhalb des Schwanenhalses, zu einem optionalen Ende verlaufen. Die Abnahme erfolgt 1:1.
- (vii) Das **Fockfall** muss durch den Fockkran unterhalb des **Vorstagbefestigungspunkts** in den **Mast** eintreten und durch einen Ausgangsschlitz oder Ausgangsblock über dem Deck, aber unterhalb des Schwanenhalses, zu einem optionalen Ende nach unten verlaufen. Der Kauf erfolgt 1:1.
- (viii) Das **Spinnakerfall** wird durch den Fockkran oberhalb des **Vorstagbefestigungspunkts** in den **Mast** eingeführt und durch einen Auslaufschlitz oder Auslaufblock oberhalb des Decks, aber unterhalb des Schwanenhalses, zu einem optionalen Ende geführt. Die Abnahme erfolgt 1:1.

- (ix) Die **Fockschoten** werden zu Drehböcken auf den **Fockwagen** geführt . Die Verteilung erfolgt 1:1 oder 2:1.
- (x) Die **Spinnakerschot** und die **Spinnakerleine** werden zunächst zu am Deck befestigten Wendeböcken und dann durch Wendeböcke an beliebigen Stellen geführt. Der Kauf erfolgt 1:1.
- (xi) Der **Spinnakerbaum**- Topf wird durch einen Block in den **Mast** eingeführt , der vom lizenzierten Hersteller an der Vorderseite des **Mastes** zwischen dem Auslegerkran und den **Salingen angebracht wurde**. Anschließend wird der **Mast** oberhalb des Decks und unterhalb des Schwanenhalses zu weiteren Drehblöcken und Klampen nach Wunsch verlassen. Die Abnahme erfolgt 1:1.
- (xii) Der **Achterstagspanner** muss zwischen dem Zügelblock an den **Achterstags** durch Leitklampen auf dem Deck im Inneren des Heckspiegels und durch eine beliebige Anordnung von Drehblöcken und Klampen verlaufen.
Der Kauf erfolgt maximal im Verhältnis 2:1.

(b) FÜR DEN EINSATZ BEIM RENNEN – OPTIONAL

- (i) Bei Verwendung einer Cunningham- **Fock** kann diese nach Wunsch geführt und beschlagen werden.
- (ii) Refleinensysteme mit Layout und Kauf optional.
- (iii) **Spinnakerbaum**- Downhol im 1:1-Verhältnis.
- (iv) Spinnakerschot - Barberholer (Twings) aus Kunststoffseil, einer an Backbord und einer an Steuerbord, jeweils bestehend aus Leitklampen oder Blöcken und einer Klampe. Die Konfiguration ist beliebig. Die Barberholer können mit einem Block, Haken oder Ring an der **Spinnakerschot/dem Spinnaker-Abspannseil** befestigt werden .
- (v) Um die Zugkraft der Fockschot zu verdoppeln, kann die **Schot** durch die **Fockschotkrümmung** **oder** durch an der Schotkrümmung befestigte Blöcke **und** zurück zur Basis des Drehblocks am Fockschlitten geführt werden.
- (vi) Ein Dirklift für den Hauptausleger im 1:1-Verhältnis.

(c) EINSCHRÄNKUNGEN

- (i) Ein Ende der **Großschot** muss entweder am Travellerblock, **Baumblock** oder Schwenkblock befestigt werden. Das andere Ende muss über eine einzelne Klampe eingestellt werden. Ein 2-Gang-Fördersystem für die **Großschot** darf nicht verwendet werden.
- (ii) **Fallenverschlüsse** oben sind für keine **Fallen** zulässig

C.10

C.10.1 **SEGELÄNDERUNGEN** , WARTUNG UND REPARATUR Folgendes ist zulässig:

ÄNDERUNGEN

- (a)
 - (i) Zugstreifen (Wölbungsstreifen) können hinzugefügt werden.
 - (ii) An **Großsegeln** und/oder Focksegeln können Kringel zur Befestigung von Cunningham-Vorrichtungen angebracht werden .

(b) WARTUNG

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

(c) REPARIEREN

- (i) Eine Reparatur von Schäden, wie beispielsweise das Flickern von Rissen mit **Segelband** , ist möglich.

C.10.2 EINSCHRÄNKUNGEN

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

C.10.3 IDENTIFIKATION

- (a) Beim Verkauf der Segel können die Nationalitätenbuchstaben und -kennzeichen den Anforderungen des neuen Besitzers entsprechend ersetzt werden.
- (b) Klassenabzeichen, Nationalbuchstaben und Kennnummern sind gemäß Anhang G der *Regattaregeln* *Segeln* auf **Großsegel** und **Spinnaker** anzubringen. Sofern bei Handicap-Rennen nichts anderes vorgeschrieben ist, entspricht die Segelnummer **der Rumpfnummer**.

C.10.4 GROSSEGEL

(a) EINSCHRÄNKUNGEN

- (i) Das **Segel** muss an einem **Fall gehisst werden**. Die Anordnung muss das Hissen und Einholen des **Segels** im Wasser ermöglichen.
- (ii) Das **Vorlieksseil** muss in den **Holmrillen** oder -schienen liegen.
- (iii) Ein Liektau am **Unterliek** des **Großsegels** ist optional.
- (iv) Der **Hals** des **Großsegels** kann schwimmend oder fest sein.
- (v) Das **Schothorn** muss am **Ausholer** und am **Baum befestigt werden**.

C.10.5 AUSLEGER

(a) EINSCHRÄNKUNGEN

- (i) Das **Segel** muss an einem **Fall gehisst werden**. Die Anordnung muss das Hissen und Einholen des **Segels** im Wasser ermöglichen.
- (ii) Der **Hals** der **Fock** wird am Vorstevenbeschlag befestigt.
- (iii) Das **Schothorn** muss an den **Fockschoten** befestigt werden.

C.10.6 SPINNAKER

(a) EINSCHRÄNKUNGEN

- (i) Der **Spinnaker** muss an einem **Fall gehisst werden**. Die Anordnung muss das Hissen und Einholen des **Segels** während des Segelns ermöglichen.
- (ii) Der **Spinnaker** kann in einer Tasche mit optionalem Design im Niedergang verstaut und von dort aus zu Wasser gelassen werden.

Section D - Rumpf

D.1 TEILE

D.1.1 OBLIGATORISCH

- (a) Rumpf-/Deckschale.
- (b) Schotten.
- (c) Fußleisten.
- (d) Bankplatten oder Formeinlagen.
- (e) Diele.
- (f) Innenleisten.
- (g) Vertikales Niedergangslukenbrett.
- (h) **Kielstumpf** (Sumpf).
- (i) V-Liegeplatz.
- (j) Vorderer Auftriebstank mit eingebauter V-förmiger Luke – entweder einteilig oder zweiteilig.
- (k) Auftriebstank unter der V-Koje mit Inspektionsöffnung(en).
- (l) Auftriebstank unter dem Cockpit mit Inspektionsöffnung am vorderen Ende in der Kabine und einer zweiten Inspektionsöffnung vor der Heck-Fußreling.
- (m) **Mastkompressionsrohr**.
- (n) Handläufe.

D.2 ALLGEMEINES

D.2.1 REGELN

Der **Rumpf** muss den aktuellen **Klassenregeln** entsprechen, sofern nicht anders angegeben

D.2.2 ÄNDERUNGEN, WARTUNG UND REPARATUR

Für Folgendes sind erneute Messungen und **Zertifizierungen** erforderlich . Sofern nicht anders angegeben, kann dies von jedem durchgeführt werden.

(a) ÄNDERUNGEN

- (i) Innenräume dürfen modifiziert oder umgebaut werden, um der in Abschnitt H.1, Plan F, dargestellten Innenraumaufteilung zu entsprechen. Solche Modifikationen müssen aus Fiberglas und/oder Sperrholz bestehen und in Gewicht und Abmessungen so weit wie möglich denen von Neubauten lizenzierter Hersteller entsprechen. Das Trockengewicht des **Bootes** darf durch solche Arbeiten nicht um mehr als 5 kg verändert werden. Die Kojenbretter müssen aus Sperrholz oder Fiberglas mit einer Dicke zwischen 9 mm und 13 mm bestehen. Sperrholzersatz für die V-Koje und die Kabinenböden muss eine Dicke zwischen 9 mm und 13 mm aufweisen. Fiberglas kann auch für die V-Koje und mit Balsakern für den Kabinenboden nach Herstellerangaben verwendet werden.
- (ii) Im Deck und in der Innenverkleidung **des Rumpfes** dürfen Löcher angebracht werden, die nicht größer als nötig für die Installation von Armaturen und die Durchführung von Leitungen sind (Steuerleitungen dürfen nicht durch das Deck verlaufen) . Diese Löcher können mit Harz vergossen werden, um den Kern vor Feuchtigkeit und Druck zu schützen.
- (iii) Der **Kielstummel** kann zur Anpassung der Kielposition verkleidet werden , jedoch nicht in einer Weise, die die Struktur beeinträchtigt oder eine Änderung der Gewichtsverteilung bewirkt.
- (iv) Auftriebskammern sind Bereiche des Bootes unter Deck, die abgedichtet sind und wasserdichte, abgedichtete Luken oder

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

Luken oder Inspektionsöffnungen zu diesen Abteilen müssen während *des Rennens versiegelt sein*.

(v) Wenn die an der Achterseite des Hauptschotts angebrachten **Wantenkettensplatten** nicht symmetrisch zur Längsmittlebene sind, kann eine (nur eine) seitlich am Hauptschott verschoben werden, sodass sie symmetrisch zur Längsmittlebene werden.

(vi) An der Vorderseite der Hauptschottwand können übergroße Trägerplatten mit einer Fläche von bis zu 60.000 mm² angebracht werden. Bis zu fünf zusätzliche Schrauben durch die Schottwand und die Trägerplatte können angebracht werden, um die Last besser auf die Schottwand zu verteilen.

(b) REPARATUREN

(i) Alle Schotten und Strukturteile dürfen nur repariert oder durch möglichst originalgetreue Materialien ersetzt.

(ii) Die Reparatur größerer Löcher nach Kollisionen oder anderen Einwirkungen erfordert die Genehmigung und Aufsicht eines Vermessers sowie die Dokumentation des Verfahrens und der verwendeten Materialien. Eine solche Aufsicht muss nicht vor Ort erfolgen. Sie 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. Dies schließt auch den Austausch des nassen Kerns ein. Das Füllen von Löchern, die durch den Ausbau von Armaturen oder Ausrüstung entstanden sind, ist hiervon nicht umfasst.

D.2.2 EINSCHRÄNKUNGEN

(a) Das Entfernen von Gelcoat oberhalb oder unterhalb der **Wasserlinie** zum Glätten des **Rumpfes** ist nicht zulässig. Gelcoat darf jedoch nur so weit abgeschliffen werden, wie es für die Haftung von Farbe oder Beschichtungen erforderlich ist. Diese Farbe oder Beschichtung darf anschließend geglättet werden.

(b) Es dürfen keine Änderungen vorgenommen werden, wenn sich dadurch die Gewichtsverteilung im **Boot ändert**.

(c) Die Außenseite der Verbindung zwischen **Rumpf** und Heckspiegel darf einen Radius von mindestens 2 mm aufweisen.

D.2.3 DEFINITIONEN

(a) **Der Bezugspunkt des Rumpfes** ist die Stelle, an der das Heck oder seine Verlängerung auf die Unterseite der **Rumpfschale** oder ihre Verlängerung auf der Mittlebene des **Rumpfes** trifft .

D.2.4 IDENTIFIKATION

(a) Die **Rumpfidentifikationsnummer** wird von J Boats, Inc. zugewiesen.

(b) Die Rumpfidentifikationsnummer muss in den Heckspiegel eingegossen oder dauerhaft daran befestigt sein.

D.2.6 BAUHERREN

(a) Der **Rumpf** muss von einem von J Boats, Inc. lizenzierten Bootsbauer gebaut werden.

(b) Alle Formen müssen von J Boats, Inc. genehmigt werden.

(c) Die **ICA** kann bei der Genehmigung der Formen behilflich sein.

- (d) Nach der Genehmigung durch J Boats, Inc. dürfen keine Formen mehr ohne die schriftliche Genehmigung von J Boats, Inc. geändert werden.

D.3 RUMPF/DECKSCHALE

D.3.1 MATERIALIEN

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

D.3.2 KONSTRUKTION

Die Konstruktion der Rumpf-/Deckschale erfolgt durch Handlaminieren in den zugelassenen Formen gemäß den von J Boats, Inc. bereitgestellten Abmessungen, Spezifikationen und Plänen.

D.4 SCHOTTEN

D.4.1 MATERIALIEN

Schotten müssen aus Sperrholz in Marinequalität oder Fiberglas, ähnlich dem von lizenzierten Herstellern verwendeten, gefertigt sein.

D.4.2 KONSTRUKTION

Die Konstruktion der Schotten erfolgt nach den von J Boats bereitgestellten Entwürfen. Die Schotten werden gemäß den von J Boats, Inc. an seine lizenzierten Hersteller übermittelten Entwürfen und Layup-Plänen an der Rumpfschale **befestigt**.

D.5 MONTIERTE RUMPFBEFESTIGUNGEN

D.5.1

(a) OBLIGATORISCH

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

- (i)
- (ii) Zwei Bugkeile.
- (iii) Eine Bugklampe.
- (iv) Vier Kettenplatten.
- (v) Zwei **Auslegerschienen**.
- (vi) Zwei Hauptwinden.
- (vii) Eine Großschotschiene mit Traveller-Stange.
- (viii) Zwei Heckklampen.
- (ix) Zwei obere und untere Ruderzapfen.
- (x) Eine vertikale Niedergangsluke.
- (xi) Ein **Mastkompressionsrohr**.
- (xii) Zwei Handläufe (Holz/Edelstahl), die auf gleich großen Seiten der Seehaube dauerhaft am Kabinendach befestigt sind.
- (xiii) Mindestens sieben Fußreling, drei auf jeder Seite des Decks an der Deckkante und eine quer über das Deck an der Decksspiegelkante und optional welche entlang der Mittellinie des Vordecks und auf den Sitzen für Fußstützen.

D.6 GEWICHTE

D.6.1 HERSTELLERGEWICHT (MONTIERTER RUMPF)

- (a) Das Gewicht des **Rumpfes** einschließlich **Kiel**, Ruder und Pinne mit allen vorgeschriebenen Formteilen, Aufbauten und Befestigungen des Rumpfes darf nicht weniger als 770 kg und nicht mehr als 815 kg betragen.
- (b) Der lizenzierte Hersteller muss den **Kiel** und **den Rumpf** wie oben unter (a) beschrieben wiegen und das Gewicht an der entsprechenden Stelle im **Messformular** Teil B eintragen.
- (c) **Korrekturgewichte** müssen, falls erforderlich, aus Bleibarren bestehen, die wie in C.6.2 beschrieben installiert und mit Schrauben, Permanentkleber oder Fiberglas 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 darf weder die Hinterkante des **Kielstummels** noch die Hinterkante des **Kiels** 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

Im Folgenden sind

erneute Messungen und **Zertifizierungen** erforderlich. Sofern nicht anders angegeben, kann dies von jedem durchgeführt werden.

(a) ÄNDERUNGEN

- (i) **Rumpfanhänge** können durch Hinzufügen oder Entfernen von Material geglättet und geformt werden, solange die Abmessungen und Versätze in ABSCHNITT H, Plan C für **Kiele** und Plan D für **Ruder weiterhin eingehalten werden**.
- (ii) Die für **die Rumpfanhänge** verwendeten Verkleidungsmaterialien dürfen die Dichte von Standard-Glasfaserkonstruktionen nicht überschreiten. Dem Verkleidungsharz dürfen keine Metalle oder schweren Füllstoffe zugesetzt werden.

E.2.3 HERSTELLER

Die **Rumpfanhänge** müssen von Herstellern hergestellt werden, die über eine Lizenz von J Boats, Inc. verfügen.

E.3 KIEL

E.3.1 MATERIALIEN

- (a) Der **Kiel** muss aus Blei oder einer Bleilegierung gemäß den Spezifikationen bestehen, die J Boats, Inc. den lizenzierten Herstellern zur Verfügung stellt.
- (b) Der Bleikiel **muss** mit glasfaserverstärktem Harz und/oder Füllharz in den in diesen Klassenregeln, einschließlich ABSCHNITT H, Plan C, angegebenen Abmessungen bedeckt sein. Er kann auch mit Gelcoat beschichtet oder lackiert werden.

E.3.2 KONSTRUKTION

- (a) Der **Kiel** muss in einer von J Boats, Inc. zugelassenen Form hergestellt werden. World Sailing und die **ICA** können bei der Zulassung der Formen behilflich sein.
- (b) Der **Kiel** muss mit mindestens 5 Kielbolzen aus Edelstahl **gemäß** den Spezifikationen von J Boats am **Rumpf** befestigt werden.
- (c) Zum Anheben des Bootes muss der hintere **Kielbolzen** eine Öse aus Edelstahl haben oder die beiden hinteren **Kielbolzen** müssen über eine Edelstahlstange mit dazwischen befestigter Edelstahllöse verfügen.

E.3.3 ABMESSUNGEN

- (a) Der **Kiel** und seine Platzierung müssen allen Abmessungen in ABSCHNITT H.2, Messpläne, entsprechen.
- (b) Der Abstand vom **Rumpfbezugspunkt** bis 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, darf nicht mehr als 3029 mm und nicht weniger als 3003 mm betragen.
- (d) Die Oberfläche des **Kiels** muss von der **Rumpfschale** abwärts, einschließlich des **Kielstumpfs** , in allen Ebenen eben sein.
- (e) Die Vorder- und Hinterkanten des **Kiels** müssen innerhalb von 5 mm einer geraden Linie zwischen den Abschnitten I und IV (von H.1 Plan C **Kielplan**) liegen.
- (f) Die Hinterkante des **Kiels** darf unterhalb der MPE nicht weniger als 6 mm und oberhalb der MPE bis zur Rumpfkreuzung nicht weniger als 8 mm breit **sein** .
- (g) Die maximale Tiefe des **Kiels** , gemessen von MPA bis zur Kielunterseite, **darf** nicht mehr als 720,7 mm und nicht weniger als 708 mm betragen.
- (h) Der Abstand zwischen MPA und 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 zwischen MPC und 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 253 mm über MPB.
- (k) Die Vorder- und Hinterkante zwischen den Abschnitten 1 und 4 muss innerhalb einer Toleranz von +/- 3 mm gerade sein. Zwischen den Abschnitten 1 und 4 muss die Kieloberfläche **in** jeder Ebene glatt 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 verkleidet wird.
- (b) Das tatsächliche **Kielgewicht** ist vom zugelassenen Hersteller in Abschnitt B des Messformulars einzutragen.

E.4 RUDERBLATT UND PINNE

E.4.1 MATERIALIEN

- (a) Das **Ruderblatt** soll aus glasfaserverstärktem Harz über einem Balsaholz gefertigt sein. Kern.
- (b) Die Pinne muss aus Holz bestehen. 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 Armaturen

- (a) OBLIGATORISCH
 - (i) Ruderzapfen und -bolzen und/oder -stifte können durch ähnliche oder schwerere Beschläge beliebiger Hersteller ersetzt werden, solange diese Beschläge das **Ruder** vom Heckspiegel bis zur Vorderkante des **Ruders nicht mehr als 50 mm überragen**.

E.4.4 GEWICHTE

- (a) Das Gewicht des **Ruders** mit angebrachten Zapfen oder Bolzen 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 werden.

E.4.5 ABMESSUNGEN

- (a) Die **Rudertiefe** ab **Rumpfüberstand** muss zwischen maximal 890 mm und minimal 860 mm liegen.
- (b) Die **Ruderdicke** muss mindestens 39,4 mm betragen.
- (c) Die **Rudersehnenlänge** (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 Eckradius an der Hinter- und Vorderkante muss mindestens 40 mm betragen.

Section F - Rig

F.1 TEILE

F.1.1 OBLIGATORISCH

- (a) **Mastspar**
- (b) **Auslegerholm**
- (c) **Stehendes Gut**
- (d) **Laufendes Gut**
- (e) **Spinnakerbaum**

F.2 ALLGEMEINES

F.2.1 REGELN

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

F.2.2 ÄNDERUNGEN, WARTUNG UND REPARATUR

- (a) **Masten** dürfen in keiner Weise verändert werden, außer wenn dies durch diese **Klassenregeln gestattet ist**.
- (b) Hülsen, Platten und/oder Befestigungselemente können zum Reparieren von **Holmen** und/oder zum Abdecken von Löchern aufgrund fehlender Beschläge verwendet werden.

F.3 MAST

F.3.1 MATERIALIEN & KONSTRUKTION

- (a) Das **Mastholmprofil** muss 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 **Mastes** das Deck schneidet, wie in Abschnitt H, Plan A angegeben.

F.3.3 Armaturen

(a) OBLIGATORISCH

- (i) Obere Platte.
- (ii) **Mastkopfbeschlag** (Kran).
- (iii) Eine obere **Großsegelfallrolle** .
- (iv) Zwei weibliche Durchführungen für Pressfittings der oberen **Abdeckung** .
- (v) **Vorstag-/ Fockkran**.
- (vi) Eine obere **Spinnakerfallrolle** .
- (vii) Eine obere **Fockfallrolle** .
- (viii) Ein **Spinnakerbaum-Hebeausgangsblock** ,
- (ix) **Spreizer-** Kompressionsrohr und Halterungen oder **Spreizstange** .
- (x) Zwei **Spreizer**.
- (xi) Zwei weibliche Durchführungen für Pressfittings der unteren **Wanten** .
- (xii) Maximal ein **Spibaumbeschlag** .
- (xiii) Schwanenhals.
- (xiv) Befestigung des Niederholergurts (Vang) .
- (xv) Gegossener Fersenbeschlag oder von J Boats, Inc. zugelassenes Fersendesign mit integriertem oder angebrachtem 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) Dampferlichter und Ankerlichter
- (v) Klebeband für Scheuerschutz, Zurrgurte, Schäkel und jegliche Befestigungsvorrichtungen

F.3.4 ABMESSUNGEN

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

F.3.5 EINSCHRÄNKUNGEN

- (a) Der Überstand des **Spinnakerbaumbeschlags** vom Mast darf 55 mm nicht überschreiten.
- (b) An der Seite der **Mastspiere** dürfen keine **Fallen** oder Lifte befestigt werden.
- (c) Keine unteren Enden von **Fallen** oder Liften dürfen den **Mast** oberhalb der Schwanenhalsbefestigung verlassen.
- (d) Die unteren Drehblöcke für **Fallen** und Lifte müssen sich innerhalb des von J Boats, Inc. zugelassenen Mastfußdesigns **befinden** oder daran befestigt sein .

F.4

F.4.1 AUSLEGERMATERIALIEN UND -KONSTRUKTION

- (a) Die Extrusion des **Baumholms** muss eine feste **Segelnut** aufweisen , die mit dem **Holm integriert ist**.
- (b) Der **Baumholm** muss von einem zugelassenen Hersteller nach den von J Boats, Inc. bereitgestellten Plänen und Spezifikationen aus Aluminium gefertigt werden.

F.4.2 Armaturen

(a) OBLIGATORISCH:

- (i) Schwanenhals-Befestigungsstück aus Aluminiumguss **oder** Schwanenhals aus Aluminiumguss mit **Befestigungsstück** aus Kunststoffeinsatz .
- (ii) Befestigung des Kicking Strap (**Baumniederholer**).

(b) OPTIONAL

- (i) Beschläge zum Erleichtern des Reffens.
- (ii) Bei älteren Schwanenhalsbeschlägen können die Teile für einen festen **Hals** und Reffhörner entfernt sein.
- (iii) Befestigung eines **Baumdirks** an der **Baumendarmatur** .

F.4.3 EINSCHRÄNKUNGEN

- (a) Der Großbaum **kann** mit Befestigungspunkten nur für einen verstellbaren **Ausholer**, ein Dirk, einen **Großsegelblock** , einen Niederholer (**Baumniederholer**) und eine Reffvorrichtung (deren Position optional ist) ausgestattet sein.
- (b) Der Hauptausleger **darf** nicht verjüngt oder dauerhaft gebogen sein.

F.5 SPINNAKERBAUM

F.5.1 BAUHERR

- (a) Der Builder ist optional.

F.5.2 MATERIALIEN

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

F.5.3 Armaturen

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

F.5.4 ABMESSUNGEN

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

F.6 STEHENDES TAKEL

F.6.1 MATERIALIEN

- (a) Die **Wanten, das Achterstag** und **das Vorstag** müssen aus rostfreiem Stahl oder verzinktem Mehrlitzendraht bestehen.
- (b) Die **Achterstagverbindung** muss aus rostfreiem Stahl oder verzinktem Mehrstrangdraht bestehen.

F.6.2 KONSTRUKTION

- (a) Hersteller/Lieferant ist optional. Drähte und Litzen müssen rund sein. Dyform oder gleichwertige Produkte sind verboten.
- (b) OBLIGATORISCH
 - (i) Ein **Vorstag** von mindestens 4,0 mm.
 - (ii) Obere **Wanten** (2) von mindestens 4,0 mm.
 - (iii) Unterwanten (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 Armaturen

- (a) OBLIGATORISCH
 - (i) **Wantenspannschrauben** (Spannschlösser) (4)
- (b) OPTIONAL
 - (i) **Vorstag**- Takelageverbindungen und/oder **Wantenspanner** (Spannschloss).
 - (ii) **Achterstag - Zaumzeugschrauben** (Spannschlösser) oder Seilbefestigungen.
 - (iii) Schnellverschlusshaken, Schäkel oder Seilbefestigungen **für** Achterstagszügel.
 - (iv) ABMESSUNGEN **der Wanten**

F.6.4 -Takelageverbindungen (siehe C.9.7(a))

- (a) **Stehendes Gut** muss den Klassenregeln entsprechen.

F.7 Teile/Materialien **für das laufende Gut** –

F.7.1 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 Stärke von nicht mehr als 4:1.
 - (iii) **Niederholer (Vang)** – Kunststoffseil mit einer Zugkraft von höchstens 8:1, mit einem optionalen Stropp aus Draht oder Kunststoffseil von höchstens 152 mm Länge, 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.
 - (iii) Spinnakerschot und **Spinnakerseil** – synthetisches Seil , nicht weniger als 8 mm.
 - (viii) **Spinnakerbaum**- Heben oder Aufholer – synthetisches Seil, nicht weniger als 6 mm.
 - (ix) Steuerung **des Großsegel** -Travellers – synthetisches Seil.
 - (x) **Achterstagspanner** – synthetisches Seil mit einer Zugkraft von nicht mehr als 2:1.
 - (xi) **Großsegel** Cunningham – Draht- und/oder Kunststoffseil mit einem Verhältnis von nicht mehr als 6:1.
 - (xii) **Großsegel-Ausholer** – Draht- und/oder Kunststoffseil.
 - (xiii) Spinnaker Barber-Trailer (Twings) – synthetisches Seil
- (b) OPTIONAL
- (i) Niederholer **des Spinnakerbaums** – synthetisches Seil, nicht weniger als 6 mm.
 - (ii) **Fock**- Cunningham-Leine – Draht- und/oder Kunststoffseil mit einer Stärke von nicht mehr als 4:1.
 - (iii) Hauptausleger - Dichthub – Draht- oder Kunststoffseil.
 - (iv) Reffleinen – synthetisches Seil.
 - (v) Alle Leitungen können abisoliert oder verjüngt werden, solange die Minstdurchmesser 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 **den Lattentaschen erlaubt**.
- (b) Großsegel und Fock dürfen mit **Fenstern** aus beliebigem Material ausgestattet sein. Die **Fenster** dürfen in keiner Richtung mehr als 1500 mm breit sein und der Abstand zwischen den **Fensterkanten** **darf** nicht weniger als 80 mm zur nächsten **Segelkante betragen**.
- (c) **Segel** können an Ecken, Löchern und Reffpunkten **primär aus flexiblem Material oder einer Beschichtung verstärkt** sein und **sekundär** durch zusätzliche Lagen verstärkt sein. Diese **primären** und **sekundären Verstärkungen** müssen in jede Richtung gefaltet werden können, ohne dass die Fasern beschädigt werden.

G.2.2 REGELN

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

G.2.3 MESSUNG

- (a) **Die Segelmesssteuerung J/22** ist ereignisgesteuert. Die **Segelmessmarke** muss ereignisspezifisch sein.
- (b) Ein Klassenvermesser muss Segel mit einer **Segelvermessungsmarke** (einem Stempel und/oder einer Unterschrift) in der Nähe des **Halses (Spinnaker** in der Nähe des **Schothorns)** neben dem Lizenzetikett zertifizieren.
- (c) Sobald ein **Segel** bei einer Veranstaltung **zertifiziert** wurde, muss es bei einer anderen Veranstaltung nicht **erneut vermessen** werden, es sei denn, es wurde verändert. Zusätzliche **Segelmessmarken** müssen gemäß Abschnitt (b) oben am **Segel** angebracht werden.

G.2.4 SEGELMACHER

- (a) Es ist keine Lizenz erforderlich.

G.2.5 IJ22CA SEGEL -ROYALTY-LABEL

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

G.3 GROSSEGEL

G.3.1 IDENTIFIKATION

- (a) Das Klassenabzeichen muss blau sein und in einen 305 mm breiten und 610 mm breiten hohes Rechteck in Übereinstimmung mit dem Diagramm in ABSCHNITT H, Plan B und gemäß RRS lokalisiert werden.

G.3.2 MATERIALIEN

- (a) Die **Lagenfasern** müssen aus einer einzigen **gewebten** Polyesterlage von mindestens 198 Gramm bestehen pro Quadratmeter, mit Ausnahme eines **Fußregals** mit einer Breite von höchstens 200 mm. Das **Lagenmaterial** muss aus traditionell gewebten Polyesterfasern bestehen, so dass beim Zerreißen des Materials die Fasern getrennt werden können, ohne dass Beweismaterial aus Film.
- (b) Die Latten müssen aus Fiberglas bestehen.
- (c) Das Kopfteil kann aus jedem beliebigen Material bestehen.

G.3.3 KONSTRUKTION

- (a) Die Konstruktion muss wie folgt sein: **weiches Segel, einlagig**.
- (b) Riffpunkte sind optional.
- (c) Erlaubt sind: Nähte, Kleber, Bänder, Lieken, **Lieken** (erforderlich), Eckösen, Kopfteil mit Befestigungen, Cunningham-Öse oder Umlenkrolle, **Lattentaschenflicken, Lattentaschengummi, Lattentaschenendkappen**, **Achterliek** mit Klampe, **Fenster** gemäß G.2.1(b), Windfähnchen, **Segelform** Anzeigestreifen und Gegenstände, die durch andere anwendbare Vorschriften zugelassen oder vorgeschrieben sind *Regeln*.
- (d) Das **Unterliek** des **Großsegels** kann lose sein oder ein Liektau haben.
- (e) Das **Vorliek** des **Großsegels** muss mit einem Liektau am **Mast** befestigt werden.

G.3.4 ABMESSUNGEN

Artikel	Minimum	Maximum
Achterlieklänge		8415 mm
Halbe Breite		1910 mm
Dreiviertelbreite		1155 mm
Obere Breite		145 mm
Kopfteil		115 mm
Masse der Lagen des Segelkörpers	198 g/m ²	
Kopfpunkt zur Mittellinie der oberen Lattentasche am Blutegel	1625 mm	
Schothornpunkt zur Mittellinie der unteren Lattentasche am Blutegel	1625 mm	
Oberlattenlänge		585 mm
Zwischenlattenlänge (maximal 2 sind gestattet)		915 mm
Unterlattenlänge		915 mm
Lattenbreite		50 mm

G.4 NICHT VERWENDET

G.5 JIB

G.5.1 MATERIALIEN

- (a) Die **Lagenfasern** müssen aus einer einzigen **gewebten** Polyesterlage von mindestens 186 Gramm bestehen pro Quadratmeter. Das **Lagenmaterial** muss aus traditionell gewebtem Polyester bestehen

Fasern, so dass beim Zerreißen des Materials die Trennung der Fasern, ohne Film Spuren zu hinterlassen.

- (b) Die Latten müssen aus Fiberglas bestehen.

G.5.2 KONSTRUKTION

- (a) Die Konstruktion muss wie folgt sein: **weiches Segel, einlagig**.
- (b) Erlaubt sind: 3 Latten, ein Reff, Nähte, Kleber, Bänder, Ecken, Ösen, Cunningham-Öse oder Rolle, Metall- oder Stoffstränge, **Achterliek** mit Klampe, **Fenster** gemäß G.2.1(b), Krümmung oder Öse im **Fuß** für eine Heftung, Leine, Windfähnchen, **Segelformanzeigestreifen** und Gegenstände wie erlaubt oder durch andere anwendbare Vorschriften vorgeschrieben.
- (c) Das **Segel** muss mit Stagsegeln am **Vorstag** befestigt werden. Wenn Tuchstangs angebracht sind, Es sind nur Druckknöpfe aus Metall oder Kunststoff zulässig. Es darf nur ein Druckknopf für jeden Strang.
- (d) Das **Achterliek** darf durch maximal drei gleichmäßig verteilte Latten gestützt werden.

G.5.3 ABMESSUNGEN

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

G.6 SPINNAKER

G.6.1 MATERIALIEN

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

G.6.2 KONSTRUKTION

- (a) Die Konstruktion muss sein: **weiches Segel, einlagiges Segel**.
- (b) Der **Segelkörper** muss durchgehend aus der gleichen **gewebten Lage** bestehen.
- (c) Erlaubt sind: Nähte, Leime, Bänder, Ösen, Vernähen, Linienaugen, Warnsignale und Gegenstände, wie sie von anderen anwendbaren *Regeln*.

- (d) Der Spinnaker muss ein dreiseitiges Segel sein , symmetrisch um seine vertikale Mittellinie.

G.6.3 MESSUNGEN UND ABMESSUNGEN

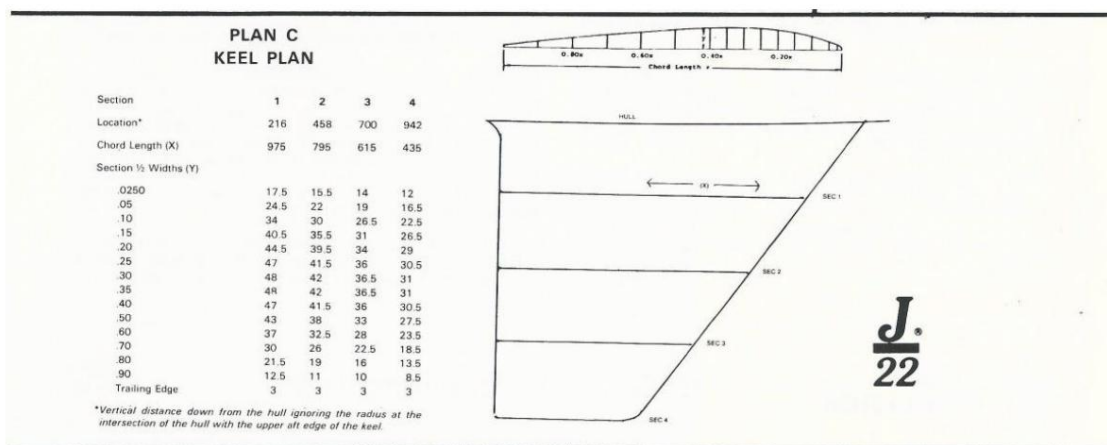
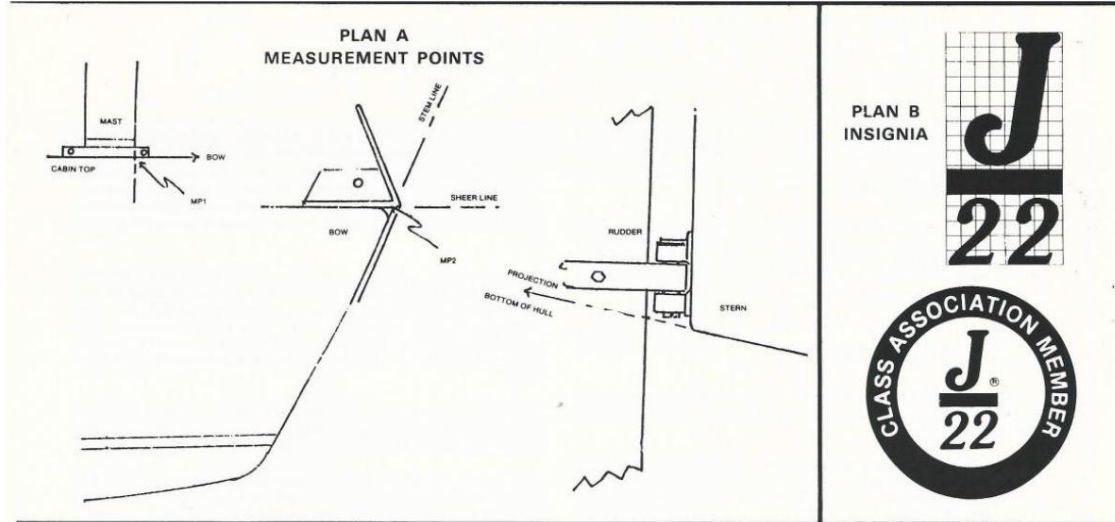
Artikel	Minimum	Maximum
Oberseite des Kopfes bis zu den Schothornpunkten	7450 mm	7585 mm
Länge der vertikalen Mittelfalte		8700 mm
Halbe Breite in beliebiger Höhe		2465 mm

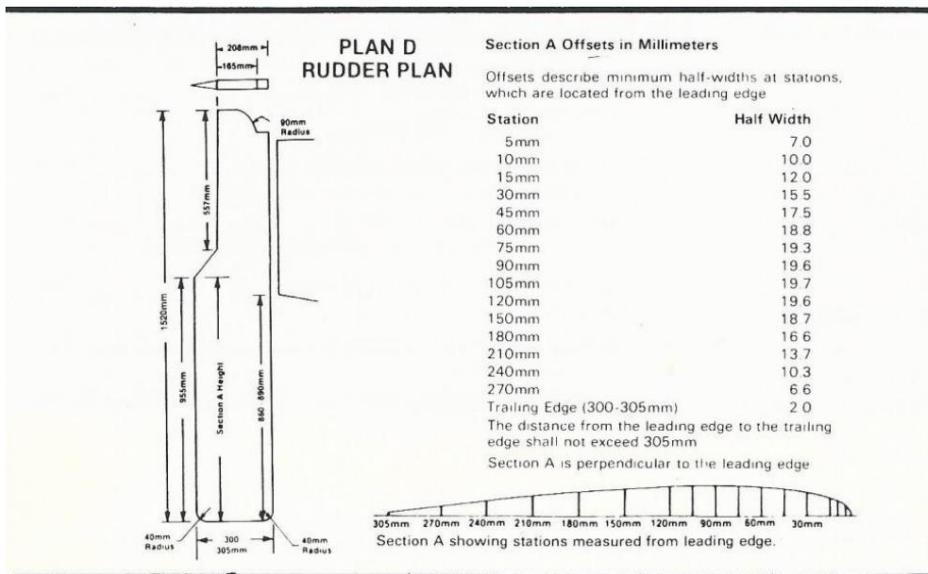
- (a) Der Spinnaker muss in der Mitte gefaltet um seine vertikale Achse gemessen werden. Mittellinie mit den darüberliegenden **Blutegeln** . Es muss ausreichend Spannung angewendet werden um Falten und Knicke entlang der Messlinie zu entfernen.
- (b) Wenn das **Segel** wie in G.6.3(a) beschrieben ausgelegt ist, kann an jedem Punkt entlang des **Achterlieks** Der Abstand zum nächstgelegenen Punkt auf der Mittelnahnt muss kleiner sein als der maximal zulässigen Wert in der obigen Tabelle.

PART IV - ANHÄNGE

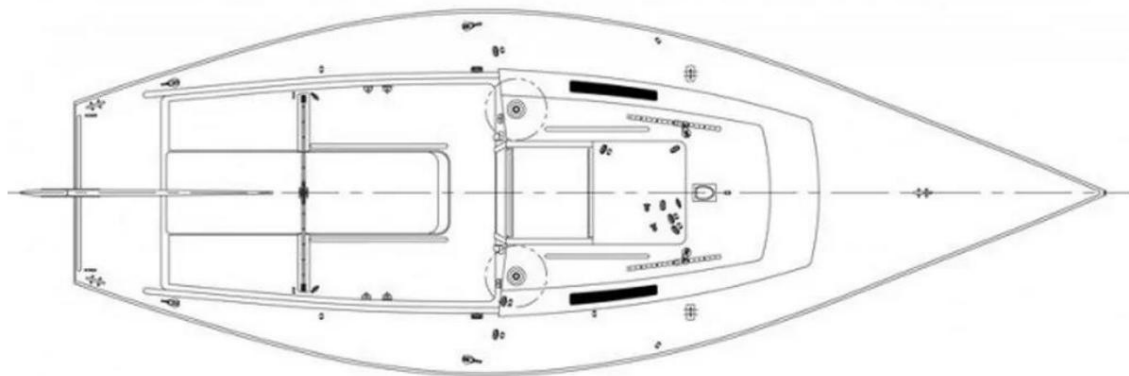
Section H - Pläne

H.1 BAUPLAN

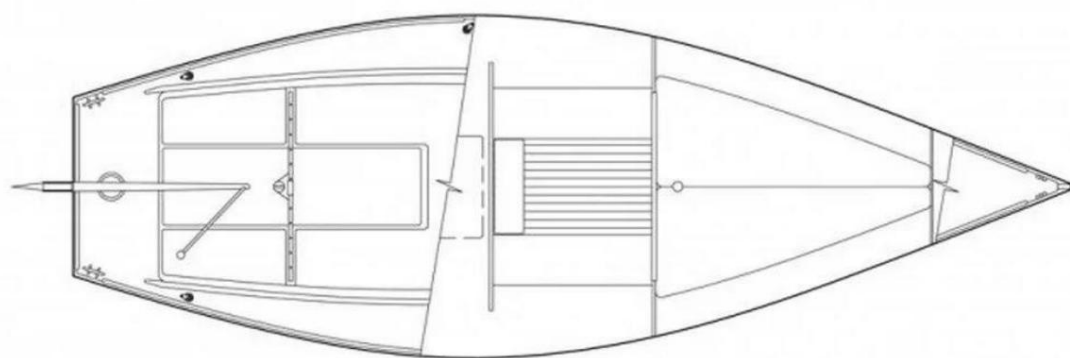




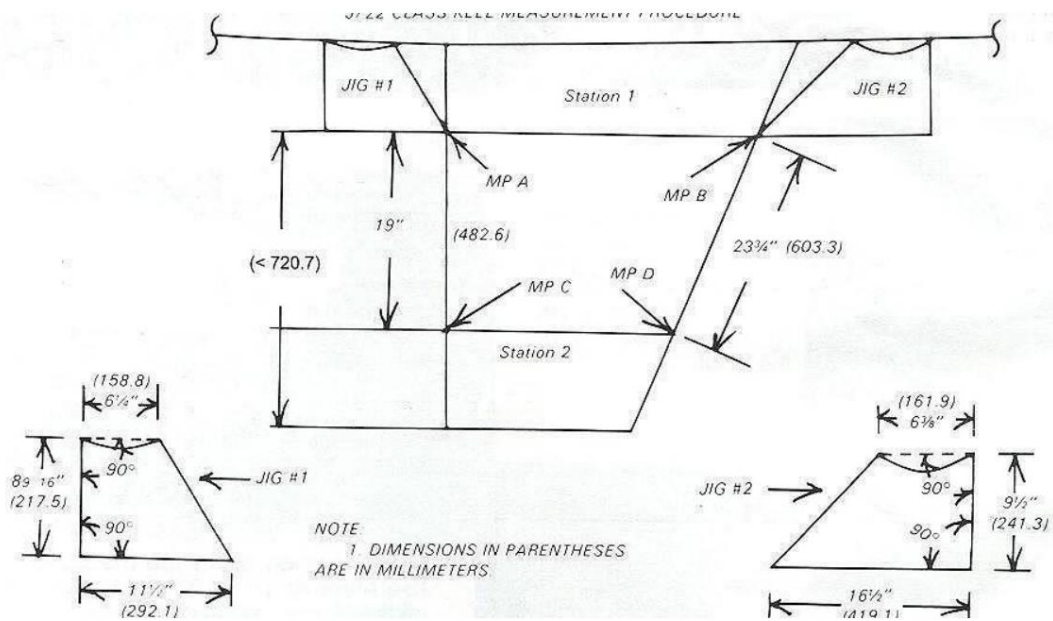
PLAN E – DECKLAYOUT



PLAN F – INNENRAUMPLANUNG



H.2 MESSPLÄNE



Section I - Optionen zur Änderung von Ereignisregeln

I.1 ALLGEMEINE HINWEISE

Diese Regeln müssen im Einzelnen durch die Segelanweisungen gemäß WR 87 geltend gemacht werden. Standardmäßig gelten diese Regeln nicht. Die Ausschreibung muss den Hinweis enthalten, dass „**Klassenregel** (XYZ) in den Segelanweisungen in I.(X) oder (Beschreibung einer besonderen Änderung) geändert wird“. Dies muss auch in den Segelanweisungen vermerkt sein. Die hier in Abschnitt J beschriebenen Optionen sind Teil dieser **Klassenregeln** und bedürfen für ihre Aufnahme in eine Veranstaltung keiner Genehmigung **der ICA** . Alle anderen Änderungen der **Klassenregeln** (Beschreibung einer besonderen Änderung) bedürfen der Genehmigung der ICA.

I.2 ERSATZ-SPINNAKER Die Klassenregel C.10.2

kann gemäß RRS 87 geändert werden, um einem **Boot** zu gestatten , während eines Rennens für ein bestimmtes Ereignis einen Ersatz-Klassenspinnaker an Bord zu haben, vorbehaltlich der folgenden Bestimmungen:

- (a) Der Ersatzspinnaker muss bei der Vermessung als solcher gekennzeichnet werden und kann von den Wettkampfspektoren mit einer speziellen **Wettkampfbegrenzungsmarke** versehen werden.
- (b) Der Ersatzspinnaker darf während des Rennens nicht verwendet werden, sondern nur für die An- und Abreise zum Renngelände.

I.3 BESATZUNGSBESCHRÄNKUNGEN Dies

ändert die Klassenregel C.2.1 gemäß RRS 87. Es gibt keine Beschränkung des Gesamtgewichts der **Besatzung** .

I.4 NUR GROSSEGEL UND FOCK

Die Veranstaltung darf nur mit zwei Segeln gesegelt werden – einem **Großsegel** und einer Fock. Eine Fock gemäß **Klassenregel** G.4 ist die einzige während des Rennens zulässige **Fock** .

Datum des Inkrafttretens: 23. April 2025

Veröffentlichungsdatum: 1st März 2025

© *Weltsegeln*