

PIRAT - Klassenvorschriften

gültig ab 1.05.1976 (Stand: 1.04.2013)

1. Allgemeines

1.1 Der Pirat ist eine von Karl Martens entworfene Zweimann-Einheitsjolle.

1.2 Diese Klassenvorschriften sollen sicherstellen, dass alle Boote dieser Klasse in allen Punkten, die die Geschwindigkeit und die Segeleigenschaften beeinflussen, soweit wie möglich gleich sind. Die Vorschriften sind in diesem Sinne auszulegen. Alles, was in diesen Klassenvorschriften nicht ausdrücklich erlaubt ist, ist verboten.

1.3 Um unerwünschte Konstruktionen oder Abweichungen von Plänen und Klassenbestimmungen zu verhindern, die nicht im Sinne der Klasse sind und das Prinzip der Einheitsklasse gefährden, können Änderungen in den Plänen oder Klassenbestimmungen kurzfristig vom Technischen Ausschuss (TA) des DSV vorgenommen werden. Änderungen der Klassenvorschriften können nur mit 2/3-Mehrheit der Klassenvereinigungs-Jahreshauptversammlung beschlossen werden und müssen vom TA des DSV genehmigt werden.

1.4 Um technische Verbesserungen zu erproben, die über diese Vorschriften hinausgehen, kann der TA des DSV für die Teilnahme an Regatten einzelnen Booten (höchstens drei) Ausnahmegenehmigungen erteilen. Diese Boote dürfen an nationalen und internationalen Meisterschaften nicht teilnehmen. Nach genügender Erprobung entscheidet der TA des DSV, ob solche Verbesserungen zu Regatten offiziell zugelassen werden.

1.5 Alle Boote müssen nach den offiziellen Unterlagen gebaut sein (Klassenvorschriften, Zeichnungen, Meßbrief). Bestehen Widersprüche zwischen Klassenvorschriften, Zeichnungen und Meßbrief, so ist dieses dem TA des DSV zur Klärung vorzulegen.

1.6 Die Verwaltung der Klasse obliegt dem DSV in Zusammenarbeit mit der internationalen Klassenvereinigung.

1.7 Der DSV und die Klassenvereinigung übernehmen keine rechtliche Haftung hinsichtlich dieser Vorschriften und irgendwelcher daraus abgeleiteter Ansprüche.

1.8 Diese Vorschriften sind gültig ab 1.05.1976.

Bootsrümpfe, die vor diesem Termin gebaut wurden und diesen Vorschriften nicht entsprechen, können einen Meßbrief erhalten, wenn die zur Zeit des Baues gültigen Vorschriften eingehalten wurden.

2. Gebühren

2.1 Die Vermessungs- und Registriergebühren werden vom nationalen Verband festgelegt und richten sich nach den jeweils gültigen Gebührenordnungen.

2.2 Die Lizenzgebühren sind an den DSV zu zahlen.

3. Hersteller / Baulizenzen

3.1 Boote der Piraten-Klasse dürfen nur durch Hersteller gebaut werden, die hierfür vom DSV (Gründungsstraße 18, 22309 Hamburg) lizenziert sind. Eigenbau ist ohne Lizenz erlaubt. Als Eigenbauer gelten die Personen, die nicht mehr als ein Boot im Jahr ausschließlich für ihren Eigenbedarf bauen.

3.2 Baulizenzen müssen beim DSV beantragt werden. Bei ausländischen Werften muß dieser Antrag durch den jeweiligen nationalen Verband befürwortet werden.

3.3 Die Baulizenzgebühr muß vom Hersteller für jedes gebaute Boot an den DSV gezahlt werden, gleichgültig, ob dieses Boot später vermessen oder registriert wird.

3.4 Der Hersteller ist verpflichtet, die Boote der Piraten-Klasse in Übereinstimmung mit den gültigen Regeln zu bauen.

3.5 Der Hersteller ist verpflichtet, unter Verzicht auf die Einrede der Verjährung alle nachweislich beim Bau entstandenen Regelwidrigkeiten auf eigene Kosten zu beseitigen.

4. Registrierung / Meßbrief

4.1 An Klassenwettfahrten dürfen nur solche Boote teilnehmen, für die ein gültiger, vom nationalen Verband abgestempelter und auf den Namen des Eigners ausgestellter Meßbrief vorliegt.

4.2 Der Meßbrief wird vom DSV aufgrund eines von einem anerkannten Vermesser ausgefüllten Vermes-

sungsformblattes erstellt. Blanko-Formblätter sind in der DSV-Geschäftsstelle erhältlich.

4.3 Mit dem Meßbrief erhält der Eigner eine Vermessungsplakette, die deutlich sichtbar am Spiegel des Bootes anzubringen ist. Diese Plakette kennzeichnet das Boot als ordnungsgemäß vermessen.

4.4 Der Meßbrief wird ungültig durch
(a) Eignerwechsel: In diesem Fall muß der Meßbrief beim DSV eingereicht werden, zusammen mit einer Erklärung des Voreigners, dass am Boot keine Veränderungen vorgenommen wurden, die gegen die Klassenbestimmungen verstoßen.
(b) Änderungen am Rumpf, Rigg oder Segel. Hierzu ist eine Nachvermessung durch einen DSV-Vermesser notwendig.

4.5 Regel 4 kann ersetzt werden durch entsprechende Vorschriften anderer nationaler Verbände.

5. Vermessung

5.1 Die Vermessung darf nur durch einen vom nat. Verband anerkannten Vermesser vorgenommen werden.

5.2 Kein Vermesser darf ein Boot, Spieren, Segel oder Ausrüstung vermessen, die ihm gehören, die von ihm hergestellt wurden bzw. an denen er beteiligt oder Miteigentümer ist (Ausnahme 'C' Vermesser).

5.3 Die Vermessung muß mit den offiziellen DSV-Schablonen erfolgen.

5.4 Soweit die Vorschrift nichts anderes aussagt, gelten die Vermessungsvorschriften der IYRU.

5.5 Nach der Erstvermessung ist der Eigner verantwortlich für die Einhaltung der Klassenvorschriften.

6. Identifizierungszeichen

6.1 Die Unterscheidungsnummer ist in gut lesbar großen Zahlen in den Kiel bzw. Doppelboden hinter dem Schwertkasten einzubrennen, einzuschneiden oder bei Kunststoffbooten auf eine fest eingegossene Metallplatte einzuschlagen. Die im Segel gefahrene Nummer und die am Rumpf angebrachte Nummer müssen identisch sein.

6.2 Das Klassenzeichen, die Nationalitätsbuchstaben und die Unterscheidungsnummer müssen in Übereinstimmung mit Regel 77 und Anhang G der gültigen W.R. angebracht werden.

6.3 Das Klassenzeichen besteht aus einem roten Piratenbeil. Das Zeichen ist auf beiden Seiten des Segels deckungsgleich mit der Schneide nach vorn anzubringen.

Europa-Cup-Sieger dürfen das Klassenzeichen in Gold fahren, nationale Meister in Silber. Diese Auszeichnungen sind auf den jeweiligen Steuerermann beschränkt.

6.4 Ab Segelvermessungsdatum 1.04.2000 müssen die Nationalitätsbuchstaben in Übereinstimmung mit der letzten W.R. geführt werden.

7. Bauverfahren

7.1 Jedes Boot muß in genauer Übereinstimmung mit den Zeichnungen und diesen Bauvorschriften gebaut werden. Alle zugelassenen Abweichungen und freigestellten Ausführungen sind besonders aufgeführt.

7.2 Als Baumaterialien sind zugelassen: Vollholz, Sperrholz mit GL- oder vergleichbarem Gütesiegel, glasfaserverstärkter Kunststoff (GFK) und Sandwich. Kevlar und Kohlefaser sind verboten.

7.3 Das nachfolgende Baubestück ist für Holz- und Sperrholzteile vorgeschrieben.

7.3.1 Alle Abmessungen, Querschnitte und Stückzahlen sind Mindestmaße. Alle Entfernungen und Abstände der Bauteile sind Höchstmaße.

7.3.2 Für Kiel, Vorsteven, Vorstevenknie, Spiegel, Mastspur, Spanten, Bodenwangen, Kimmwegger und Deckwegger ist die Holzart über 560 kg/m³ freigestellt. Die Maße sind den Zeichnungen zu entnehmen.

Bei lamelliertem Steven kann das Stevenknie entfallen.

7.3.3 Decksbalken, Deckstringer: Holzart freigestellt, Maße nach Zeichnung

7.3.4 Außenhaut und Deck (Mindeststärken):
(I) Holzart unter 560 kg/m³ 10mm
(II) Holzart über 560 kg/m³ 9 mm
(III) Sperrholz Rumpf 8 mm
Deck 6 mm
(IV) GFK Rumpf 4,5mm
Deck 4 mm
(V) Sandwich GFK-Außen- und Innenlaminat
zusammen 3,5mm
Sandwich-Material 2,5mm

Als Sandwich-Baumaterial für Rumpf und Deck ist nur zugelassen: Glasfaser, Polyesterharze, geschlossenzelliger Schaum mit einem Gewicht von mind. 80 kg/m³ sowie Hirnholz

Balsa. Die Materialstärken sowie Art der Materialien müssen über die gesamte Schiffslänge des Rumpfes bzw. des Decks in gleicher Stärke und Art verlaufen, mit Ausnahme einer Breite von 60mm beiderseits entlang des Schandecks/Spiegelkanten, einer Breite von 60mm im Stevenbereich, einer Breite von 60mm beiderseitig von der Kimm sowie der ideellen Kielbreite.

Bei Verdacht, daß diese Regel gebrochen wurde, können auf Veranlassung des nat. Verbandes, der Klassenvereinigung oder des Vermessers Probelöcher in ausreichender Zahl (aber nicht mehr als 10) über die Schiffslänge verteilt, gebohrt werden, um die Einhaltung dieser Regel zu überprüfen.

7.3.5 **Schwertkasten (Mindeststärken):**

- (I) Seitenbeplankung:
 - Holzart über 560 kg/m³ 22 mm
 - Sperrholz 16 mm
- (II) Schwertkastensteifen an jeder Bodenwange, Abmessungen nach Zeichnung

7.3.6 **Fußboden (Mindeststärken):**

- Vollholz 12mm
- Sperrholz 8 mm

7.4 Das unter Regel 11 festgelegte Gewicht und die Schwerpunktlage ist durch das Baubestück für Vollholzausführungen bestimmt und gewährleistet. Bei der Bauausführung nach Sperrholz und Kunststoff sind diese Forderungen ebenfalls einzuhalten und nachzuweisen, um für alle Bauausführungen zu Regatten die gleichen Bedingungen sicherzustellen.

7.5 Es ist die größte Sorgfalt anzuwenden, um sicherzustellen, dass alle Boote in Form und Bauausführung gleich sind. Abweichungen der Maße und Abmessungen der Bauteile über oder unter die vorgeschriebenen zulässigen Abweichungen hinaus, die nur für unvermeidliche geringfügige Bauungenauigkeiten gedacht sind, werden auf keinen Fall zugelassen. Verstärkungen dürfen nicht ungewöhnlich schwer sein (als Anhalt gelten die Holzbauzeichnungen). Es ist verboten, mittels ungewöhnlicher Verstärkungen Gewicht zu konzentrieren bzw. Untergewicht auszugleichen. Im Zweifelsfall ist der TA des DSV zu befragen.

7.6 Die Spantflächen müssen gerade sein. Lediglich vor Spant 10 ist eine leichte Abweichung von der Geraden von max. 2 mm erlaubt.

7.7 Der Raum unter den Seitendecks und dem Vor- und Achterdeck, sowie dem Cockpitboden darf als Auftriebskammer ausgebaut werden.

7.8 Scheuerleiste: Gummi, GFK, Holzart über 560 kg/m³ freigestellt.

7.9 Die Kimm darf nur mit einem Radius von höchstens 8 mm abgerundet werden.

7.10 Spantenlose Sperrholzbauweise gemäß Blatt Za ist zulässig.

7.11 Es muss ein Wellenbrecher vorhanden sein. Die Höhe muß in der Mitte mindestens 50 mm betragen, die Schenkellänge an Deck gemessen muss mindestens 700 mm betragen.

7.12 2 durch Klappen verschließbare Lenzöffnungen von je 120 cm² im Spiegel sind erlaubt. Die Öffnungen oder hervorragende Klappen müssen mind. 10 mm von der Außenkante Rumpf entfernt sein. Die Klappen dürfen nicht nach unten öffnen.

8. Rumpfermessung

8.1 Rumpf

8.1.1 Vor Beginn der Vermessung muss die waagerechte Lage des Bootes in Längs- und Querschiffsrichtung überprüft werden. Die in 8.1.2 (II) definierte Basislinie bestimmt die waagerechte Lage des Bootes in Längsschiffslinie.

8.1.2 Der Vermessungsurprungspunkt ist die gedachte Fläche "0", die den Schnittpunkt Unterkante Kiel/ Achterkante Spiegel senkrecht zur Basis und rechtwinklig zur Mitschiffslinie berührt.

(I) An den Vermessungspanten werden der Kielsprung und die Formtreue mittels der unter 8.1.5 angegebenen Maße überprüft. Alle Messungen erfolgen über Außenkante Außenhaut.

(II) Die Basislinie wird festgelegt durch die Maße H 0 (Basis bis Unterkante Kiel am Spiegel) und H 10 (Basis bis Unterkante Kiel an Spant 10)

8.1.3 Länge des Bootskörpers über Alles:

- LA 5000mm ± 15mm
- (I) Ein nicht zu vermessender Stevenbeschlag von höchstens 10mm Dicke ist erlaubt.
- (II) Klebekanten für GFK-Bauten werden nicht berücksichtigt.

8.1.4 Größte Breite über Außenkante Außenhaut:

8.1.5 Vermessung an den Spanten

Spantenabstände von der Fläche "0"	Kiel bis Basis "H"	Ideelle Kielbreite "K 1"	max. Breite Kielabrundung "K 2"	Schandeck Basis "HD"	Kimmhöhen über Basis "HK"	Kimmreiten über Deck "BK"	Breiten "B"
0	0	245 ± 0	20 ± 5	50	600 ± 20	325 ± 5	750 ± 10
1	430	173 ± 5	42 ± 5	65	600 ± 10	238 ± 5	1335 ± 10
3	1290	70 ± 5	62 ± 5	85	579 ± 10	244 ± 5	1480 ± 10
6	2580	35 ± 5	76 ± 5	95	600 ± 10	236 ± 5	1570 ± 10
9	3870	112 ± 5	58 ± 5	80	654 ± 10	305 ± 5	1018 ± 10
10	4300	158 ± 0	40 ± 5	55			
11	4730	217 ± 5			"HST" 720 ± 20		

BMAX 1610mm ± 20mm
 (I) Größte Höhe der Scheuerleiste: max. 30mm
 (II) Größte Breite der Scheuerleiste einschließlich Klebekanten: max. 12mm

8.1.6 Die Form des Stevens ist mit einer offiziellen DSV-Schablone zu kontrollieren. Die Unterkante der Schablone wird an Spant 10 angelegt. Der Spalt zwischen Steven und Schablone darf nicht größer sein als 20mm (= Toleranz am Stevenkopf ± 20mm.)

8.1.7 Schwertbolzen/Schwertschlitze

- (I) Mitte Schwertbolzen vor Spant 6
- LSB 370mm ± 10mm
- (II) Mitte Schwertbolzen bis Basis
- HSB 125mm ± 10mm
- (III) Breite des Schwertkastenschlitzes
- BSK max. 15mm

8.2 Deck und Cockpit

8.2.1 Länge des Achterdecks: LDA 860mm ± 20mm

8.2.2 Von Fläche "0" bis Mitte Püttingeisen: LW 3100mm ± 20mm
 Abstand Mitte Püttingeisen von Schandeckslinie: max. 35mm

8.2.3 Fläche "0" bis Vorkante Mastausschnitt: LM 3440mm ± 10mm

8.2.4 Fläche "0" bis Schnittpunkt Mitte Befestigungsloch-Fockvorliek, lotrecht zum Deck LVS 4740mm ± 5mm
 Abstand Deck bis Mitte Befestigungsloch: max. 20mm

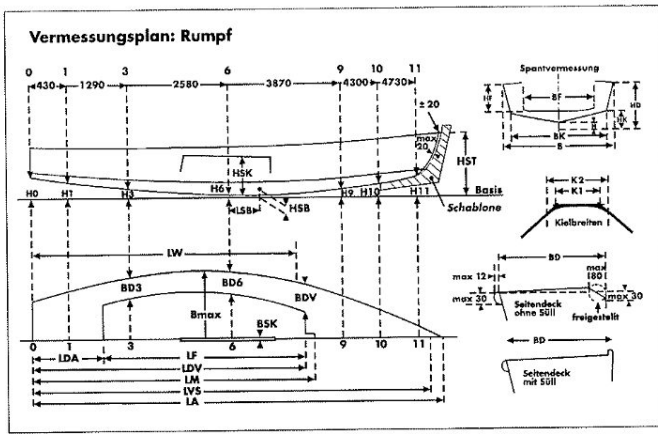
8.2.5 Fläche "0" bis Hinterkante Vordeck: LDV 3350mm ± 20mm

8.2.6 Seitendecksbreiten

- (I) Breite der Seitendecks bei Spant 3: BD3 220mm + 25mm/ – 10mm
- (II) Breite der Seitendecks bei Spant 6: BD6 250mm + 25mm/ – 10mm
- (III) Breite der Seitendecks querab von LDV: BDV 300mm + 25mm/ – 10mm
- (IV) Die größte Decksbreite muss an einem Punkt erreicht sein, der höchstens 30mm unter Schandeck liegt. Kein Teil eines eingebauten Seitentanks darf weiter in das Cockpit hineinragen, ausgenommen eine maximale Abrundung von 30mm zum Fußboden.
- (V) Die Oberseite des Seitendecks muß gerade sein bis zu einem Punkt, der höchstens 80mm von der Innenkante des Decks entfernt liegt. Zwischen diesem Punkt und dem nach (IV) definierten Punkt ist die Bauausführung des Decks freigestellt.
- (VI) Die Balkenbucht an Hinterkante Vordeck darf max. 60mm betragen.
- (VII) Abrupte Vertiefungen in den Decksflächen sind nicht erlaubt. Durchbrüche sind nur für die Durchführung von Tauwerk erlaubt. In den Auftriebstanks dürfen keine Decksdurchbrüche vorhanden sein.
- (VIII) Innenkante Deck Die Innenkante des Decks muß zwischen "LDV" und "LDA" an jeder Stelle durchgehend konvex verlaufen.

8.2.7 Fußboden

- (I) Länge des Fußbodens: LF min. 2500mm
- (II) Breite des Fußbodens an Vorkante Cockpit: BFV min. 610mm
- (III) desgl. an Hinterkante Schwertkasten: BFM min. 1080mm
- (IV) desgl. an Achterkante Cockpit: BFA min. 800mm
- (V) Höhe des Fußbodens unter Schandeck an Spant 3: HF3 305mm ± 40mm
- (VI) Höhe des Fußbodens unter Schandeck an



Spant 6: HF6 355mm ± 40mm
(VII) Höhe des Fußbodens unter Schandeck an Vorderkante Cockpit: HFV 355mm ± 40mm

8.2.8 Schwertkasten

Höhe des Schwertkastens einschl. Deckbrett über Unterkante Kiel an Spant 6: HSK min. 500mm, Dichtungslippen sind nicht erlaubt. Die Schwertkastenseiten dürfen im Bereich des Schwertbolzens eine Verstärkung aus Material mit einem spezifischen Gewicht nicht schwerer als Stahl von max. 150x100mm aufweisen, Gewicht beider Platten max. 750g.

8.3 Auftrieb

Auftriebskörper für Holzbauweise (min. 250l), für Kunststoffbauweise (min. 400l), für Kunststoffrumpf mit Holzdeck (min. 350l), für Sandwichbauweise (min. 300l) beiderseits unter den Seitendecks bzw. Vor- und Achterschiff sind vorgeschrieben. Die Anbringung muß so erfolgen, dass im vollgelaufenen Zustand das Boot annähernd waagrecht schwimmt. Der Auftrieb muß aus geschlossenzelligem Schaumstoff oder luftgefüllten Auftriebskörpern in entsprechender Größe bestehen.

8.4 Querschotten: Der Raum unter dem Vor- und dem Achterdeck darf durch Querschotten geschlossen sein. In beiden Schotten muss mindestens eine Inspek-

tionsluke vorhanden sein. Abstand - Achterschott vom "0" Punkt: 860mm±20mm
Abstand - Vorprikschott vom "0" Punkt: 3350mm + 450mm - 250mm
Das Achterschott muß senkrecht ± 5mm stehen. Beide Schotten müssen sich unter dem jeweiligen Deck befinden.

9. Schwert

9.1 Das Schwert muss aus 5mm Schiffbaustahl oder legiertem Stahl gefertigt sein. Bei Kunststoffbeschichtung oder Anstrich darf die durch Beschichtung verursachte Gesamtstärke von max. 6mm nicht überschritten werden. Es muss um einen (nach 8.1.7) an vorgeschriebener Stelle angebrachten, fest eingebauten Bolzen drehbar angeordnet sein. Der Schwertbolzen von $\varnothing 12 \pm 2$ mm muss durch die Schwertkastenseiten durchgeführt werden.

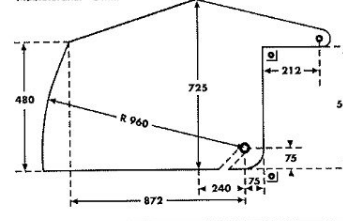
9.2 Die Form des Schwertes ist nach Vermessungsplan auszuführen.

9.3 Stopperbolzen: \varnothing min. 10mm
Abstand zwischen VK-Schwert und Innenkante Bolzen: 212mm - 5mm

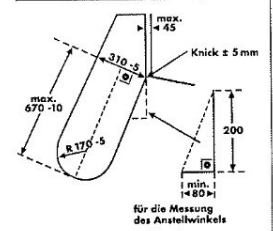
*Abstand zwischen UK-Schwertals und UK-Bolzen: max. 25mm min. 15mm
(*Dieses Maß ist gültig für Neuvermessungen ab 1.4.03)

Vermessungsplan: Schwert

Maßtoleranz: - 5mm



Vermessungsplan: Ruder



10. Ruder

10.1 Als Material ist zugelassen: Holz - Kunststoff (max. 20mm), Stahl (4mm), Aluminium (6mm). Bei der Ausführung in Stahl oder Aluminium ist wahlweise ein festes oder ein Senkruder erlaubt.

10.2 Die Form des Ruders einschl. des Kopfes muß dem Vermessungsplan entsprechen.

10.3 Der Knick an Vorkante Ruderblatt muss sich ± 5mm über oder unter der Verlängerung von Unterkante Kiel befinden.

10.4 Der Abstand zwischen Ruderkopf und Spiegel darf höchstens 45mm betragen. Die Differenz der Abstände an Oberkante bzw. Unterkante Ruderkopf darf nicht größer sein als 2mm.

10.5 Ruderbeschläge, Form und Länge der Pinne sind freigestellt, die Pinne muss jedoch direkt am Ruderkopf angreifen.

10.6 Das Gewicht des kompletten Ruders einschl. der festen Beschläge, Pinne und Ausleger beträgt min. 4kg.

10.7 Jegliche Gewichtskonzentrationen sind verboten.

11. Gewicht

11.1 Das Gewicht des Bootskörpers in trockenem Zustand einschließlich Fußboden, fest eingebautem Reithol, Auftrieb n.R. 8.3, fest eingebautem Kompass, fest eingebautem laufenden Gut, und Hänggurten jedoch ohne Spieren mit stehendem und laufendem Gut, Schoten, Schwert, Ruder mit Pinne sowie aller loser Ausrüstung n.R. 18: min. 170kg

Ausgleichsgewichte von max. 10kg sind erlaubt. Ohne Ausgleichsgewichte darf das Boot also nicht leichter als 160kg sein.

11.2 Die Ausgleichsgewichte müssen aus Metall bestehen und je in Hälften oder Vierteln an Unterseite Deck direkt vor und hinter dem Cockpit zur Zufriedenheit des Vermessers befestigt und vermarktet sein. Anzahl und Gewicht sind in den Meßbrief einzutragen.

11.3 Der Schwerpunkt des unter 11.1 beschriebenen Bootskörpers (einschl. der Ausgleichsgewichte gem. Abs. 11.2) muss folgenden Vorschriften entsprechen: Bei Lagerung auf einem der Schandecks muss der Bootskörper balancieren. Der Rumpf muss dabei ohne weitere Stütze mit der oberen Schandeckkante eine senkrechte Fläche (Lot) berühren, deren Fußpunkt nicht mehr als 460mm vom unteren Unterstützungspunkt entfernt ist. Zusätzlich notwendige Korrekturgewichte sind gleichmäßig beidseitig unter den Seitendecks so anzubringen, dass der Balancezustand erreicht wird. Diese Korrekturgewichte sind ebenfalls so zu vermarkten, dass sie nicht unbemerkt entfernt werden können.

12. Mast

12.1 Material: Holz oder Leichtmetall

12.2 Drehbare oder permanent gebogene Masten sind verboten. Eine max. 10mm Abweichung der Mast-Achterkante von der Geraden zwischen der oberen und unteren Messmarke wird nicht als Verletzung dieser Regel angesehen.

12.3 Sich farblich absetzende Meßmarken von 10mm Breite sind am Mast wie folgt anzubringen:

(I) Oberkante Meßmarke I über Oberkante Deck;

16.3 Klappwagenten, Rollfockvorrichtung und verstellbarer Mastfußbeschlag sind verboten.

16.4 Fockholepunkte müssen sich innerhalb der Deckflächen befinden. Fockschotführung innerhalb des Cockpits, auch durch Barberholer, ist verboten. Als Vermessungspunkt für die Führung gilt die innere Anlagefläche der Fockleitöse. Die obere Anlagefläche der Öse darf in der jeweiligen Spantebene eine Höhe von 100mm über Schandeck nicht überschreiten.

16.5 Mechanische oder hydraulische Niederholer-Konstruktionen, die in der Lage sind, Druck aufzunehmen, sind verboten.

16.6 Ein Reibbalken ist erlaubt, Ausführung und Material ist freigestellt.

17. Segel

(siehe auch Vermessungsplan II und III)

17.1 Während einer Regatta dürfen nur Segel gefahren werden, die von einem zugelassenen Vermesser eines nationalen Verbandes abgestempelt sind.

17.1.1 Für die Vermessung müssen die Segel trocken sein. Das Segeltuch ist so straff zu spannen, dass Falten quer zur Vermessungslinie verschwinden.

17.1.2 Die Segel sollen aus Natur- oder synthetischem Material gefertigt werden; das Mindestgewicht für synthetische Stoffe soll 125 g/m², für Naturstoffe (Baumwolle, Leinen) 150 g/m² nicht unterschreiten.

Die Segel müssen aus gewebtem Material bestehen. Als gewebtes Material sind Materialien anzusehen, bei denen sich die Fasern voneinander trennen lassen, ohne daß Filmrückstände übrig bleiben. Kohlestoff-Fasern in den Segeln sind verboten.

17.2 Großsegel

17.2.1 (I) Das Segel darf nur innerhalb der Vermessungsmarken gefahren werden, Vorliek und Baumliek werden eingezogen. Das Liektau am Unterliek des Großsegels darf maximal 50mm vor dem Schnittpunkt zum Achterliek enden. Die Anbringung eines Göhrutschers im Bereich des Schothornes ist gestattet. Diese Regel gilt für alle nach dem 01.04.2012 vermessenen Segel.

(II) Die Oberkante des Großbaumes darf sich in rechtwinkliger Stellung zum Mast nicht unterhalb der oberen Kante der Meßmarke I befinden.

17.2.2 Länge der Sehne des Achterlieks: AL max. 5380mm

17.2.3 (I) Die Breite des Großsegels von Mitte Achterliek zum naheliegenden Punkt des Vorlieks einschließlich Liektau: 1/2 W max. 1675mm

(II) Die Breite des Großsegels vom 1/4 Achterliekspunkt (vom Kopfermessungspunkt) zum nächstliegenden Punkt des Vorlieks, einschließlich Liektau: 1/4 W max. 970mm

(III) Die Breite des Segels inklusive Liektau, gemessen zwischen dem Punkt auf dem Vorliek, der 200 mm vom Kopfpunkt des Segels entfernt liegt, und dem Punkt auf dem Achterliek, der 300 mm vom Kopfpunkt des Segels entfernt liegt, beträgt maximal 300 mm.

17.2.4 (I) Das Achterliek wird durch 4 Latten in fünf gleiche Abschnitte unterteilt (Toleranz \pm 50 mm). Alle Latten verlaufen annähernd senkrecht zum Achterliek.

(II) Länge der oberen und unteren Segellatte: max. 350mm

(III) Länge der zwei mittleren Segellatten: max. 500mm / Breite der Latten: max. 40mm

(IV) Die Länge der Lattentaschen darf um max. 50mm größer sein als die entsprechende Lattenlänge.

(V) Regel 17.2.3 + 17.2.4 gilt für alle nach dem 1.4.2010 vermessenen Segel.

17.2.5 Die Breite des Kopfes einschließlich Liektau beträgt max. 140mm. Ein Kopfbrett ist erlaubt.

17.2.6 2 Fenster sind erlaubt von zus. max. 0,3m²

17.2.7 Im Segel dürfen keine Reißverschlüsse, doppelte Fußblöcke o.ä. Vorrichtungen gefahren werden.

17.2.8 Verstärkungen am inneren Ende der Lattentaschen sind erlaubt. Die Verstärkungen müssen in ein Quadrat von 150mm passen und dürfen aus selbstklebendem Tuch bestehen. Das Tuch darf nicht stärker als das im übrigen Segel verwendete Tuch sein.

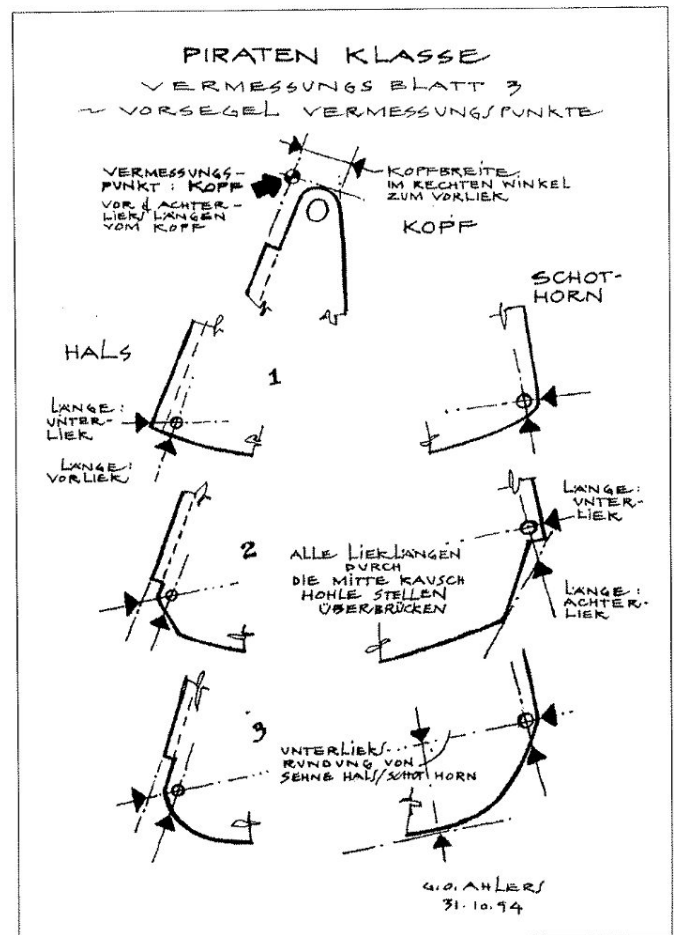
17.3 Vorsegel

17.3.1 Vorliek: VL max. 4100mm

17.3.2 Unterliek: UL max. 1520mm

17.3.3 Achterliek: AL max. 3620mm

17.3.4 Unterlieksrundung max. 170mm von der Geraden zwischen Schothorn und Hals. Als Vermessungspunkte für die "Gerade" gelten die Vermessungspunkte für die Unterliekslänge des Vorsegels.



- 17.3.5 Die Kopfbreite einschließlich Liek darf nicht größer sein als max. 30mm.
- 17.3.6 Im Vorliek muss ein loser Liekdraht, Mindestdurchmesser 3mm, gefahren werden.
- 17.3.7 Im Vorsegel dürfen keine Latten gefahren werden.
- 17.3.8 2 Fenster sind erlaubt von zusammen max. 0,2m².
- 17.3.9 (i) Regel 50.4 der RRS der ISAF hat keine Gültigkeit. Ab Vermessungsdatum 1.4.1990 darf das Achterliek nicht konvex ausgeführt sein.
(ii) Im Halsbereich dürfen sich im Segel unterhalb der Halskausche keine weiteren Kauschen oder Befestigungen befinden.

17.4 Spinnaker

- 17.4.1 Seitenlieken: SL max. 4180mm
- 17.4.2 Mittellinie: ML max. 4550mm
- 17.4.3 1/2 Unterliek: UL max. 1300mm
- 17.4.4 1/2 Mittelbreite: 1/2 M 1730mm
- 17.4.5 Tuchgewicht: min 30g/m²

17.4.6 Tuchversteifung bei Kopf und Schothörnern höchstens max. 280mm. Darüber hinausgehende Verstärkungen sind nicht erlaubt.

18. Ausrüstung

Mit Ausnahme von Zeitnehmern und digitalen Kompassen ohne Taktikfunktion sind elektronische Geräte während einer Wettfahrt verboten.

Folgende Ausrüstung muss bei Wettfahrten an Bord vorhanden sein:

- 1 Anker (min. 5kg) muss an Bord geführt werden, wenn die Ausschreibung dieses vorschreibt.
- 1 schwimmfähige Trosse von 15m Länge und 8mm Durchmesser
- 2 Rettungswesten
- 1 Ölfaß oder eine Lenzpumpe
- 1 Paddel
- Eine Vorrichtung, welche in durchgeentertem Zustand sicherstellen kann, dass die untere Schwert-ecke min. 100mm Abstand außerhalb vom Rumpf hat.

19. Wettfahrregeln (WR)

Klassenwettfahrten werden, bis auf o.a. Ausnahmen, nach den jeweils gültigen WR der ISAF ausgetragen.

20. Klassenvorschriften

20.1 Diese Klassenvorschrift ist bindend für alle Regatten. Wettfahrtausschüsse sind nicht berechtigt, von diesen Vorschriften abzuweichen.

20.2 Der Eigner ist dafür verantwortlich, dass sein Boot den Klassenvorschriften entspricht.

20.3 Während einer Wettfahrt darf nur je 1 Großsegel, 1 Fock, 1 Spinnaker an Bord sein.

21. Vermessung

21.1 Jeder Eigner ist verpflichtet, sein Boot bei stattfindenden Kontrollvermessungen dem Vermesser vorzuführen.

21.2 Wird bei Kontrollvermessungen eine Verletzung dieser Klassenvorschriften festgestellt, so muß der Wettfahrtausschuß die gem. W.R. vorgesehenen Maßnahmen treffen. Weiterhin ist dem DSV über diesen Vorfall Bericht zu erstatten.

22. Besatzung

Die Besatzung muss aus 2 Personen bestehen.

Verzeichnis der offiziellen Zeichnungen

- Blatt 1: Spanten, Kielquerschnitte, Steven
Blatt 2: Kielstapelplan, Bauplan und Gabelpinne
Blatt 2a: Spantenlose Sperrholzbauweise
Blatt 3: Segelriß
Blatt 3a: Mast und Großbaum
Blatt 4: Beschläge, Schwert und Ruder
Blatt 4a: Senkruder
Blatt 5: Liniendiagramm

Anlagen Vermessungspläne

- Plan I: Rumpf, Schwert und Ruder
Plan II: Rigg und Segel
Plan III: Fockvermessungspunkte

Im Zweifelsfall haben diese Klassenvorschriften Vorrang vor den Zeichnungen.

DSV, 1. Mai 1976

FÜR NOTIZEN:

Kontakt:

Deutsche Piraten-Klassenvereinigung e.V. • AK Technik • Helmut Loos
Auf dem Ast 14a • 21224 Rosengarten/Neenndorf
Telefon: 04108/8800 • Telefax: 04108/416705 • e-mail: helmut-loos-pirat@t-online.de