

# Reglement 2011 der Surprise-Klasse

## Einleitung

Dieses Reglement befindet sich in Wandlung, mit dem Ziel, die Regeln in Übereinstimmung mit den internationalen Regeln der ISAF zu bringen.

Das Ziel ist, die Übereinstimmung der Organisation und der Monotypie sicherzustellen. Es beinhaltet keine grundlegenden Änderungen der bisherigen Regeln.

Die Vermessungsprozeduren, konform mit den ERS, wurden von diesen Regeln getrennt und können bei den ASN verlangt werden.

## Abkürzungen

ISAF	International Sailing Federation
MNA	ISAF Member National Authority
ASI	Aspro Surprise International
ASN	Aspro Surprise National
ERS	The Equipment Rules of Sailing
OSR	Off Shore Special Regulation
RRS	The Racing Rules of Sailing

## Bemerkungen

*Kursiv* markierte Regeln betreffen nur eine Nationale Vereinigung.

**Fett** markierte Regeln wurden seit 2008 ausformuliert oder verändert.

## Kapitel I: Allgemeines – Administration

### I.1 Ziel des Reglements

Eine Kontrolle der Einheitlichkeit der Schale, des Riggs, der Segel und der Ausrüstung erlauben. So sollen zu komplizierte oder zu kostenintensive Änderungen oder Vorrichtungen verhindert werden, damit die «Surprise» einfach und ökonomisch jedermann die Möglichkeit bietet, mit gleichen Mitteln zu regattieren.

Um den Geist des Reglements im Fall von Streitigkeiten zu, sind die Artikel I.3 und I.6 entscheidend und verbindlich.

### I.2 Überarbeitung des Reglements

Im laufenden Jahr trifft sich die technische Kommission um Änderungen oder Einschränkungen des Klassen-Reglements zu diskutieren. Diese Änderungen werden schriftlich bei der Einladung zur Generalversammlung der ASN vorgelegt. An den Generalversammlungen wird darüber abgestimmt.

Im Falle von Meinungsverschiedenheit zwischen verschiedenen Nationalen Verbänden entscheidet die ASI. (Siehe Reglement der ASI).

### I.3 -Einhaltung des Reglements

Um an Klassenregatten der Surprise-Klasse teilzunehmen, müssen sich die Teilnehmer versichern dass ihr Boot in jeder Beziehung den geltenden Vermessungsvorschriften entspricht. Die Nichtbeachtung dieses Reglements führt zur Disqualifikation des Bootes für den gesamten Wettkampf.

Jegliche Änderung des Bootes, die dem Geist dieses Reglements gegenüber zweideutig erscheinen, muss vorgängig der technischen Kommission zur Bewilligung vorgelegt werden.

### I.4 Teilnahme an Klassenregatten

Kein Boot ist an Klassenregatten teilnahmeberechtigt, das nicht dem gültigen Reglement entspricht, dessen Eigner oder Skipper nicht Mitglied der ASI ist respektive dessen Eigner oder Skipper nicht den Jahresbeitrag bezahlt hat.

### I.5 Organisation der Klassenmeisterschaften

#### I.5.1 Definition

Als Klassenmeisterschaft gelten alle nationalen oder internationalen Meisterschaften, die in der Rubrik «Championnat National» oder «Championnat International» **im Kalender der ASI** aufgeführt sind, in Übereinkunft mit den verschiedenen ASN. Sie werden gemäss den RRS der ISAF gesegelt, mit Ausnahme der OSR (diese Regel findet nur bei Wettfahrten ausserhalb 6 Meilen-Zone Anwendung), der nationalen Behörden, der vorliegenden Regeln und jener des organisierenden Clubs.

### I.5.2 Gültigkeit einer Meisterschaft

Eine Klassenmeisterschaft umfasst mindestens 4 Läufe, davon eventuell ein Langstreckenlauf, vorbehalten einer Anpassung durch die ASN des Landes des Organisators. Die anderen Läufe sind vom Typ «Banane». *Ein Langstreckenlauf kann nur gewertet werden, wenn vier Läufe vom Typ «Banane» gültig sind. Beim Langstreckenlauf soll der erste Konkurrent in der Regel vor 22 Uhr das Ziel erreichen.*

### I.5.3 Wertung

Die Punkte werden nach dem Low-Point-System der ISAF berechnet (Regel A 4.1). Ab vier Läufen wird der schlechteste Lauf gestrichen.

### I.5.4 Minimalgeschwindigkeit

Die Durchschnittsgeschwindigkeit des ersten Bootes im Ziel beträgt über den ganzen Kurs mindestens 2 Knoten, **auf einer gerade zwischen den einzelnen Bojen gezogenen Linie.**

### I.5.5 Mannschaft

Für eine Meisterschaft bleibt die Anzahl und Zusammensetzung der Mannschaftsmitglieder von Anfang bis Ende des Wettkampfs gleich. Sie besteht aus 2–6 Personen und darf das Gesamtgewicht von 400 kg in Hemd, T-Shirt und Unterwäsche nicht überschreiten.

Zusätzliche Einschränkungen können von der nationalen Behörde verlangt werden. Mannschaftsänderungen müssen vor dem ersten Lauf mitgeteilt werden, höhere Gewalt vorbehalten. In diesem Falle muss ein schriftlicher Antrag bei der Jury erfolgen.

### I.5.5 Werbung

Werbung ist bei Meisterschaften gemäss ISAF Kategorie C zugelassen.

## I.6 Critérium

### I.6.1 Definition

*Schweiz:*

*Als «Critérium» gelten alle Regatten, die auf Booten der Einheitsklasse «Surprise» gesegelt werden und weder den Kriterien der Klassenmeisterschaften noch jener der Langstreckenregatten genügen. In der Schweiz gelten für ein Critérium folgende Änderungen:*

a) *Gültigkeit und Klasselement eines Critériums*

*Um ein Critérium anzuerkennen, müssen mindestens 2 gültige Läufe gesegelt werden. Für die Wertung zählen die 5 besten Läufe von 6, oder 4 von 5,3 von 4, 2 von 2. Ab 4 Läufen kann folglich der schlechteste Lauf gestrichen werden*

b) *Minimalgeschwindigkeit*

*Die Durchschnittsgeschwindigkeit des ersten Bootes im Ziel beträgt über den ganzen Kurs mindestens 1,5 Knoten **auf einer gerade zwischen den einzelnen Bojen gezogenen Linie.***

c) *Mannschaft*

*In einem Critérium sind die Anzahl Personen und die Mannschaftsmitglieder nicht zwingend von der ersten bis zur letzten Wettfahrt dieselben und Regel I.5.5 muss respektiert werden.*

d) *Werbung*

*Ein Critérium wird nach Kategorie C des ISAF-Werberelements gesegelt.*

## I.7 Langstreckenregatten

### I.7.1 Definition

Als Langstreckenregatten gelten alle Regatten in gesegelter und/oder kompensierter Zeit, welche andere Boote als die der Einheitsklasse «Surprise» zulassen, auch wenn eine separate Wertung der «Surprise» erstellt wird.

### I.7.2 Toleranzen

Auf Langstreckenregattas sind erlaubt:

- a) Eine unbegrenzte Anzahl Segel, die Oberflächen von Genua, Grosseegel, Spinnaker und/oder asymmetrischem Vorsegel dürfen aber die Vermessungsmasse nicht überschreiten.
- b) Komposit-Segel beliebiger Art
- d) Ein zweites Fock- und ein zweites Spifall
- e) Spitüten

*Frankreich:*

- *Das Boot muss dem Wettkampfsreglement entsprechen: Regatta in HN, IRC etc. Modifikationen an der Surprisevermessung müssen gemeldet werden.*
- *Die Sicherheitsausrüstung muss den Angaben der Affaires Maritimes für den vorgesehenen Kurs entsprechen. (II.4.4).*

Schweiz:

- *Symmetrische und asymmetrische Top-Spinnaker sind erlaubt – entsprechend der Vermessungsvorschriften.*
- *Nur ein Top-Spinnaker-Fall ist erlaubt.*
- *Symmetrischer und Asymmetrischer Spi ( $SLU \times SF = \max. 69 \text{ m}^2$ ).*
- *Der Bugsprit darf die Länge von 42 cm gemessen ab Bugbeschlag nicht überschreiten. Er darf nicht orientierbar sein.*
- *Das Rigg und der Spibaum müssen den generellen Klassenvorschriften entsprechen*
- *Für Regatten, die nach der ACVL-Vermessung gesegelt werden, darf das Leergewicht der Surprise (II.1.8 + Top-Spinnaker-Ausrüstung) nicht weniger als 1257 kg betragen. die Surprise wird ausschliesslich mit dem SRS-Koeffizient 1000 gewertet. Nur die Boote mit diesem Koeffizienten werden für das Klassement als Einheitsklasse oder nach Punkten berücksichtigt.*

## **I.8 Allgemeine Regeln der Einheitsklasse**

Die Schale, das Deck, die Einrichtung, das Rigg und die Beschläge müssen den Klassenregeln entsprechen, die zum Zeitpunkt der Erstvermessung der einzelnen Surprise Gültigkeit hatten. Vorbehalten sind der Änderungen oder Einschränkungen, die seither eingeführt wurden und in diesem Reglement festgehalten sind. Das Boot muss einen von der Klassenvereinigung ausgestellten Messbrief besitzen. Dieses Zertifikat wird im Namen des Besitzers von der ASN erstellt (anerkannte nationaler Klassenvereinigung). Das Zertifikat verliert bei einem Besitzerwechsel oder bei einer unerlaubten Veränderung des Rumpfes oder des Riggs seine Gültigkeit und muss erneuert werden. Eine Kopie aller Messbriefe muss der ASI (Aspro Surprise International, [jauge@asprosurprise.ch](mailto:jauge@asprosurprise.ch)) nach deren Validierung bei der ASN überwiesen werden, damit diese auf der Webseite [www.asprosurprise.com](http://www.asprosurprise.com) eingetragen werden können.

## **I.9 Segelnummer**

Die Segelnummer wird von der ASN zugeteilt, eventuell in Einverständnis mit dem Importeur oder dem betroffenen Landesverband. Bei Regatten ist diese Nummer auf dem Grossegel gemäss ERS obligatorisch.

## **I.10 Messmethoden**

Die Messmethoden, sofern in diesen Vorschriften nichts anderes vorgesehen, müssen den Bestimmungen der ISAF, wie sie in deren ERS enthalten sind, entsprechen. (Prozeduren und Formulare erhältlich bei den ASN).

# **Kapitel II: Besondere Vorschriften**

## **II.1 Die Schale**

### **II.1.1**

Rumpf und Deck müssen gemäss der beim offiziellen Konstrukteur und beim Architekten hinterlegten Kollektion gebaut werden, welche die Konformität garantiert.

### **II.1.2**

Die Masse, Formen und Strukturen müssen den Plänen des offiziellen Konstrukteurs und Architekten entsprechen, welche deren Konformität garantieren. Es werden keine Änderungen an Teilen, welche aus den Originalformen stammen, geduldet. Die internationale technische Kommission behält sich vor, diese Konformität beim Konstrukteur zu kontrollieren.

### **II.1.3**

In der Schale oder dem Deck sind keine Löcher erlaubt, die dem Durchgang von mobilen Objekten wie Leinen, Fallen, Kabeln, Blöcken u. s. w. ins Bootsinnere dienen. Nur Löcher für die Führung der Backstage und des Achterstags sind erlaubt.

### **II.1.4**

Jegliche Veränderung der Form und der Strukturen am Rumpf, die nicht konform mit denen der Werft während der Konstruktion sind, sind verboten, ausser in Ausnahmefällen mit schriftlicher Zustimmung der technischen Kommission.

### **II.1.5 Püttinge**

Die Püttinge müssen an ihrem Platz gemäss dem Originalplan sein, die Position der Püttinge für Back- und Achterstag sind frei.

### Verstärkung:

Eine Verstärkung unter der Wantenpüttinge ist erlaubt, sofern sie die unten beschriebenen Vorgaben nicht übersteigt (Plan im Anhang).

Die Verstärkung muss aus Marinesperrholz oder aus Sandwich-Komposit bestehen. In diesem Fall muss der Kern aus Marinesperrholz bestehen und die Haut aus Fiberglas, Alu oder rostfreiem Stahl. In beiden Fällen darf die Verstärkung auf der ganzen Fläche nicht dicker als 16 mm sein. Die Verstärkung darf auf Rumpf und Deck auflaminiert werden.

Die Wantenpüttinge können verändert oder durchbohrt werden, damit eine Übertragung der Kräfte auf die dafür eingerichtete Verstärkung möglich wird. Die Geometrie und Grösse (auf dem Deck) der Wantenpüttinge muss im Verhältnis zu den Originalpüttingen bleiben.

### II.1.6 Kiel

Die gusseiserne Kiel muss dem Plan Réf.82A und den Vermessungsformen entsprechen, das Gewicht muss 500 kg +/- 25 kg betragen.

### II.1.7 Ruderblatt

Die Masse und die Form des Ruders müssen einem der beiden Pläne II.1.7 (a) oder II.1.7 (b) und den Vermessungsvorgaben entsprechen. Nur einer der beiden Ruderblatttypen darf während einer Meisterschaft verwendet werden. Im Fall eines Zwischenfalls bedarf der Wechsel des schriftlichen Einverständnisses der Jury. Das Minimalgewicht der Ruder beträgt 14 kg inkl. Befestigungsteil und -bolzen.

### II.1.8 Gewicht

Das Gewicht des Bootes darf nicht weniger als 1250 kg betragen. Das Gewicht wird mit Boot und Ausrüstung in trockenem Zustand und gemäss der Anleitung der entsprechenden offiziellen Waagen überprüft.

Beim Wägen darf nur folgendes Material an Bord sein:

- 1 Mast, 1 Grossbaum mit Niederholer, 1 Spibaum, 1 stehendes Gut (inkl. Falle, Spibaumhoch- und –niederholer), **1 laufendes Gut in Standardausführung, welches beim navigieren zwangsläufig an Bord ist.**
- Feste Beschläge **die zum navigieren benutzt werden.**
- Türbretter, Bilgenbretter, Tritt, **seitliche Kojenbrette, hintere Bank, ausserdem müssen alle festen Einrichtungen im Minimum der Standardversion an ihrem Platz sein.**
- **Eine Ausnahmebefugnis erlaubt, den Original-Schiebedeckel aus Plexiglas durch einen von der Werft Archambault gelieferten Referenz-Deckel zu ersetzen (C 2010). Das Minimalgewicht des Bootes muss dennoch 1250 kg betragen.**
- **Seitliche Matratzen – Eine Ausnahmebefugnis erlaubt, die Matratzen zu entfernen. Das Minimalgewicht des Bootes muss dennoch 1250 kg betragen.**

Beim Wägen werden alle beweglichen Elemente mit Ausnahme der oben zitierten entfernt. (Beispiele: Befestigungsleinen, Batterie, Sicherheitsmaterial und Standardausrüstung, Paddel, Bootshaken, Ankergeschirr...).

Alles Material, das beim Wägen an Bord war, sowie alle obligatorischen Einrichtungen und Ausrüstungen (II.6 und II.7) müssen während der Regattas ebenfalls an Bord sein.

### Waage

An Internationalen Meisterschaften wird das Gewicht der Boote mit der offiziellen, geeichten Waage des Gastgeberlandes überprüft.

### II.1.9 Korrekturgewichte

Wenn nötig, muss das Gewicht des Bootes wie folgt korrigiert werden:

- Es werden vier Korrekturgewichte verwendet.
- Sie müssen im Bootsrumpf einlaminiert und vom Vermesser abgestempelt sein.
- Sie werden über der Wasserlinie und gegenüber der Längsachse des Bootes symmetrisch verteilt angebracht.
- 60 % des Gewichtes wird unter der vorderen Kojen,
- 40 % in den beiden Backskisten, steuerbord und backbord, vom Cockpit aus zugänglich montiert.

Wenn nötig kann ein detaillierter Plan zur Positionierung der Gewichte bei der technischen Kommission oder der ASN verlangt werden. Im Zweifelsfall gelten die Positionen dieses Plans (Schema II.1.9).

### II.1.10

Nach Reparaturen in Folge einer Havarie darf die Verstärkung der Kielbefestigung auf keinen Fall die Höhe der Original-Bilge im normalen Zustand überragen, schriftliche Bewilligung der internationalen technischen Kommission oder ihres Vertreters in der ASN vorbehalten.

### II.1.11

Jedes Boot der Exportversion kann bis aufs Minimum der Standardversion angepasst werden.

## II.2 Rigg

### II.2.1 Mast

Der Mast muss aus einem extrudierten Aluminiumprofil mit folgenden Spezifikationen bestehen:

- Querschnitt: Länge 115 mm +/-10 mm, Breite 80 mm +/-5 mm
- Umfang: 282 mm Minimum. Möglichkeit, den Mast oberhalb 7850 mm vom Punkt 000 mit einem Minimalumfang von 210 mm zu verjüngen.
- Der Punkt 000, der als Referenz für die Mastmasse gilt, ist die Oberkante der unteren Vermessungsmarke auf dem Mast (Plan II.2.2).
- Der Punkt 000 befindet sich 700 mm +/-20 mm über der im Deck einlamierten Verstärkung.

### II.2.2

Der Mast muss dem Plan II.2.2 entsprechen.

Ab 1993 werden nur noch von der Werft Archambault gelieferte Masten anerkannt. Jeder Mast anderer Herkunft oder der abgeändert wurde, muss der technischen Kommission vorgeführt werden.

### II.2.3

Die Befestigung des Masts darf die im Deck einlamierte Verstärkung niemals überragen.

### II.2.4 Saling

Die Saling muss aus Aluminium bestehen. Ihre Länge ist 850 mm +/-10 mm.

Die Tiefenmessung muss 330 mm +/-20 mm betragen (Plan II.2.2).

### II.2.5 Grossbaum

Der Grossbaum besteht aus einem extrudierten Aluminiumprofil dessen Metergewicht samt grösser als 1,5 kg ist, Durchbrüche einberechnet.

### II.2.6 Vermessungsmarken

Die Vermessungsmarken auf Mast und Grossbaum müssen mit einer gut sichtbaren Farbe gemalt werden. Ihre Breite beträgt mindestens 30 mm und sie umspannen das ganze Profil.

Die Oberkante des Grossbaums, rechtwinklig zum Mast platziert, darf nicht höher als +/-20 mm über dem Punkt 000 liegen (über der unteren Vermessungsmarke am Mast). Die Unterkante der oberen Vermessungsmarke, welche die Spannung des Vorlieks limitiert, darf nicht höher als 9000 mm über der Baum-Oberkante liegen.

Die Innenseite der Marke, welche die Spannung des Unterlieks limitiert, darf nicht weiter als 3300 mm von der Hinterkante des Masts entfernt sein (Verlängerung der Lippen der Mastnut).

### II.2.7 Spinnakerbaum

Der Spinnakerbaum besteht aus Aluminium und hat eine Maximallänge über alles von 3250 mm.

### II.2.8

Die Befestigung des Spinnakerbaumes am Mast kann an fixen Mastaugen oder an einem Auge auf einem Schlitten auf einer Mastschiene erfolgen. In jedem Fall dürfen diese Beschläge mehr als 90 mm vor die Vorderkante des Mastes herausragen. Die Maximale Höhe der Oberkante des Auges darf nicht mehr als 1100 mm über dem Punkt 000 betragen.

### II.2.9

Während dem segeln darf der Spinnakerbaum niemals über den Bug herausragen, wenn er unter dem Bugkorb platziert ist (Position auf dem Am-Wind-Kurs).

## II.3 Takelage

### II.3.1 Stehendes Gut

Das stehende Gut besteht aus gedrehten Stahlkabeln und ausschliesslich folgenden Teilen:

- 1 Vorstag mit 5 mm Minimaldurchmesser, verstellbar durch Lochleisten oder einen Spanner.
- 2 Oberwanten mit 5 mm Minimaldurchmesser, verstellbar durch einen Spanner.
- 2 Unterwanten mit 4 mm Minimaldurchmesser, verstellbar durch einen Spanner.
- 1 Achterstag mit 3 mm Minimaldurchmesser, verstellbar durch einen oder zwei Flaschenzüge.

#### *Toleranz*

- Eine am Masttop befestigte Achterstaglatte, die den Durchgang des Grossegels erleichtert.
- 2 Backstage aus Stahl oder synthetischem Tauwerk, verstellbar durch einen oder zwei Flaschenzüge - jedes andere System ist ausgeschlossen.

### II.3.2 Laufendes Gut

Das laufende Gut für Klassenregatten besteht aus synthetischem Tauwerk von 6 mm Minimaldurchmesser und beinhaltet:

- 1 Grossfall
- 1 Fockfall
- 1 Spinnakerfall (Seine Austrittsführung darf nicht mehr als 210 mm über der Vorstagsbefestigung liegen und darf dem Fall keine grössere Distanz als 70 mm vom Mast erlauben).
- 1 Spinnakerbaumhochholer  
(Die Dirk ist fakultativ).  
(Siehe Plan II.2.2)

### II.3.3 Fallen

Bei Klassenwettfahrten dürfen Boote, welche mit 2 Fockfallen und/oder 2 Spifallen ausgerüstet sind, beim Segelwechseln nur deren 1 brauchen.

## II.4 Segel

### II.4.1

Die Wahl des Segelmachers ist freigestellt.

### II.4.2

Die Segel müssen dem vorliegenden Reglement entsprechen. Die Definitionen und Vermessungsprozeduren sind konform mit den Vorgaben der ERS.

*(Vorlagen erhältlich bei den ASN)*

### II.4.3 Materialien

Alle neuen Materialien, die in der Klasse eingeführt werden sollen, müssen vorgängig von der internationalen technischen Kommission schriftlich bewilligt werden.

### II.4.4

Für alle Klassenregatten ist nur ein einziger und gleich bleibender Segelsatz an Bord erlaubt, von der ersten bis zur letzten Wettfahrt einer Meisterschaft. Dieser beinhaltet maximal folgende Segel:

- 1 Grosseegel
- 1 Genua
- 1 Fock
- 1 Sturmfock
- 1 Spinnaker nach Klassenvermessung

(Für Klassierungen, die über einen Zusammenzug mehrerer zeitlich durch mehrere Tage voneinander getrennter Wettkämpfe erfolgen, können Segel zwischen den Wettkämpfen gewechselt werden).

### II.4.5 Grosseegel

Material: Gewobenes Polyester mit einem Gewicht zwischen 230 und 275 g/m<sup>2</sup>.

a) Erlaubt sind:

- Zwei Fenster (aus PVC-Film oder Polyester, mit oder ohne Kettfäden). Das untere Fenster muss im unteren Drittel und das obere in den oberen beiden Dritteln des Segels platziert sein
- Ein Cunningham zur Regelung der Vorliekspehnung
- Achter- und Unterlieksleinen (Jakobsleinen)
- Ein fliegendes Unterliek ist erlaubt. Die Überwindung des Unterlieks darf in keinem Punkt die gerade Linie zwischen Segelhalb und Schothorn um mehr als 15 cm überschreiten.

b) Die Dimension der Verstärkungen ist frei.

c) Das Grosseegel enthält im Minimum ein echtes Reff (mit entsprechenden Verstärkungen), dass im Minimum 1 m und im Maximum 4 m über dem Schothorn liegt.

d) Das Grosseegel enthält 4 Segellatten, die das gleichmässig über das Achterliek verteilt sind (Toleranz: +/- 100 mm). Die Breite der Latten ist kleiner als 50 mm nicht überschreiten. Nur die oberste Latte darf durchgehend sein, die Länge der drei übrigen Latten darf 1200 mm nicht überschreiten.

e) Das Klassensymbol, die Segelnummer und der Nationalitätencode müssen auf dem Grosseegel vorhanden und gemäss den ERS platziert sein.

g) Beim Segeln dürfen das Vorliek und das Unterliek nicht über die auf Mast und Baum aufgemalten Vermessungsmarken gestreckt werden.

#### Die Maximalmasse, inklusive Liektau, sind:

- |                                 |                    |
|---------------------------------|--------------------|
| - Länge Achterliek              | 9700 mm            |
| - Kopf                          | 160 mm             |
| - Mass $\frac{3}{4}$ Achterliek | 1300 mm            |
| - Mass $\frac{1}{2}$ Achterliek | 2250 mm            |
| - Fenster unten                 | 0,7 m <sup>2</sup> |
| - Fenster oben                  | 0,3 m <sup>2</sup> |

## II.4.6 Genua

Material:

- a) Gewobenes Polyester mit einem Gewicht zwischen 230 und 275 g/m<sup>2</sup>
- b) Oder Polyesterlaminat mit einem Minimalgewicht von 150 g/m<sup>2</sup>

Für jede Bahn respektive jede laminierte Fläche gilt:

- Das Gewicht pro m<sup>2</sup> muss identisch sein
- Die Fasern müssen gerade und gleichbleibend parallel verlaufen

Ausserdem

- a) Erlaubt sind:
  - Fenster
  - Achter- und Unterlieksleine (Jakobsleinen)
  - Ein Cunningham für den Vorliektrimm
- b) Segellatten sind verboten
- c) Die Dimension der Verstärkungen ist frei

Die Maximalmasse sind:

- |                                  |         |                 |
|----------------------------------|---------|-----------------|
| - IG (Vorliek)                   | 8050 mm | Minimum 7850 mm |
| - Kopf H                         | 40 mm   |                 |
| - LP (Distanz Schothorn-Vorliek) | 4200 mm | Minimum 4000 mm |

## II.4.7 Fock (Solent)

Material gewobenes Polyester (zwischen 230 und 275 gr/m<sup>2</sup>)

- a) Erlaubt sind:
  - 2 Fenster
  - Achter- und Unterlieksleine (Jakobsleinen)
  - Ein Cunningham für den Vorliektrimm
  - Ein Reff
- d) Segellatten sind verboten
- e) Die Dimension der Verstärkungen ist Frei.

Die Maximalmasse sind:

- |        |         |                 |
|--------|---------|-----------------|
| - IG   | 7950 mm | Minimum 7750 mm |
| - Kopf | 40 mm   |                 |
| - LP   | 3000 mm | Minimum 2800 mm |

## II.4.8 Sturmfock

Material gewobenes Polyester (zwischen 230 und 275 gr/m<sup>2</sup>)

- a) Erlaubt sind: Achter- und Unterlieksleine (Jakobsleinen)
- b) Segellatten sind verboten
- c) Die Dimension der Verstärkungen ist frei

Die Maximalmasse sind:

- |        |         |  |
|--------|---------|--|
| - IG   | 5500 mm |  |
| - Kopf | 40 mm   |  |
| - LP   | 2300 mm |  |

## II.4.9 Spinnaker

Material Polyamid (Nylon) oder Polyester mit einem Gewicht zwischen 36 und 55 g/m<sup>2</sup>

Die Maximalmasse sind:

- |                                 |         |                 |
|---------------------------------|---------|-----------------|
| - Seitliche Lieks - SL1 und SL2 | 8850 mm | Minimum 8450 mm |
| - Breite auf halber Höhe – SMG  | 5550 mm |                 |
| - Unterliek – SF                | 5700 mm | Minimum 5300 mm |

Auf dem Spinnaker sind Nationalzeichen und Segelnummer nicht obligatorisch.

## II.5 Beschlüge

### II.5.1

Die Beschlüge sind frei wählbar, mit Ausnahme der Einschränkungen des vorliegenden Reglements.

### II.5.2

Obligatorisch sind:

- a) Der Bugkorb und Heckkorb (für den Heckkorb mit Ausnahme der ersten Version).
- b) Die Reling muss den gültigen Vorschriften des jeweiligen Landes entsprechen. Ein Gurt zwischen der hintersten Relingsstütze und dem Heckkorb ist erlaubt.

c) Je nach Typ der Navigation:

- Auf dem Meer, ab 6 Meilen, sind 4 Relingstützen mit einer Minimalhöhe obligatorisch. Der Abstand zwischen der ersten Relingstütze und dem Befestigungspunkt der Reling am Bugkorb muss zwischen 1700 und 2000 mm betragen, Gurten und Reling müssen gespannt sein.
- Innerhalb 6 Meilen und auf Binnengewässern darf die vorderste Relingsstütze weggelassen werden. Die Reling darf an der Stelle der Stütze bis auf einen **Punkt zwischen Deck und 15 cm darüber** hinuntergeführt werden, muss aber durchgehend bleiben, gespannt und am ursprünglichen Befestigungspunkt am Bugkorb befestigt sein. Hinter der beibehaltenen Relingstütze darf die Distanz der Reling und/oder Gurten bis aufs flache Deck nicht kleiner als 150 mm sein, gemessen bei einem Druck von 1,5 kg. **Diese Masse werden genommen während die Reling frei von Befestigungssystemen oder elastischen Spannvorrichtungen ist.**

### II.5.3

Folgende Beschlagskomponenten sind frei wählbar:

- Marke, Grösse und Position von Rollen
- Marke, Grösse und Position von Klemmen
- Marke/Grösse der Winschen – Die Ausrüstung des Cockpits umfasst mindestens zwei und maximal vier Winschen, die auf den originalen dafür vorgesehenen Verstärkungen montiert sind.
- Flaschenzüge, Untersetzungsboxen und Hebel für die Fallspannung
- Marke/Grösse des Travellers des Grossegels (Seine Position in der Längsachse darf nicht verändert werden und seine Höhe darf nicht die obere Ecke der Cockpitbänke überragen)
- Marke/Grösse des Genuaholepunktschiene (Die Position der Schiene ist frei, muss aber auf dem flachen Deck liegen)
- Eine Konsole für Beschläge - auf dem Kabinendach
- Der Baumniederholer (am Mastfuss fixiert)
- Baumstütze
- Marke, Material und Durchmesser der Trimmleinen (Ausnahme: Fallen und Spibaumhochholer - II.3.2)
- Pinne und Pinnenverlängerung
- Fussstützen
- Kompass (klassisch oder elektronisch)
- Speedometer, Echolot, tragbares GPS
- Windanzeiger (nicht elektronisch)
- Decks-, Mast- und Kabinenbeleuchtung (müssen den gültigen gesetzlichen Vorschriften entsprechen)
- Batterie
- Rollvorrichtung und Rollrefanlagen, welche als Rollvorrichtung verwendet werden.
- Profilvorstag. (unter Vorbehalt, dass nur ein Fockfall verwendet wird - II.3.2 - die Breite des Profilvorstages wird zum Wert LP dazugeschlagen)

### II.5.4

An Klassenregatten verboten sind:

- Hydraulische Spannvorrichtungen und Niederholer
- Verändern der Wantenspannung während des Rennens, mit Ausnahme von Achterstag und Backstagen
- Alle analytischen elektronischen Navigationssysteme
- Selbstwendevorrichtungen für Vorsegel
- Automatischer oder teleskopischer Spibaum

## II.6 Obligatorische Einrichtungen

### II.6.1

Bei Wettfahrten müssen die Boote die Minimaleinrichtungen der Standardversion aufweisen, ihre Dimensionen und ihr Gewicht müssen mit der Kollektion des Konstrukteurs übereinstimmen:

- a) Die Türbretter müssen an Bord sein
- b) Bodenbrett, seitliche Kojenbretter, Bretter der Stauräume vor den Kojen, Brett des Ankerkastens, Treppenstufe im Niedergang sowie im Minimum alle festen Einrichtungen der Standardversion müssen an Bord sein.
- c) Die Vogelnester müssen im Minimum der Standardversion entsprechen und montiert sein.
- d) die 4 Matratzen der seitlichen Kojen.  
*Eine Ausnahmebefugnis erlaubt, die Matratzen wegzulassen. Das Gewicht des Bootes muss aber trotzdem konform mit der Regel II.1.8 bleiben.*

### II.6.2

Die Deckel des Niedergangs, des Ankerkastens, des Vorluks sowie die Originaldeckel der seitlichen Backskisten müssen an ihrer Position sein (siehe II.1.8).

### II.6.3

Während der Wettfahrt ist es verboten, den Motor sowie den Motorenstuhl am Spiegel des Bootes zu lassen.

## II.7 Obligatorische Ausrüstung

### II.7.1

Während der Wettfahrt ist die obligatorische Minimalausrüstung bei allen ASN folgende:

- Navigationslichter weiss, rot und grün, fest montiert oder abnehmbar
- 1 Pütz (Vorgeschriebene Kapazität in Frankreich 10 Liter)
- 1 Nebelhorn
- 1 Rettungsring (rund oder Hufeisen)
- 1 Rettungsweste pro Mannschaftsmitglied
- 1 Anker (entweder 8 kg oder 6 kg + 3 m Stahlkette von 6 mm Minimaldurchmesser)
- 1 Ankerleine (Länge 30 m, Durchmesser 10 mm)
- 1 Bootshaken
- 2 Paddel oder ein Wriggriemen
- 4 Fender von mit 14 cm Durchmesser
- 1 Navigationskompass
- 1 Stablampe

Zusätzlich können die Boote verpflichtet sein, lokale Bestimmungen zu erfüllen

## II.8 Mannschaft

### II.8.1

Für eine Meisterschaft bleiben Anzahl und Zusammensetzung der Mannschaftsmitglieder von Anfang bis Ende des Anlasses konstant. Zusätzliche Bedingungen können durch die nationale Behörde ausgesprochen werden. Mannschaftswechsel sind vor dem ersten Lauf schriftlich anzukündigen, ausser in Fällen höherer Gewalt.

### II.8.2

Die Zusammensetzung der Mannschaft muss der Regel I.5.5 entsprechen.

### II.8.3

Gurten, Bretter und andere Einrichtungen zum Ausreiten sind verboten, auch solche für die Füsse.

### II.8.4

Ausreiten ist nur in sitzender oder liegender Position und mit Kraft der Arme erlaubt. Der Oberkörper darf sich niemals ausserhalb der Reling befinden, wenn die unteren Gliedmassen nicht unter der Reling durchgehen.

## Kapitel III - Ausführungsbestimmungen

### III.1 Allgemeine Bestimmungen

Dieses Reglement ist ab Januar 2011 gültig.

### III.2 Ausnahmen

Boote mit Segeln, welche vor der Inkraftsetzung dieses Reglements vermessen und gestempelt wurden, sind für Klassenregatten und alle anderen Regatten, die für die verschiedenen Meisterschaften zählen, zugelassen. Sie können trotzdem überprüft werden.

### III.3 Spezialfälle

#### III.3.1

*Italien:*

*Für italienische Boote können bestimmte Änderungen im Bereich der Einrichtung von Kabine und Cockpits akzeptiert werden. Vom italienischen Gesetz verlangte obligatorische Änderungen werden durch die Werft Archambault ausgeführt (vorbehältlich der Genehmigung der ASI). Massgeblich Anpassungen der Werft.*

#### III.3.2

In diesen Vorschriften nicht vorgesehene Fälle, welche sich bei einer Vermessungskontrolle auftreten, werden durch die Verantwortlichen der technischen Kommission untersucht.

#### III.3.3

Im Falle von Unklarheiten bei der sprachlichen Interpretation des vorliegenden Reglements gilt einzig der französische Originaltext, bis zur Anerkennung des ISAF-Status.