

NATIONALE & INTERNATIONALE **VERMESSUNGSVORSCHRIFTEN**

Einleitung

Dieses Reglement ist eine Evolution mit dem Ziel, die Regeln in Übereinstimmung mit den internationalen Regeln der ISAF zu bringen.

Das Ziel ist, eine klarere Organisation und Einheitsklasse sicherzustellen

Es beinhaltet keine grundlegenden Änderungen der bisherigen Regeln.

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

Abbreviations:

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

Bemerkung :

In *kursiv* stehen Regeln, die nur eine Nationale Vereinigung betreffen.

In **Fett** stehen Regeln, die seit 2008 ausgeführt oder verändert wurden.

KAPITEL I : ALLGEMEINES - ORGANISATION

I.1 ZWECK DER VORSCHRIFTEN

Sie bezwecken die Einheitlichkeit der Schale, des Riggs und der Ausrüstung zu kontrollieren, zu komplizierte Änderungen oder Vorrichtungen zu verhindern, damit der Surprise einfach und nicht zu teuer bleibt, damit jedermann mit gleichen Mitteln regattieren kann.

Um die Absicht des Reglements zu sichern und im Falle von Streitigkeiten sind die Artikel 1.3 und 1.6 ausschlaggebend.

I.2 ÜBERARBEITUNG DIESER VORSCHRIFTEN

Nach jeder Saison vereinigt sich die technische Kommission (TK) um Abänderungen oder Einschränkungen der Vorschriften zu studieren. Diese Änderungen werden schriftlich bei der Einladung zur Generalversammlung vorgelegt. Die Entscheidungen werden während den Generalversammlungen gefällt.

Im Falle von Unstimmigkeiten der verschiedenen Nationalen Klassenverbände,

entscheidet die Internationale Aspro Surprise. (Siehe Internationales Aspro Surprise Reglement)

I.3 BEACHTUNG DER VORSCHRIFTEN

Um an Serienregatten der Surprise-Klasse teilzunehmen müssen sich die Teilnehmer versichern dass ihr Boot in jeder Beziehung den geltenden Vermessungsvorschriften entspricht. Die Nichtbeachtung dieser Vorschriften während einer Klassenregatta führt zur Disqualifikation des Bootes für die Gesamtwettfahrt.

Jegliche Änderung des Bootes, die der Absicht dieses Reglements widersprechen, muss der technischen Kommission vorgelegt werden.

I.4 TEILNAHME AN KLASSENREGATTEN

Kein Boot ist bei Klassenregatten wettfahrtberechtigt wenn sein Besitzer oder sein Skipper nicht Mitglied der Aspro Surprise ist oder den Jahresbeitrag als eigner nicht bezahlt haben. Das Boot muss diesem Reglement entsprechen.

I.5 ORGANISATION DER KLASSENMEISTERSCHAFTEN

I.5.1 BEZEICHNUNG ALS KLASSENMEISTERSCHAFT

Als Klassenmeisterschaft bezeichnet werden alle nationalen oder internationalen Meisterschaften, die in diesem Buch unter der Rubrik „internationale Meisterschaft“ notiert sind, im Einklang mit den verschiedenen ASN. Sie werden gemäss den RRS der ISAF gesegelt, mit Ausnahme der OSR (Diese Regel wird nur bei Hochseerennen ausserhalb 6 Meilen vom Ufer angewendet).

I.5.2 GÜLTIGKEIT DER KLASSENMEISTERSCHAFT

Eine Klassenmeisterschaft gilt als zustandegekommen, wenn mindestens 4 Läufe, davon evtl. ein Langstreckenlauf gewertet werden. (Vorschriften der nationalen Verbände vorbehalten). Die anderen Läufe sind vom Typ "Banane".

SCHWEIZ

Ein Langstreckenlauf kann in der Schweiz nur durchgeführt werden wenn schon 4 Läufe vom Typ „Banane“ gültig sind. In der Regel soll beim Langstreckenlauf der Sieger vor 22h das Ziel erreichen.

I.5.3 WERTUNG

Die Punkte werden nach dem Low-Point-System gemäss ISAF Regel A 4.1 berechnet. Ab 4 Läufen wird der schlechteste Lauf abgezogen.

I.5.4 MINIMALGESCHWINDIGKEIT

Die Durchschnittsgeschwindigkeit des ersten Bootes am Ziel beträgt über den ganzen Kurs mindestens 2 Knoten **indem man eine gerade Linie zieht.**

I.5.5 MANNSCHAFT

Für eine nationale Meisterschaft bleibt die Mannschaft die Gleiche über die ganze Anzahl der Läufe. Sie besteht aus 2–6 Personen, die zusammen mit Hemd, T-Shirt und Unterwäsche 400 kg nicht überschreiten dürfen.

Zusätzliche Einschränkungen können von der nationalen Behörde verlangt werden. Änderungen in der Mannschaft müssen der Wettfahrtsleitung vor dem ersten Lauf

mitgeteilt werden, höhere Gewalt bleibt vorbehalten. In diesem Falle muss ein schriftlicher Antrag bei der Jury erfolgen.

I.5.5 WERBUNG

Werbung ist bei Klassenmeisterschaften gemäss ISAF Kategorie C zugelassen.

I.6 ORGANISATION VON KLASSENREGATTEN

I.6.1 Definition

Als Klassenregatten gelten alle Regatten, die auf Booten der Einheitsklasse „Surprise“ gesegelt werden und weder den Kriterien der Klassenmeisterschaften noch den Kriterien der Langstreckenregatten genügen. Bei Klassenregatten gelten folgende Änderungen:

SCHWEIZ:

a) *Um eine Klassenregatta zu validieren müssen mindestens 2 gültige Läufe gesegelt werden. Für die Wertung zählen die 5 besten Läufe von 6, oder 4/5,3/3,2/2. Ab 4 Läufen kann folglich der schlechteste Lauf gestrichen werden.*

b) *Die Durchschnittsgeschwindigkeit des ersten Bootes am Ziel beträgt über den ganzen Kurs mindestens 1.5 Knoten indem man eine gerade Linie zieht.*

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

d) *Klassenregatten werden gemäss Anhang C (Werbung) der ISAF durchgeführt.*

I.7 ORGANISATION VON LANGSTRECKENREGATTEN

I.7.1 Definition

Als Langstreckenregatten gelten alle Regatten, die auch andere Boote als die der Einheitsklasse „Surprise“ zulassen, auch wenn ein eine separate Wertung der Klasse Surprise besteht. Regatten, die nach berechneter Zeit gewertet werden, gelten ebenfalls als Langstreckenregatten.

I.7.2 Toleranzen

Für Langstreckenregattas sind zusätzlich toleriert:

- a) Eine unbegrenzte Anzahl Segel, doch die Vermessungsvorschriften von Grossegel und Genua dürfen nicht überschritten werden.
- b) Komposit-Segel beliebiger Art.
- d) Ein zweites Fock- und Spifall.
- e) Spitüten.

FRANKREICH:

- *siehe französische Ausgabe*

SCHWEIZ:

- *„Top-Spinnaker“ (Symmetrisch und/oder Asymmetrisch) nach Vermessungsvorschriften.*
- *Nur ein Top-Spinnaker-Fall ist erlaubt*
- *Asymmetrischer Spi (SLU x SF = max 69 m², nach ACVL Vermessung).*

- Der Bugsprit darf die vom Hersteller gelieferte Länge vom 42cm gemessen ab Bugbeschlag nicht überschreiten. Er darf nicht orientierbar sein.
- Das Rigg und der Spibaum müssen den Klassenvorschriften entsprechen.
- Für Regatten nach der ACVL Vermessung gesegelt werden, darf das Gewicht (II.1.8 .+ „Top-Spinnaker“ Ausrüstung*) nicht weniger als 1257 kg betragen und wird ausschliesslich mit dem SRS Koeffizient 1000 gewertet). Nur die Boote mit diesem Koeffizienten werden für die Klassenmeisterschaften gewertet.

I.8 ALLGEMEINE REGEL DER EINHEITSKLASSE

Die Schale, das Rigg und die Beschläge müssen den Klassenregeln entsprechen, die zum Zeitpunkt der Erstvermessung Gültigkeit hatten, mit Vorbehalt der Änderungen oder Einschränkungen, die in diesem Reglement stehen.

Das Boot muss ein Messbrief der Klassenvereinigung besitzen. Dieses Zertifikat wird im Namen des Besitzers bei der ASN erstellt.

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) nach deren Validierung bei der ASN überwiesen werden, damit diese auf der Webseite www.asprosurprise.com eingetragen werden können.

I.9 SEGELNUMMER

Die Segelnummer ist jene welche von der ASN, eventuell in Einverständnis mit der Importeur oder dem Landesverband, erteilt wird. Bei Rennen 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, in den ERS entsprechen.

(Unterlagen sind bei der ASN verfügbar)

KAPITEL II : BESONDERE VORSCHRIFTEN

II.1 DIE SCHALE

II.1.1 Rumpf und Deck müssen gemäss den beim offiziellen Konstrukteur wie beim Architekten hinterlegten Spezifikationen gebaut werden. Diese garantieren deren Konformität.

II.1.2 Die Masse, Formen und Strukturen müssen den Plänen des offiziellen Konstrukteurs und Architekten entsprechen, diese garantieren deren Konformität. Es wird keine Änderung an Teilen welche aus den Originalformen stammen geduldet. Die TK's der Landesverbände behalten sich das Recht vor diese Konformität beim Konstrukteur zu kontrollieren.

II.1.3 Jegliche Löcher an Rumpf oder Deck zwecks Durchgang von Tauen, Kabeln usw. ins Innere des Bootes sind verboten. Die einzige Ausnahme sind Löcher für Back- oder

Achterstag.

II.1.4 Jegliche Veränderung der Form und der Struktur an Rumpf, nicht konform mit denen der Werft während der Konstruktion sind verboten, ausser in Ausnahmefällen mit 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:

Die Verstärkung muss aus Sperrholz oder aus Sandwich-Komposit bestehen. Falls es aus Sandwich-Komposit besteht, muss der Kern aus Sperrholz und die Haut aus Fiberglas, Alu oder rostfreiem Stahl sein.

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 Übernahme 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 Flosse muss dem Plan Réf.82A und den Vermessungsformen entsprechen, ihr Gewicht muss 500 kg +/- 25 kg betragen.

II.1.7 Ruderblatt

Die Masse und die Formen des Ruders müssen einem der beiden Pläne II.1.7 (a) ODER II.1.7 (b) entsprechen, sowie ihren Vermessungsformen. Nur eines dieser beiden Ruderblatttypen darf während einer Meisterschaft gebraucht werden. Das Minimalgewicht beträgt 14 kg inkl. Befestigungsteil und Stift.

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, 1 stehendes Gut (inkl. Falle, Spibaumhochholer und – Niederholer), 1 laufendes Gut in Standardausrüstung.
- Feste Beschläge
- Tür und Bilgenbretter, Treppe, Kojenoberseite, hintere Bank (Version 2002)

Beim Wägen werden alle beweglichen Elemente mit Ausnahme der oben zitierten entfernt. (Beispiele: Befestigungstau, Batterie, Sicherheitsmaterial und Standardausrüstung, Ruderm Bootshaken, Anker,...)

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

FRANKREICH: siehe französische Ausgabe

II.1.9 FEHLENDES GEWICHT

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

- Die vier Korrekturgewichte sind aus Blei.
- Die Korrekturgewichte müssen im Boot einlamiert und vom Vermesser abgestempelt werden.
- Die Gewichte werden über der Wasserlinie einlamiert und gegenüber der Längsachse des Bootes symmetrisch verteilt.
- 60% des Gewichtes befindet sich auf beiden Seiten unter der vorderen Koje gegen den Rumpf.
- 40% des Gewichtes befindet sich in den beiden Backskisten auf der Höhe der Wasserlinie.

Im zutreffenden Fall kann ein Plan beim Klassenchef verlangt werden. Im Falle von Unklarheiten gelten die Masse auf diesem Plan (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 Int. Surprisevereinigung vorbehalten.

II.1.11 Jedes Boot mit Exportausrüstung kann bis ins Minimum der Standardausrüstung umgeändert werden.

II.2 TAKELAGE

II.2.1 Mast

Der Mast muss vom Chantiers Archambault geliefert sein und aus einem extrudierten Aluminiumprofil folgende Spezifikationen bestehen:

- Dimensionen: Länge 115 mm +/- 10 mm, Breite 80 mm +/- 5 mm
- Umfang: 282mm Minimum. Möglichkeit, den Mast oberhalb 7850mm 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 Messmarke auf dem Mast (Plan II.2.2)
- Der Punkt 000 befindet sich 700mm +/-20mm über der auf dem Deck geformte Platte

II.2.2 Der Mast muss dem **II.2.2** entsprechen. Ab 1993 sind nur noch Masten die vom Chantier Archambault geliefert werden, anerkannt. Jeder Mast, der abgeändert wurde oder der nicht die Herkunft der "Chantiers Archambault" hat, muss der technischen Kommission vorgeführt werden.

II.2.3 Der Mastfuss darf die mit dem Deck geformte Platte auf keinen Fall überragen.

II.2.4 Die Salinge müssen aus Aluminium sein, deren Länge beträgt 850+-10mm. Die Tiefenmessung muss zwischen 330mm +- 20mm betragen (Plan II.2.2)

II.2.5 Der Grossbaum besteht aus einem extrudierten Aluminiumprofil dessen Metergewicht samt Löcher grösser als 1,5 kg ist.

II.2.6 Die Messmarken auf Mast und Grossbaum müssen mit einer gut sichtbaren Farbe gemalt werden. Deren Breite beträgt min. 30 mm, sie umspannen das ganze Profil.

II.2.7 Der Spinnakerbaum hat eine Maximallänge von 3250 mm über alles und ist aus Aluminium.

II.2.8 Die Befestigung des Spinnakerbaumes am Mast geschieht an fixen Mastaugen oder an Spibaumschlitten auf Schienen. Dies Beschläge dürfen auf keinen Fall mehr als 90 mm

vor die Vorderseite des Mastes herausragen, die maximale Höhe der Augen, oberkant, über Deck beträgt 1100 mm.

II.2.9 Der Spinnakerbaum unter den Bugkorb gezurrt, darf nicht über den Bug hinausragen (Fall beim Amwindschlag).

II.3 RIGG

II.3.1 Es ist keine Änderung an der Verstagung gemäss Serien-Ausrüstung erlaubt! Das stehende Gut besteht aus:

- 1 Vorstag aus Inox-Litze hart 5 mm min. Durchmesser durch Wantenspanner oder Lochplatten einstellbar.
- 1 Achterstag aus Inox-Litze hart 3 mm min. Durchmesser und 8,5 m min. Länge durch 1 oder 2 Kabelzüge streckbar. Eine am Masttop befestigte Achterstaglatte, die den Durchgang des Grossegels erleichtert, ist erlaubt.
- 2 Oberwanten aus Inox-Litze hart 5 mm min. Durchmesser.
- 2 Unterwanten aus Inox-Litze hart 4 mm min. Durchmesser.

Fakultativ

- 2 Backstage streckbar durch 1 oder mehrere Kabelzüge, jedes andere System ist ausgeschlossen.
- Eine Segellatte für das Achterstag um das passieren des Grossegels zu erleichtern

II.3.2 Das laufende Gut für Klassenregatten bestehen aus synthetischen Tauwerk von 6 mm Minimal- Durchmesser und beinhalten:

- 1 einziges Grossfall.
- 1 einziges Fockfall.
- 1 einziges Spinnakerfall (Dessen Führung darf sich nicht mehr als 210 mm über der Vorstagbefestigung befinden und darf auf der Vorderseite des Mastes nicht mehr als 70 mm vorragen.)
- 1 Spinnakerbaum -Hochholer
- 1 Dirk (fakultativ)

II.3.3 Bei Klassenwettfahrten dürfen Boote welche mit 2 Fockfallen und/oder 2 Spifallen ausgerüstet sind beim Segelwechseln deren 1 brauchen.

II.4 SEGEL

II.4.1 Die Wahl des Segelmachers ist freigestellt.

II.4.2 Die Segel müssen diesen regeln entsprechen. Die Definitionen und Messprozeduren sind konform mit den ERS Vorgaben.

II.4.3 Materialien

Alle neuen Materialien, die in der Klasse eingeführt werden wollen, müssen vorerst von der technischen Kommission schriftlich bewilligt werden.

II.4.4 Für alle Klassenregatten ist ein einziger Segelsatz an Bord erlaubt, von der ersten bis zur letzten Wettfahrt. Dieser beinhaltet maximal folgende Segel:

- 1 Grossegel
- 1 Genua
- 1 Fock
- 1 Sturmfock

- 1 Spinnaker

(Für Meisterschaften, die mehrere Wettkämpfe beinhalten, die von mehreren Tagen zeitlich getrennt sind, können Segel zwischen den Wettkämpfen gewechselt werden)

II.4.5 DAS GROSSEGEL

Material: Gewobenes Polyester mit einem Gewicht zwischen 230 und 275 g/m²

- a- Erlaubt sind:
 - Zwei Fenster aus PVC oder Polyesterfilm, mit oder ohne Kettfäden. Eines dieser Fenster muss im unteren Drittel und eines in den oberen zwei Drittel sein.
 - Ein Cunningham für den Vorliektrimm.
 - Achter- und Unterliekleinen.
 - Grossegel mit losem Unterliek sind erlaubt. Das Unterliek darf in keinem Punkt die gerade Linie zwischen den beiden Hörner um mehr als 15 cm überschreiten.
- b- Die Dimensionen der Verstärkungen sind frei.
- c- Das Grossegel enthält im Minimum ein "richtiges" Reff mit entsprechenden verstärkungen, dass im Minimum 1m und im Maximum 4m über dem Horn liegt.
- d- Das Grossegel enthält 4 Segellatten, die das gleichmässig über das Achterliek verteilt sind (Toleranz:±100mm). Die breite der Latten darf 50 mm nicht überschreiten. Nur die oberste darf durchgehend sein. Die Länge der 3 freien Latten darf 1200 mm nicht überschreiten.
- e- Das Klassenzeichen, die Segelnummer und der Nationalitätsbuchstaben müssen auf dem Grossegel vorhanden sein und gemäss den ERS platziert sein.
- g- Beim Segeln dürfen das Mastliek und das Baumliek nicht über die, auf Mast und Baum, gemalten Messmarken gestreckt werden.

Die Maximalen Masse sind, inklusive Liektau:

- Länge Achterliek=9700mm
- Kopf=160mm
- Mass $\frac{3}{4}$ Achterliek=1300mm
- Mass $\frac{1}{2}$ Achterliek=2250mm
- Fenster unten=0,7 m²
- Fenster oben=0.3m²

II.4.6 GENUA

Material:

- a) Gewobenes Polyester mit einem Gewicht zwischen 230 und 275 g/m²
- b) Polyesterlaminat mit Minimalgewicht 150 g/m²

Für jede Bahn gilt:

- Das Gewicht pro m² muss uniform verteilt sein
- Die Fasern müssen gerade und parallel verlaufen

- a) Erlaubt sind:
- 2 Fenster
 - Achterliek- und Unterliekleine
 - Ein Cunningham für den Vorliektrimm.
- b) Segellatten sind verboten
- c) Die Dimensionen der Verstärkungen sind frei.

Die Masse sind:

- IG (Vorliek) zwischen 7850mm und 8050mm
- Kopf H: max. 40mm
- LP (Distanz Holepunkt-Vorliek) zwischen 4000 und 4200mm

II.4.7 Fock

Material:

Gewobenes Polyester (Gewicht zwischen 230 und 275 gr/m²)

- a) Erlaubt sind:
- 2 Fenster
 - Achterliek- und Unterliekleine
 - Ein Cunningham für den Vorliektrimm.
 - Ein Reff
- d) Segellatten sind verboten
- e) Die Dimensionen der Verstärkungen sind Frei.

Die Masse sind:

- IG zwischen 7750mm und 7950mm
- Kopf= max. 40mm
- LP zwischen 2800 und 3000mm

II.4.8 Sturmfock

Material:

Gewobenes Polyester (Gewicht zwischen 230 und 275 gr/m²)

- a) Erlaubt sind: Achterliek- und Unterliekleine
- b) Segellatten sind verboten
- c) Die Dimensionen der Verstärkungen sind Frei.

Die maximalen Masse sind:

- IG = 5500mm
- Kopf= max. 40mm
- LP = 2300mm

II.4.9 SPINNAKER

Material:

Gewobenes Polyamid (Nylon) oder Polyester mit einem Gewicht zwischen 36 und 55 g/m²

Die Masse sind:

- Seitliche Lieks-SL1 und SL2: zwischen 8450mm und 8850mm
- Breite auf halber Höhe-SMG: max 5550mm
- Unterliek-SF: zwischen 5300mm und 5700mm

Auf dem Spinnaker sind Nationalzeichen und Segelnummer nicht obligatorisch.

II.5 BESCHLÄGE

II.5.1 Die Beschläge sind, ausser den Einschränkungen dieser Vorschriften, freigestellt.

II.5.2 Obligatorisch sind :

a) Der Bugkorb und Heckkorb (ausser erste Version).

b) Die Relinge müssen den Vorschriften des Landes entsprechen. Ein Gurt zwischen der hinteren Reling und dem Heckkorb ist erlaubt.

c) Je nach Navigationstyp:

- Auf dem Meer, ab 6 Meilen, sind 4 Relingstützen mit einer Minimalhöhe von 450 mm obligatorisch. Der Abstand zwischen dem Kopf der ersten Relingstütze und dem Anschlag auf dem Bugkorb muss zwischen 1700 und 2000 mm liegen, Relinge und Gurten müssen gespannt sein.

- Bei weniger als 6 Meilen vom Ufer und auf geschlossenen Gewässern darf die Reling an der Stelle der vorderen Relingstütze heruntergesetzt werden, muss aber durchgehend bleiben und am Bugkorb bei seinem ursprünglichen Befestigungspunkt befestigt sein. Hinter der Relingstütze darf die Distanz der Reling und/oder der Gurten unter einem Druck von 1,5Kg nicht weniger als 150mm zum Deck betragen.

II.5.3 Folgende Beschlagskomponenten sind frei wählbar

Marke, Grösse und Position von Umlenkrollen

Marke, Grösse und Position von Klemmen

Marke, Grösse der Winschen. Im Cockpit müssen mindestens 2, maximal aber 4 Winschen sein. Sie müssen sich auf ihren Originalstützen befinden.

Flaschenzüge, Untersetzungsbox und Hebel für die Fallspannung

Marke, Grösse des Grosstravellers (Die longitudinale Position darf nicht verändert werden. Die vertikale Position muss unterhalb der oberen Kante der Sitze bleiben)

Marke, Grösse des Genuaholepunktschlittens (Die Position ist frei, muss aber auf dem Deck bleiben)

Eine Konsole für Trimmeinrichtungen auf der Kabine

Der Baumniederholer (Am Mastfuss fixiert)

Baumhalterung

Marke, Material und Durchmesser der Trimmleinen und Schoten (Mit Ausnahme der Fallen und Spihochholer-II.3.2)

Pinne und Pinnenverlängerung

Fussstützen

Kompass (Klassisch oder elektronisch)

Speedo, Echolot, Tragbares GPS

Windex (nicht elektronisch)

Beleuchtung auf Deck, Mast und Kabine (gemäss gesetzlichen Vorschriften)

Batterie

Fockroller sowie Rollreiffanlagen die ausschliesslich zum gänzlichen ein- und ausrollen verwendet werden.

Profilvorstag. (Dieser ist erlaubt unter Bedingung dass nur 1 Fockfall verwendet wird II.3.2, bei der Vermessung muss die Breite des Profilvorstages zu LP geschlagen werden III.5.10 d.)

II.5.4 An Klassenregatten verboten sind:

Hydraulische Vorrichtungen an den Wanten oder Niederholer

Verändern der Spannung der Wanten während des Rennens, mit Ausnahme von Achterstag und Backstage

Alle analytischen elektronischen Navigationssysteme

Selbstwendevorrichtungen für Vorsegel

Automatischer oder teleskopischer Spibaum

I.7 OBLIGATORISCHE EINRICHTUNGEN

II.7.1 Bei Wettfahrten müssen die Boote die Minimaleinrichtungen der Version "Standard" vorweisen. Ihre Dimensionen und ihr Gewicht muss mit den Originalteilen des Konstrukteurs übereinstimmen. Das heisst:

- a- Die seitlichen Kojen mit 4 Matratzen und Türenbretter müssen an Bord sein
- b- Das Bodenbrett, die Kojenbretter, die Bretter vor den Kojen, das Trennbrett Kabine/Ankerkasten, die Treppe im Niedergang, sowie alle befestigten Einrichtungen der Standardausrüstung müssen an Bord sein.
- c- Die Vogelnester der Standardversion müssen auf ihren Posten sein.
- d- 4 Fender mit 14 cm Minimumdurchmesser.

FRANKREICH: siehe französische Ausgabe

II.7.2 Die Deckel des Kettenkastens, des Achterkastens und des Vorluks sowie die Originaldeckel der seitlichen Koffern müssen an ihren Posten sein.

II.7.3 Bei Klassenwettfahrten ist es verboten den Motor und die offene Halterung am Spiegel zu lassen.

II.8 OBLIGATORISCHE AUSTRÜSTUNG

II.8.1 Bei Rennen ist die minimale Ausrüstung bei allen ASN folgende:

Navigationslichter Weiss rot und Grün, Fix oder Abnehmbar.

1 Pütz oder 1 Schöpfer

1 Nebelhorn

1 Rettungsring

1 Rettungsweste pro Mannschaftsmitglied.

1 Anker (entweder min. 8kg oder min. 6 kg mit 3m Stahlkette von 6 mm Durchmesser)

1 Ankerleine von 10 mm Durchmesser min. und 30m Länge min.

1 Bootshaken

2 Paddel

4 Fender mit 14 cm Minimumdurchmesser.

1 Kompass

1 Taschenlampe

Zusätzlich können die Boote verpflichtet sein, lokale Bestimmungen zu erfüllen.

II.9 Mannschaft

II.9.1 Die Mannschaftszusammensetzung muss Regel I.5.5 entsprechen

II.9.2 Haltegurte, -jacken, Ausreitbretter und –Gurten, auch für die Füße, sind verboten.

II.9.3 Ausreiten ist nur in sitzender oder liegender Position erlaubt, nur händisch gesichert. Auf keinen Fall darf sich der Oberkörper ausserhalb der Reling befinden.

KAPITEL III - AUSFÜHRUNGS BESTIMMUNGEN

III.1 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Diese Vorschrift ist ab **25. Januar 2010** für alle Boote gültig.

III.2 AUSNAHMEN

Boote mit Segel, welche vor der Inkraftsetzung dieser Vorschriften vermessen und gestempelt wurden, dürfen zu Klassenregatten zugelassen werden. Sie können trotzdem überprüft werden.

III.3 SPEZIALFÄLLE

III.3.1 ITALIEN:

Für italienische Boote können bestimmte Änderungen, die im Bereich der Einrichtung der Kabine und des Cockpits sowie obligatorische Änderungen, die durch das italienische Gesetz bestimmt sind und die durch die Chantiers Archambault ausgeführt werden, zugelassen (unter Vorbehalt der Genehmigung der Aspro Surprise). Es gelten die Anpassungen der Werft.

III.3.2 *In diesen Vorschriften nicht vorgesehene Fälle welche sich bei einer Vermessungskontrolle vorzeigen, können werden durch die Verantwortlichen der TK der Landesverbände behandelt.*

III.3.3 *Im Falle von Unklarheiten gilt der französische Originaltext, bis Anerkennung des ISAF*

Status.

24.02.2010