PIRAT-KLASSENVORSCHRIFT

gültig ab 01.05.1976 – Stand: 01.04.2016

Inhaltsverzeichnis:

1. Allgemeines..... 1
2. Gebühren..... 2
3. Hersteller / Baulizenzen..... 2
4. Registrierung / Messbrief..... 2
5. Vermessung..... 3
6. Identifierungszeichen..... 3
7. Bauverfahren..... 4
8. Rumpfvermessung..... 6
9. Schwert..... 9
10. Ruder..... 10
11. Gewicht..... 10
12. Mast..... 11
13. Großbaum..... 12
14. Spinnakerbaum..... 12
15. Stehendes / Laufendes Gut..... 13
16. Beschläge..... 13
17. Segel..... 14
18. Ausrüstung..... 17
19. Wettfahrregeln (WR) 17
20. Klassenvorschriften..... 17
21. Vermessung..... 19
22. Besatzung..... 19

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 Klassenvorschriften zu verhindern, die nicht im Sinne der Klasse sind und das Prinzip der Einheitsklasse gefährden, können Änderungen in den Plänen oder Klassenvorschriften kurzfristig vom Technischen Ausschuss (TA) des Deutschen Segler-Verband (DSV) vorgenommen werden. Änderungen der Klassenvorschriften können nur mit 2/3-Mehrheit der deutschen 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). Bestehen Widersprüche zwischen Klassenvorschriften und Zeichnungen, so ist dieses dem TA des DSV zur Klärung vorzulegen.

1.6 Die Verwaltung der Klasse obliegt dem DSV in Zusammenarbeit mit der Internationale Pirat-Association (IPA).

1.7 Der DSV und die deutsche Klassenvereinigung übernehmen keine 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 Gebührenordungen.

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 (Gründgensstraße 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 diese Boot später vermessen oder registriert wird.

3.4 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 Wettfahrten 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 Vermessungsformblattes 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 Klassenvorschriften 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 nationalen Verband anerkannten Vermesser vorgenommen werden.

5.2 Kein Vermesser darf ein Boot, Rigg, 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 Segelnummer 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 Segelnummer müssen in Übereinstimmung mit Regel 77 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.
Europameister dürfen das Klassenzeichen in Gold fahren, nationale Meister in Silber. Diese Auszeichnungen sind auf den jeweiligen Steuermann beschränkt.

6.4 Ab Segelvermessungsdatum 1.4.2000 müssen die Nationalitätsbuchstaben und Segelnummern in Übereinstimmung mit den gültigen W.R. geführt werden.

7. Bauverfahren

7.1 Jedes Boot muss in Übereinstimmung mit den Zeichnungen und diesen Klassenvorschriften 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 Kunstoff (GFK) und Sandwich. Kevlar und Kohlefaser sind verboten.

7.3 Das nachfolge Baubesteck ist für Holz- und Sperrholzbauteile vorgeschrieben:

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

7.3.2 Für Kiel, Vorsteven, Vorstevenknie, Spiegel, Mastspur, Spanten, Bodenwrangen, Kimmweger und Decksweger ist die Holzart über 560 kg/m³ freigestellt.
Die Maße sind den Zeichnugen 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	10 mm
(II)	Holzart über 560 kg/m³	9 mm
(III)	Sperrholz Rumpf	8 mm
	Deck	6 mm
(IV)	GFK Rumpf	4,5 mm
	Deck	4 mm
(V)	Sandwich GFK-Außen und Innenlaminat zusammen	3,5 mm
	Sandwich-Material	2,5 mm

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 ideelen Kielbreite.

Es darf kein Versuch unternommen werden, etwa durch verschiedene Rumpf- oder Deckstärken, durch die Verwendung verschiedener Materialien oder Bauverfahren, verschieden starke Glasmatten oder Sättigungsgrade, Gewicht in der Mitte des Rumpfes zu konzentrieren.

Bei Verdacht, dass diese Regel gebrochen wurde, können auf Veranlassung des nationalen 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) Schwertkasten an jeder Bodenwrange, Abmessungen nach Zeichnung

7.3.6 Fußboden (Mindeststärken):
Vollholz 12 mm Sperrholz 8 mm

7.4 Das unter Regel 11 festgelegte Gewicht und die Schwerpunktlage ist durch das Baubesteck für Vollholzausführungen bestimmt und gewährleistet. Bei der Bauausführung nach Sperrholz und Kunststoff sind diese Forderungen ebenfalls einzuhalten und nachzuweisen, um für alle Bauausführungen 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. 2mm 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, bei Holzart über 560 kg/m³ freigestellt.

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

7.10 Spantenlose Sperrholzbauweise gemäß Blatt 2a ist zulässig.

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

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

8.Rumpfvermessung

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 Vermessungsursprungspunkt ist die gedachte Fläche “0“, die den Schnittpunkt Unterkante Kiel / Achterkante Spiegel senkrecht zur Basis und rechtwinklig zur Mitschiffslinie berührt.
(I) An den Vermessungsspanten 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 5000 mm ±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:
BMAX 1610mm ±20mm
(I) Größte Höhe der Scheuerleiste: max. 30mm

(II) größte Breite der Scheuerleiste einschließlich Klebekanten: max. 12mm

8.1.5 *siehe gesonderter Kasten auf S.7*

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/Schwertschlitz

(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 Fläche “0“ bis Mitte Püttingeisen: LW 3100mm ±20mm
Abstand Mitte Püttingeisen von Schandeckslinie: max. 35 mm.

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 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. 1080m

(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

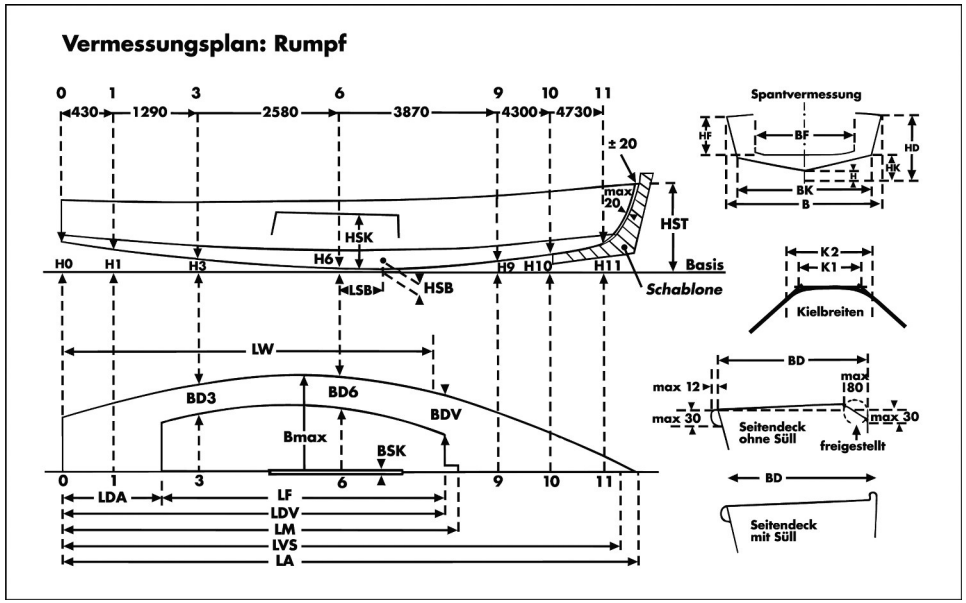
(VII) Höhe des Fußbodens unter Schandeck an Vorderkante Cockpit: HFV 355mm ±40mm

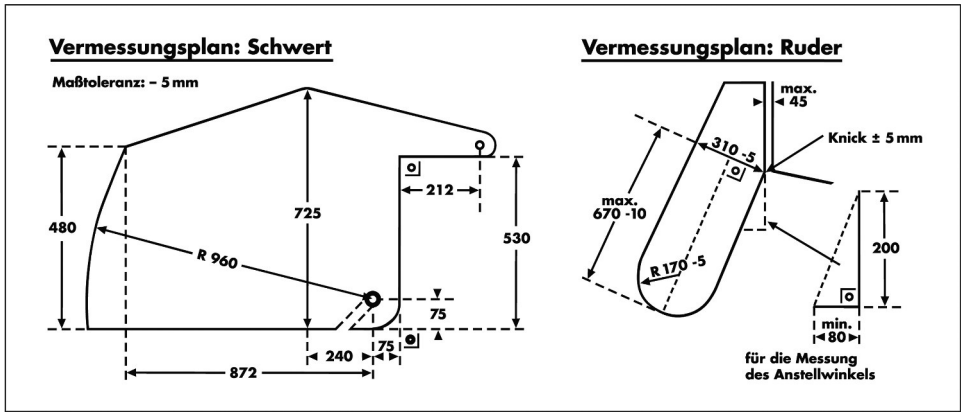
8.2.8 Schwertkasten
Höhe des Schwertkastens einschl. Deckbrett über Unterkante Kiel an Spant 6: HSK min. 500mm, Dichtungslippen sind nicht erlaubt.
Die Schwertkastenseiten dürfen im Bereich des Schwertbolzens eine Verstärkung aus Material mit einem spezifischen Gewicht nicht schwerer als Stahl von max. 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 waagerecht schwimmt. Der Auftrieb muss aus geschlossenzelligem Schaumstoff oder luftgefüllten Auftriebskörpern in entsprechender

8.1.5 Vermessung an den Spanten

Spantenabstände von der Fläche "O"		Kiel bis Basis "H"	Ideelle Kielbreite "K 1"	max. Breite Kielabrundung "K 2"	Schandeck Basis "HD"	Kimmhöhen über Basis "HK"	Kimmbreiten "BK"	Breiten über Deck "B"
0	0	245 ± 0	20 ± 5	50	600 ± 20	325 ± 5	750 ± 10	866 ± 10
1	430	173 ± 5	42 ± 5	65		288 ± 5		
3	1290	70 ± 5	62 ± 5	85	579 ± 10	244 ± 5	1335 ± 10	1480 ± 10
6	2580	35 ± 5	76 ± 5	95	600 ± 10	236 ± 5	1375 ± 10	1570 ± 10
9	3870	112 ± 5	58 ± 5	80	654 ± 10	305 ± 5	786 ± 10	1018 ± 10
10	4300	158 ± 0	40 ± 5	55				
11	4730	217 ± 5		"HST" 720 ± 20				





Größe bestehen.

8.4 Querschotten
Der Raum unter dem Vor-und dem Achterdeck darf durch Querschotten geschlossen sein. In beiden Schotten muss mindestens eine Inspektionsluke vorhanden sein.
Abstand -Achterschott vom “0“ Punkt: 860mm ±20mm
Abstand -Vorpiekschott 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 die 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 ø 12mm ±2mm muss durch die Schwerkastenseiten durchgeführt werden.

9.2 Die Form des Schwertes ist nach Vermessungsplan auszuführen.

9.3 Stopperbolzen: ø min. 10mm
Abstand zwischen VK-Schwert und Innenkante Bolzen: 212mm – 5mm
Abstand zwischen UK-Schwerthals und UK-Bolzen*: max. 25mm -min.15mm
*Dieses Maß ist gültig für Neuvermessungen ab 1.4.2003

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 Reitbalken, Auftrieb nach

Regel 8.3, fest eingebautem Kompass, fest eingebauten laufendem Gut und Hängegurten, jedoch ohne Rigg, stehendem und laufendem Gut, Spinnakerbaum, Schoten, Schwert, Ruder, Pinne, sowie aller loser Ausrüstung nach Regel 18: min.170kg. Ausgleichsgewichte von max. 10kg sind erlaubt. Ohne Ausgleichsgewichte darf das Boot also nicht leichter als 160kg sein.

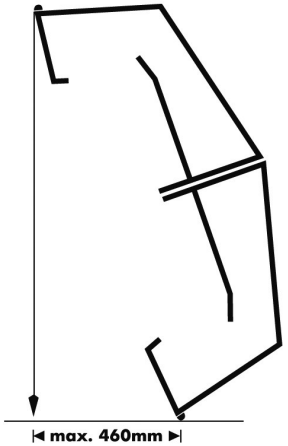
11.2 Die Ausgleichsgewichte müssen aus Metall bestehen und je in Hälften oder Vierteln an Unterseite Deck direkt vor und hinter dem Cockpit zur Zufriedenheit des Vermessers befestigt und vermarkt sein. Anzahl und Gewicht sind in den Messbrief einzutragen.

11.3 Der Schwerpunkt des unter Regel 11.1 beschriebenen Bootskörpers (einschl. der Ausgleichsgewichte gem. Regel 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 vermarken, dass

Das Boot muss auf der Scheuerleiste balancieren

Schnur mit Lot an Bmax.

Messung ohne Schwert ansonsten gem. Regel 11.1



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 farbig absetzende Messmarken von 10mm Breite sind am Mast wie folgt anzubringen:
(I) Oberkante Messmarke I über Oberkante Deck:
M I 270 ±50mm
(II) Unterkante Messmarke II über Oberkante Messmarke I:
M II max. 5515mm

12.4 Länge Oberkante Deck bis Schnittpunkt Vorstag + Wanten mit Außenkante Mast: MVS max. 4310mm

12.5 Länge von Deck bis Oberkante Spinnakerfallrolle:
MSP max. 4440mm

12.6 Abstand von Vorderkante Spinnaker Fallrolle bis Vorkante Mast: max. 100mm

12.7 Außenabmessung des Profils:
min. 70x 55mm
(I) Die LM-Ausführung muss aus gleichmäßigem Profil (min. 55 x 55mm) vom Mastfuß bis max. 620mm über Deck bestehen. In diesem Bereich sind Ausschnitte zur Segeleinführung und Anbringung von Beschlägen erlaubt. Darüber muss ein gleichmäßiges Profil (Außenabmessung min. 70x 55mm) bis 4400mm über Deck bestehen. Von dieser Stelle nach oben darf gleichmäßig verjüngt werden.
(II) Der Durchmesser des Mastes an der oberen Messmarke darf nicht kleiner sein als min. 15mm.

12.8 Ein Mast-Controller ist nicht erlaubt. Der Mast darf nur im Deck mit den üblichen Mastkeilen festgekeilt werden. In Deckhöhe kann an Hinterkante Mast ein Klappbügel zur Sicherung vorgesehen werden.

12.9 Das Topgewicht des Mastes beträgt mindestens 3kg.

Für die Ermittlung des Topgewichtes wird das stehende Gut parallel zum Mast nach unten geführt, und die Fallen befinden sich in Segelposition. Der Mast wird in waagerechter Lage bei Oberkante MM I abgestützt und bei Unterkante MM II gewogen.

13. Großbaum

13.1 Material: Holz oder Leichtmetall

13.2 Permanent gebogene Bäume sind verboten.

13.3 Ein sich farbig absetzendes 10mm breites Band muss am Baum so angebracht sein, dass Innenkante Messband höchstens 2680mm von Hinterkante Mast entfernt ist (M III max. 2680mm).

13.4 Der Baum einschl. der festen Beschläge muss durch einen Kreis von Ø 100mm geschoben werden können.

13.5 Der Abstand zwischen Hinterseite Mast und Drehpunkt des Baum-Lümmellagers darf nicht größer sein als 35mm.

14. Spinnakerbaum

14.1 Material: Holz oder Leichtmetall

14.2 Länge über Außenkante Beschläge:
SPL max. 1600mm

14.3 Die Höhe des Spinnakerbaumbeschlages am Mast ist beliebig.

14.4 Maximale Größe der Spinnakerbaum- Befestigung an Vorkante Mast: 30mm

15. Stehendes / Laufendes Gut

15.1 Für Wanten und Vorstag ist wahlweise Nirostahl zugelassen (Stärke min 2,5mm). Erlaubt sind lediglich 2 Wanten und 1 Vorstag.

15.2 Eine gerade Saling einfacher Bauart ist erlaubt (ø max. 40mm).

15.3 Für das Vorstag und Fockfall ist ein Beschlag am Mast gestattet, doch muss der Schnittpunkt des Vorstages und der Wanten bzw. deren Verlängerung genau in der vorgeschriebenen Höhe liegen. Das Vorstag muss während einer Wettfahrt vorlich vom Vorliek des Vorsegels gefahren werden. Es muss am Mast und an Deck befestigt sein. Eine Verstellung während der Wettfahrt ist nicht erlaubt. Das Vorstag muss dem Mast Halt geben, wenn das Vorsegelfall oder Hals im starken Wind gebrochen ist.

15.4 Ein Focktuchstrecker am Hals ist erlaubt, die Durchführung durch das Deck ist gestattet.

15.5 Die Großschotführung ist freigestellt. Die Großschotführung im Rumpf muss innerhalb des Cockpits liegen.

15.6 Das Material der Großsegel- und Spinnakerfallen ist freigestellt. Das Fockfall muss vom Segelkopf bis zum Befestigungspunkt aus Stahldraht, von dort aus als Tauvorläufer bestehen.

15.7 Die Führung der Schwerttalje und des Spinnakerfalls ist freigestellt.

15.8 Trapez oder ähnliche Auslegevorrichtungen sind verboten.

15.9 Barberholer für Spinnaker-Schoten sind erlaubt.

15.10 Eine Fockfalltalje ist erlaubt, die Ausführung ist freigestellt.

16. Beschläge

16.1 Die Ausführung der erlaubten Beschläge ist freigestellt, soweit diese Vorschrift nichts anderes aussagt.

16.2 Ein Sicherungsbeschlag gegen das Herausfallen des Ruders ist vorgeschrieben.

16.3 Wantenschnellverstellung, Rollfockvorrichtung und verstellbarer Mastfußbeschlag sind verboten.

16.4 Fockholepunkte müssen sich innerhalb der Decksflächen 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 Reitbalken 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 müssen aus Naturstoffen oder synth. Material gefertigt werden; das Mindestgewicht für synthetische Stoffe soll 125g/m², für Naturstoffe (Baumwolle, Leinen) 150g/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 100mm vor dem Schnittpunkt zum Achterliek enden. Die Anbringung eines Göhlrutschers im Bereich des Schothornes ist gestattet. Diese Regel gilt für alle nach dem 01.04.2015 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 naheliegensten Punkt des Vorlieks einschließlich Liekttau: ½ W max. 1675mm

(II) Die Breite des Großsegels von ¼ Achterliekspunkt (vom Kopfvermessungspunkt) zum nächstliegenden Punkt des Vorlieks, einschließlich Liektau: ¼ W max. 970mm

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

17.2.4

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

(II) Länge der oberen und unteren Segellatte: max. 350mm / Breite der Latten: max. 40mm

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

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

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 Fußlieken o.ä. Vorrichtungen gefahren werden.

17.2.8 Verstärkungen am inneren Ende der Lattentasche 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.

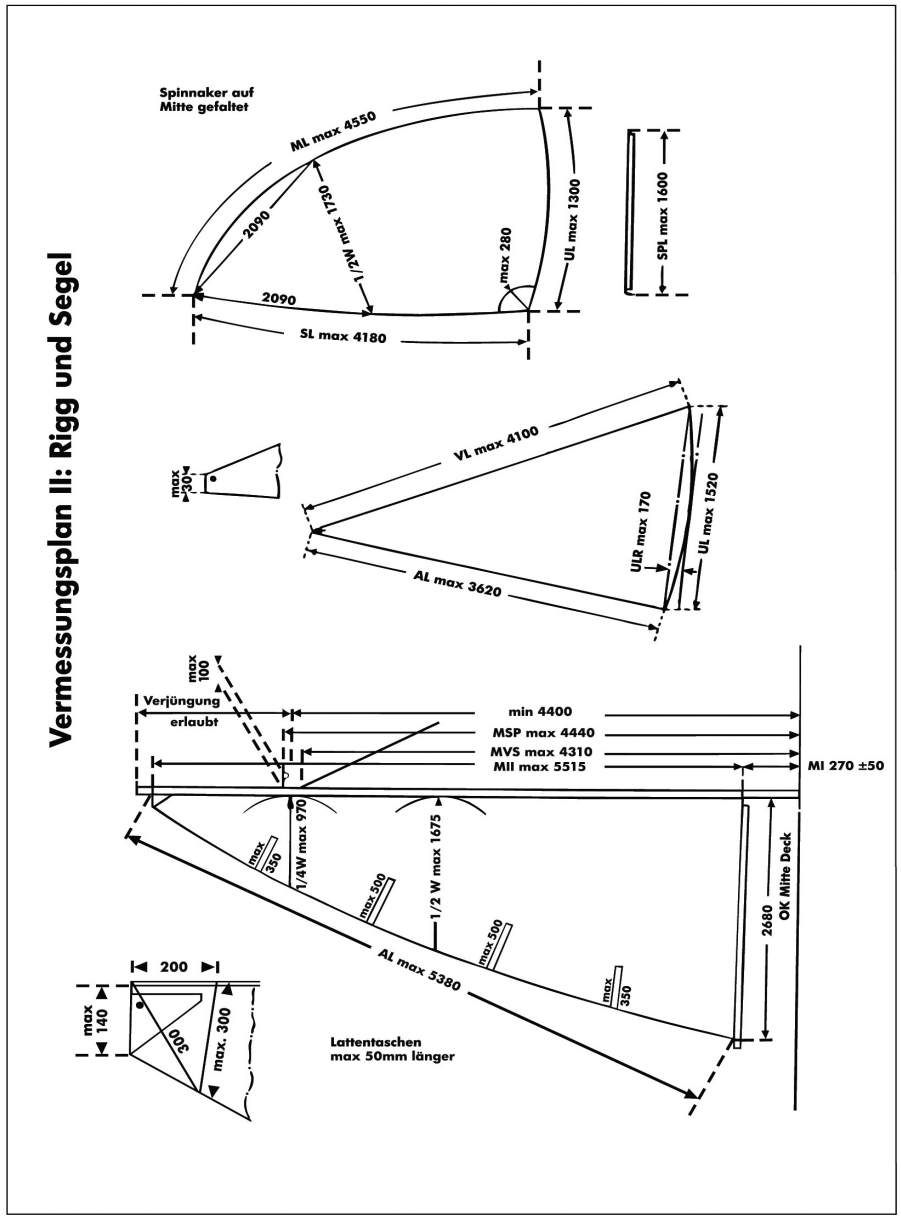
17.3.6 Im Vorliek muss ein loser Liekdraht -Mindestdurchmesser 3mm- gefahren werden.

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 ½ Unterliek: UL max. 1300mm

17.4.4 ½ Mittelbreite: ½ 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.

17.4.7 Spinnaker müssen keine Nationalitätsbuchstaben und Segelnummern aufweisen. Wenn Nationalitätsbuchstaben und/oder Segelnummern im Spinnaker vorhanden sind, müssen diese die gültigen sein.

18. Ausrüstung

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

Folgende Ausrüstung muss bei Wettfahrten an Bord vorhanden sein:

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

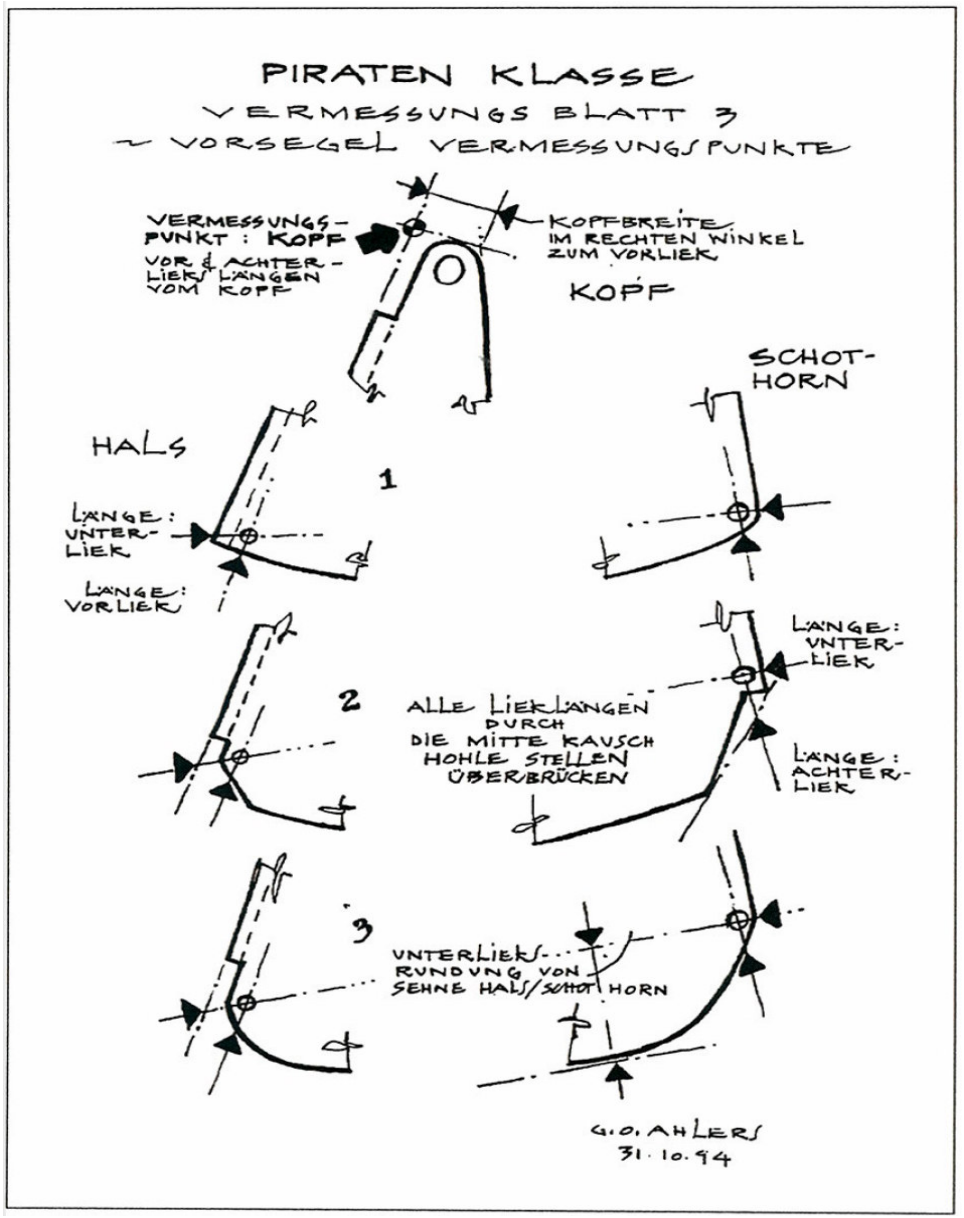
19. Wettfahtregeln (WR)

ettfahrten 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

20.1 Jeder Eigner ist verpflichtet, sein Boot bei stattfindenden Kontrollvermesseungen 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: Linienriß

Anlagen Vermessungspläne

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

Im Zweifelsfall haben diese Klassenvorschriften Vorrang vor den Zeichnungen.

DSV, 1.Mai 1976

Kontakt: Deutsche Piraten-Klassenvereinigung e.V. ● Obmann Technik
● Frieder Billerbeck ● Meyerstraße 24 ● 21075 Hamburg
● Email: frieder.billerbeck@web.de