



Fighter Klassenvereinigung e.V.

KLASSENVORSCHRIFTEN

Stand: Juli 2012

Inhaltsverzeichnis

1	ALLGEMEINES.....	3
2	GEBÜHREN UND BAULIZENZEN.....	3
3	HERSTELLER.....	3
4	REGISTRIERUNG, MESSBRIEF.....	4
5	VERMESSUNG (auch gültig für nationale Klasse).....	4
6	IDENTIFIZIERUNGSKENNZEICHEN.....	4
7	BAUVERFAHREN.....	5
8	RUMPFVERMESSUNG.....	5
9	KIEL.....	7
10	RUDER.....	7
11	GEWICHT DES BOOTSKÖRPERS.....	7
12	MAST.....	8
13	GROSSBAUM.....	8
14	FOCKBAUM, Spinnakerbaum.....	9
15	SCHABLONEN.....	9
16	BESCHLÄGE.....	9
17	SEGEL.....	9
18	AUSRÜSTUNG.....	11
1	WETTSEGELBESTIMMUNGEN.....	12
2	KLASSENVORSCHRIFT.....	12
3	VERMESSUNG.....	12
4	BESATZUNG.....	12
5	RANGLISTE.....	12
6	Regatten.....	12

1 ALLGEMEINES

- 1.1.1 Der *Fighter* ist ein von Helmuth Stöberl entworfenes Einhand-Kielboot.
- 1.1.2 Der *Fighter* und dessen Formen sind in Besitz von Stephan Bode, Dompfaffweg 12, 59846 Sundern, in folgendem Lizenzinhaber genannt. Der Lizenzinhaber vergibt die Rechte für Herstellung und Vertrieb.
- 1.1.3 Der Name *Fighter* und das zugehörige Bildzeichen (Segelzeichen) sind gesetzlich geschützt und seit 26. August 1987 beim Deutschen Patentamt München unter der Nummer 1110523 als Warenzeichen eingetragen. Die Warenzeichenrechte können vom Lizenzinhaber und von der Klassenvereinigung für alle mit dem Segelboot *Fighter* zusammenhängenden Aktivitäten kostenlos mitbenutzt werden.
- 1.1.4 Eventuelle Lizenznehmer müssen das Mitbenutzungsrecht vom Lizenzinhaber neu erwerben.
- 1.2 Die Klassenvorschriften sollen sicherstellen, daß alle Boote dieser Klasse in allen Punkten, welche die Geschwindigkeit und die Segeleigenschaften beeinflussen, soweit wie möglich gleich sind. Die Boote müssen sich deshalb insbesondere in Form und Gewicht des Bootskörpers, der Kimmkiele, des Ruders, des Riggs und in der Fläche der Segel gleichen. Die Klassenvorschriften sind in diesem Sinne auszulegen. Nachträgliche konstruktive Veränderungen an typgeprüften Booten sind grundsätzlich nicht erlaubt.
- 1.2.1 Eine evtl. Zusatzausrüstung zur Verwendung des *Fighters* als Zweimann-Kielboot (überlappende Genua, Trapez- und Spi-Einrichtung) ist nicht Gegenstand nachstehender Klassenvorschriften. Deren Verwendung beim Einsatz als Einhand-Kielboot bei Regatten ist verboten. (Das Mitführen an Bord ohne Benützung ist erlaubt.)
- 1.3 Um unerwünschte Konstruktionen oder Abweichungen von den Plänen und Klassenvorschriften zu verhindern, die nicht im Sinne der Klasse sind und das Prinzip der Eintyp-Klasse gefährden, kann der TA des DSV entsprechende Änderungen der Klassenvorschriften verlangen. Diese sind in Übereinstimmung zwischen TA, KV und Hersteller vorzunehmen.
- 1.4 Um technische Änderungen zu erproben, die über diese Vorschriften hinausgehen, kann der TA des DSV mit Einverständnis der Klassenvereinigung (KV) einzelnen Booten (max. drei), eine Ausnahmegenehmigung für die Teilnahme an Regatten erteilen. Diese berechtigt jedoch nicht zur Teilnahme an Meisterschaften. Nach ausreichender Erprobung entscheidet der TA des DSV, ob diese Veränderungen generell zugelassen werden. Gleichzeitig legen DSV, Hersteller und KV gemeinsam fest, ab wann und in welcher Weise die Klassenvorschriften zu ändern sind.
- 1.5 Alle Boote der Klasse müssen nach den anerkannten Unterlagen gebaut sein (Klassenvorschrift, Meßblatt 1). Bei Widersprüchen zwischen Klassenvorschrift, Zeichnung und Meßbrief entscheidet der TA des DSV.
- 1.6 Der DSV, die KV und der Hersteller übernehmen keine Haftung hinsichtlich dieser Klassenvorschriften und irgendwelcher daraus abgeleiteten Ansprüche.

2 GEBÜHREN UND BAULIZENZEN

- 2.1 Die Vermessungs- und Registriergebühren werden vom DSV festgelegt und richten sich nach der jeweils gültigen Gebührenordnung.
- 2.2 Wenn die Klasse den Status "Nationale Klasse im DSV" erreicht hat, entscheiden über weitere Lizenzvergaben vom Lizenzinhaber
 - der DSV (mit 1 Stimme)
 - der Lizenzinhaber (mit 1 Stimme)
 - die *Fighter*-KV (mit 1 Stimme)
- 2.3 Eventuelle Lizenz- und/oder Patentgebühren sind im Kaufpreis des Bootes inbegriffen.

3 HERSTELLER

- 3.1 Boote der *Fighter*-Klasse dürfen nur von Herstellern gefertigt werden, die vom DSV anerkannt sind (vergl. Ziff. 2.2).
- 3.2 Durch seine Unterschrift auf dem Meßbrief/ISZ-Antrag erklärt der Hersteller, daß er das jeweilige Boot in Übereinstimmung mit den Klassenvorschriften gebaut hat.
- 3.3 Der Hersteller ist verpflichtet, mit der Verabschiedung dieser Klassenvorschrift alle weiteren *Fighter*-Boote in Übereinstimmung mit dieser zu bauen - ab Segel-Nr. 100. Für die vorausgehenden Boote werden erforderlichenfalls Ausnahmeregelungen gewährt. Der Hersteller ist verpflichtet, ab Boot/Segel-Nr. 100 während der gesetzlichen Gewährleistungspflicht von sechs Monaten alle beim Bau entstandenen und von ihm zu vertretenden Regelwidrigkeiten im Herstellerwerk auf eigene Kosten zu beseitigen - ausgenommen Segel.

4 REGISTRIERUNG, MESSBRIEF

- 4.1 An Klassenwettfahrten dürfen nur Boote teilnehmen für die ein gültiger, vom DSV abgestempelter und auf den Namen des Eigners ausgestellter Meßbrief vorliegt.
 - 4.1.1 Bis zur möglichen Ausstellung von DSV-Meßbriefen gilt ersatzweise ein von der Werft ausgestelltes Klassen-Zertifikat.
- 4.2 Der Meßbrief wird von der DSV-Geschäftsstelle ausgegeben, nachdem vom Eigner der Antrag auf Ausstellung eines internationalen Sportboot-Zertifikats gestellt worden ist.
 - 4.2.1 Die Klassenvereinigung erhält auf Anforderung jährlich eine Liste aller beim DSV registrierten *Fighter*.
- 4.3 Der Meßbrief wird ungültig durch
 - 4.3.1 Eignerwechsel
 - 4.3.1.1 Bei einem Eignerwechsel muß zur Neuausstellung eines Meßbriefes der Meßbrief des Vorbesitzers eingereicht werden mit dessen schriftlicher Erklärung, daß am Boot keine den Klassenvorschriften zuwiderlaufenden Veränderungen vorgenommen wurden.
 - 4.3.2 Änderungen am Rumpf, Rigg oder Segel
 - 4.3.2.1 In diesen Fällen ist eine Nachvermessung durch einen DSV-Vermesser notwendig.
- 4.4 Nur gültig für den Status "Nationale Klasse im DSV"
 - 4.4.1 Mit dem Meßbrief erhält der Eigner eine Vermessungsplakette, die deutlich sichtbar am Spiegel des *Fighters* anzubringen ist. Diese Plakette kennzeichnet den *Fighter* als ordnungsgemäß vermessen.
 - 4.4.2 Die Regel 4 kann durch entsprechende Vorschriften anderer nationaler Verbände ersetzt werden.

5 VERMESSUNG (auch gültig für nationale Klasse)

- 5.1 Wird eine Typprüfung (vergleiche Ziff. 5.5) und/oder Vermessung durchgeführt, darf dies nur durch einen anerkannten DSV-Vermesser erfolgen.
- 5.2 Kein Vermesser darf ein Boot, Spieren, Segel oder Ausrüstung vermessen, die ihm selbst gehören, die von ihm selbst hergestellt sind bzw. an deren Herstellung er in irgend einer Form beteiligt ist. (Ausnahme C-Vermesser).
- 5.3 Soweit die Klassenvorschriften nichts anderes aussagen, gelten die Vermessungsvorschriften der IYRU.
- 5.4 Nach der Erstvermessung (Typprüfung) ist der *Fighter*-Eigner verantwortlich für die Einhaltung der Klassenvorschriften.
- 5.5 Die Vermessung der *Fighter*-Klasse kann in Form einer Typprüfung durchgeführt werden. Die Bedingungen einer Typprüfung werden im einzelnen zwischen DSV und Bauwerft geregelt. Die Überprüfung selbst erfolgt nach folgenden Regeln:
 - 5.5.1 Die ersten Boote einer Serie (mindestens drei) werden von einem DSV-Vermesser entsprechend dieser Klassenvorschrift geprüft.
 - 5.5.2 Vom DSV werden die Meßblätter der Typprüfung kontrolliert und bei ausreichender Baugenauigkeit wird die Typprüfung genehmigt.
 - 5.5.3 Der DSV bzw. der DSV-Vermesser kontrolliert weiterhin unregelmäßig die Fertigung der Werft. Zusätzlich hat die Klassenvereinigung das Recht, eine Prüfung beim DSV zu beantragen. Die Prüfungskosten übernimmt der jeweilige Auftraggeber.
 - 5.5.4 Die Werft ist verpflichtet, die Klassenvorschriften einzuhalten. Bei später festgestellten Abweichungen und Nacharbeiten aufgrund der Ziff. 3.3 hat sie auch die Kosten für die Nachvermessung zu tragen.
 - 5.5.5 Werden die Formen erneuert bzw. geändert, muß ein DSV-Vermesser für die Serie erneut die nach 5.5.1 geforderten Vermessungen durchführen.
 - 5.5.6 Boote einer Typprüfungsserie erhalten einen Meßbrief mit dem Vermerk "typgeprüft". Eine Einzeleintragung aller Maße entfällt. Angegeben werden muß jedoch das Gewicht. Ferner müssen alle Teile aufgeführt werden, die nicht von der Werft entsprechend dem Standard der Typprüfung geliefert werden und somit einer Einzelvermessung unterliegen.

6 IDENTIFIZIERUNGSKENNZEICHEN

- 6.1 Die im Meßbrief angegebene Nummer muß zwischen dem Trimmsitz und dem Spiegel an der Cockpitseitenwand dauerhaft und nicht austauschbar angebracht werden.
- 6.2 Segelnummer

- 6.2.1 Im Großsegel muß sich in der oberen Hälfte die Segelnummer befinden. Die Segelnummern müssen in einheitlich blauer Farbe (vergleiche Ziff. 6.3.1) ausgeführt sein und sind auf beiden Seiten in unterschiedlicher Höhe anzubringen, an Steuerbord höher als an Backbord.
- 6.2.2 Die Ziffern der Segelnummer müssen 300 ± 20 mm hoch sein, die Schriftstärke beträgt 50 mm
Mindestabstand (IWB-Regel 25) 60 mm
- 6.3 Klassenzeichen
- 6.3.1 Das Klassenzeichen ist im Großsegel über der Segelnummer anzubringen. Es muß deckungsgleich Rücken an Rücken angebracht werden. Farbausführung entsprechend Segelnummer.
- 6.3.2 Das Segelzeichen des *Fighter* als Klassenzeichen stellt ein symbolisiertes "F" bzw. ein symbolisiertes Florett dar. Die Originalkontur dieses Zeichens im Maßstab 1:1 wird beim Lizenzinhaber aufbewahrt.

7 BAUVERFAHREN

- 7.1 Der *Fighter* wird in Kunststoffbauweise hergestellt.
- 7.1.1 Es dürfen nur die nachgenannten Originalteile und -materialien am Bootskörper verwendet werden. Carbon- und Kevlar-Verstärkungen sind nicht zulässig.
- 7.2 Alle Arbeits- und Laminierformen müssen vom Urmodell abgenommen werden. Dieses befinden sich in Besitz vom Lizenzinhaber. Eventuelle Lizenzhersteller müssen die Laminierformen vom Lizenzinhaber beziehen. Der Preis hierfür ist zwischen Lizenzinhaber und dem Lizenznehmer zu vereinbaren.
- 7.3 Die zur Vermessung bestimmter Teile verwendeten Schablonen müssen mit der Urform nach 7.2 übereinstimmen.
- 7.4 Andere Bauverfahren können im Zuge des technologischen Fortschrittes im Sinne der Ziff. 1.4 Anwendung finden. Sie bedürfen der Zustimmung des DSV und der Klassenvereinigung.
- 7.5 Bauteile
- 7.5.1 Rumpfschale
- 7.5.2 Innenschale
- 7.5.3 Deck mit Cockpitwanne
- 7.5.4 Zwei asymmetrische Kimmkielflossen, bestehend aus je einer Innen- und Außenschale und dem Ballast.
- 7.5.5 Ruderblatt
- 7.5.6 Spiegel
- 7.5.7 Lukendeckel
- 7.5.8 Leinenbunker
- 7.5.9 Zwei Trimmsitze

8 RUMPFVERMESSUNG

- 8.1 Alle Abmessungen und Formen des in waagerechter Schwimmlage befindlichen Bootskörpers müssen dem im Meßblatt 1 dargestellt Werten entsprechen.
- 8.1.1 Länge über alles von Spiegelunterkante:
achterlicher Punkt der Rumpfschale in der Bootsmittle bis vorlichster Punkt des Bugbeschlages Bugbeschlag
 $LA 6200 \pm 15$ mm
- 8.1.2 Breite über alles einschl. Scheuerleiste $BÜA 1945 \pm 15$ mm
- 8.1.3 Abstand des Meßpunktes 1 vom Nullpunkt: 3140 ± 0 mm
Der Meßpunkt 1 ist mittig zwischen den beiden Bohrungen des Püttings festgelegt.
Der Nullpunkt ergibt sich vom Meßpunkt als gedachte vertikale Vermessungsebene.
- 8.1.4 Abstand der Mastbockbohrung vom Nullpunkt 3600 ± 15 mm
- 8.1.5 Höhe der Mastbockbohrung über Deckskante 355 ± 10 mm
- 8.1.6 Abstand Vorderkante Plichtboden vom Nullpunkt 2620 ± 15 mm
- 8.1.7 Abstand Vorderkante Kiel-Vorsteven am Rumpf- vom Nullpunkt, am Rumpf entlang direkt zum Ansatz, siehe Meßblatt 1, gemessen 3250 ± 15 mm

- 8.1.8 Kettenmaß der Rumpfansatzpunkte beider Kiele vorne,
am Rumpf quer gemessen 1440 ± 10 mm
- 8.1.9 Lichte Weite der achterlichen unteren Endpunkte der Kielflossen voneinander
1785 ± 15 mm
- 8.2 Rumpfform - Umfangmessung
- 8.2.1 Die Meßpunkte I - IV werden vom Meßpunkt 1 aus entlang der Deckschiffkante eingemessen. Siehe Meßblatt 1
Bild 3. Ausgangspunkt ist Mitte Pütting.
Kettenmaße:
- | Punkt 1 | Punkt 2 | Punkt 3 | Punkt 4 |
|---------|---------|---------|---------|
| 3000 mm | 1350 mm | 200 mm | 2200 mm |
- 8.2.2 Die Ausgangspunkte der Umfangsmessungen werden an den Stationen mit der Schablone einzeln von der
Deckschiffkante auf den Rumpf übertragen und liegen damit 7 cm
unter der Deckschiffkante.
- 8.2.3 Gemessen wird der Umfang eines vertikalen Querschnitts. Die dazu gehörigen Punkte an der Rumpfung-
unterseite/Mittschiffslinie werden vom Nullpunkt aus am Rumpf anliegend eingemessen (siehe Meßblatt 1
Bild 2).
- 8.2.4 Der Bodenabstand der Rumpfungunterkante / Mittschiffslinie muß den im Meßblatt 1, Bild 3 eingetragenen
Maßen entsprechen.
- 8.2.5 Die Rumpfform muß den in nachstehender Tabelle eingetragenen Abmessung entsprechen
- | Station | Breite | Rumpfabwicklung
Kettenmaß | Abstand Rumpfungunterkante
zum Fußboden bei Höhe
der Bugspitze 1012 ± 15 mm |
|---------|-----------|------------------------------|---|
| I | 1395 ± 10 | 1605 | 480 ± 10 |
| II | 1864 ± 15 | 2400 | 370 ± 10 |
| III | 1693 ± 15 | 2300 | 365 ± 10 |
| IV | 700 ± 10 | 1285 | 454 ± 10 |
- 8.2.6 Die Rumpfaußenhaut muß gleichmäßig strakend sein. Von den Konstruktionslinien abweichende hohle
Stellen oder Buckel von mehr als 10 mm sind unzulässig.
- 8.2.7 Lichte Breite des Cockpits
- | | |
|-----------------|-------------|
| vorne | max. 920 mm |
| vor den Sitzen | max. 920 mm |
| vor dem Spiegel | max. 830 mm |
- 8.2.8 Tiefe des Pflichtbodens unter Deckschiffkante gemessen an der Position Vorderkante Ausreitsitz
TP 255 ± 15 mm
- 8.2.8.1 Der Pflichtboden muß auf der ganzen Länge zu den Lenzöffnungen hin leicht geneigt sein.
- 8.2.9 Das Deck muß begehbar sein.
- 8.2.10 An jeder Seite ist ein drehbar befestigter Klappsitz erlaubt AS max. 460 x 460 mm
- 8.2.10.1 Im eingeklappten Zustand ist der Sitz in das Deck integriert.
- 8.2.10.2 Abstand Nullpunkt bis Achterkante Sitz LS 855 ± 30 mm
- 8.2.10.3 Als Ausreithilfe sind im Cockpit als Ausreitgurte nur die vom Hersteller angebotenen erlaubt. Die Füße
müssen beim Ausreiten jedenfalls im Cockpit bleiben (Verbot der Verwendung des Trapezes, siehe Tz.
1.2.2).
- 8.2.11 Das Vorschiff ist durch einen verschließbaren Lukendeckel zugänglich.
- 8.2.11.1 Lichte Lukenöffnung
- | | |
|-----------------------------|-------------|
| querschiffs | max. 550 mm |
| längsschiff schräg gemessen | max. 600 mm |
- 8.2.12 Unverschließbare Decks- und Cockpitöffnungen von mehr als je 10 cm²
sind verboten.
- 8.2.13 Der selbstlenzende Pflichtboden hat zwei Lenzöffnungen. Diese müssen in einen Kreis von
130 mm
passen. Sie müssen stets geöffnet oder als Jollenlenzklappe so ausgeführt sein, daß ins Cockpit einge-
drungenes Wasser ungehindert abfließen kann.
- 8.3 Auftrieb und Sicherheit
- 8.3.1 Mindestvolumen der im Rumpf laminierten Luftkammern oder Auftriebskörper aus Hartschaum
min. 600 l

- 8.3.2 Das aufrichtende Moment muß so groß sein, daß beim um 90° gekrängten Boot und waagerechter Mastlage am Masttop eine vertikale Zugkraft von min 7 kg vorhanden ist.
- 8.3.3 Die Heißaugen werden im Cockpit vorne seitlich in die unter der Innenschale anlamierten Stahlplatten in Gewindebohrungen angeschraubt.

9 KIEL

- 9.1 Die Kielflossen sind aus GFK und haben inkl. Ballast ein Gesamtgewicht von je min 120 kg
- 9.2 Im unteren Teil der Bombe ist ein Bleiballast eingegossen von je min 86 kg
- 9.3 Diese Gewichte werden vom Hersteller garantiert.
- 9.4 Form und Profil der Kimmkiele müssen der Urmodell entsprechen.
- 9.5 Die Kielflossen müssen nach der Schablone passen.

10 RUDER

- 10.1 Mittelruder
- 10.1.1 Das Ruderblatt muß im Unterwasserbereich der auf dem Meßblatt dargestellten Urmodell entsprechen und in die Schablone passen. Das Ruderblatt muß auf- und niederholbar sein.
- 10.1.2 Der Ruderkopf ist aus Alublech mit Mindestwanddicke 4,0 mm
- 10.1.3 Dicke des profilierten Ruderblattes DR max. 50 mm
- 10.1.3.1 Länge der Pinne von Drehachse gemessen LP max. 1300 mm
- 10.1.3.2 Länge des Pinnenauslegers vom Gelenkmittelpunkt des Pinnenauslegers gemessen LPA max. 1500 mm
- 10.1.3.3 Er kann starr oder teleskopierbar sein.
- 10.1.3.4 Der Spiegeldurchbruch für die Ruderpinne beträgt max. 260 x 65 mm
- 10.2 Doppelruder
- 10.2.1 Das Ruderblatt muss im Unterwasserbereich der auf dem Messblatt dargestellten Urmodell entsprechen und in die Schablone passen.
- 10.2.2 Der Ruderkopf ist frei.
- 10.2.3 Dicke des profilierten Ruderblattes ist max. 50mm.
- 10.2.4 Im Unterwasserbereich, Dicke in halber Höhe, Profilmitte des Ruderblattes min. 30mm
- 10.2.4 Länge der Pinne von Drehachse gemessen LP max. 1300 mm.
- Länge des Pinnenauslegers vom Gelenkmittelpunkt des Pinnenauslegers gemessen LPA max. 1500 mm
- 10.2.4.1 Der Pinnenauslegers kann starr oder teleskopierbar sein.

11 GEWICHT DES BOOTSKÖRPERS

- 11.1 Das Gewicht des trockenen Bootskörpers gemäß Ziff. 7.1 muß einschließlich Ruder und aller fest montierten Beschlüge, sowie der Auftriebskörper, ohne lose Ausrüstung erreichen min 500 kg
- 11.2 Erforderlichenfalls sind dazu Ausgleichsgewichte wie folgt anzubringen:
- | | |
|---------------------------------------|------|
| auf der vorderen Luftkammer | 25 % |
| an der Maststütze unterhalb des Decks | 50 % |
| am Spiegel | 25 % |
- 11.2.1 Die erforderlichen Ausgleichsgewichte dürfen insgesamt 30 kg nicht übersteigen
- 11.3 Das Gewicht und die Anzahl der Ausgleichsgewichte sind im Meßbrief einzutragen.

12 MAST

- 12.1 Der Mast muß mittschiffs auf Deck stehen. Abstand Vorderkante Mast vom Vermessungsnulppunkt
max. 3650 mm
- 12.2 Eine Veränderung der Mastfußstellung ist unzulässig.
- 12.3 Die Wantenlänge darf nur mit Spannschrauben verändert werden. Die Vor- und/oder Zurückstellung der Wantenbefestigungen in Längs- und Querschiffsrichtung sind unzulässig.
- 12.4 Das Mastprofil muß aus einer gleichmäßig gezogenen Leichtmetalllegierung bestehen. Es muß eine integrierte Segelnut aufweisen.
- 12.5 Die Profilmaße müssen lauten:
- | | |
|---------------------|-------------|
| querschiffs | min 60 mm |
| längsschiffs | max. 130 mm |
| Wanddicke inkl. Nut | min 1,7 mm |
- ausgenommen Bohrmarke
- 12.6 Das Mastgesamtgewicht inkl. aller üblichen Beschläge , mit Wanten, Vorstag und Fockfall, innenlaufendem Großfall und Saling ist
min 22 kg
- 12.6.1 Der Mast ist oberhalb des Ansatzpunktes der Wanten bis zum Top auszuschäumen.
- 12.7 Untergewichte sind nicht zulässig.
- 12.8 Der Mast ist drehbar auf einem Mastbock gelagert, unteres Ende des Mastprofils über Bolzenmitte
max. 55 ± 5 mm
- 12.9 Verjüngte oder permanent gebogene Masten sind verboten.
- 12.10 Ein Paar Diamond-Stützen sind in der Höhe von
max. 3500 mm
über Mastunterkante aus gemessen vorgeschrieben. Pfeilung ist freigestellt.
- 12.10.1 Der Abstand der Diamonddrähte an der Spreize
max. 840 mm
- 12.11 Ansatzpunkt der Wanten am Mast
max. 6725 mm
- 12.11.1 Ansatzpunkt der Diamond-Seile (kreuzweise durch den Mast geführt)
max. 6780 mm
- 12.12 Abstand von Unterkante Mastprofil bis Oberkante Lümmelbeschlag
min 400 mm
ersetzt untere Meßmarke.
- 12.13 Abstand von Unterkante Mastprofil bis Ansatzpunkt Vorstag
MVS max. 6700 mm
- 12.14 Abstand von Unterkante Mastprofil (± 0) bis Unterkante Topbeschlag
max. 8460 mm
ersetzt obere Meßmarke.
- 12.15 Wanten bestehen aus Drahtseil von
min 4 mm
- 12.15.1 Diamond besteht aus Drahtseil von
min 3,0 mm
- 12.15.2 Vorstag besteht aus Drahtseil von
min 3 mm
Durchmesser.
Das Drahtseil hat über eine ausreichende Bruchlast zu verfügen.
- 12.16 Abstand des Zugpunkts des Großfalls am Masttop von Hinterkante Mast
max. 25 mm
- 12.17 Ein Profilvorstag ist verboten.
- 12.18 Verklicker und Windbändsel sind erlaubt.

13 GROSSBAUM

- 13.1 Das Großbaumprofil muß aus einer gleichmäßig gezogenen Leichtmetalllegierung bestehen. Das Großsegelunterliek darf in keine Segelnut des Großbaumprofils eingeführt sein und wird am Großsegelschothorn dichtgeholt, wofür eine Travellerschiene erlaubt ist.
- 13.2 Das Profil muß durch einen kreisrunden Querschnitt vom Durchmesser
max. 110 mm
passen. Die Wandstärke ist
min 1,8 mm
- 13.3 Permanent gebogene Bäume sind verboten.
- 13.4 Das achterliche Ende des Baumes darf von Hinterkante Mast aus ab
min 2900 mm
verjüngt werden.
- 13.5 Abstand Hinterkante Mast bis Travellerzugpunkt
max. 3200 mm
- 13.6 Abstand Baumoberkante von Mastunterkante
max. 400 ± 5 mm

- 13.7 Die Art des Vor- und Unterliekstreckers ist freigestellt. Als Baumniederholer ist eine Galgenkonstruktion erlaubt, die in der Drehachse des Halsbeschlages drehbar gelagert bis
max. 900 mm
von der Masthinterkante aus reichen darf.
- 13.8 Eine Großsegelreffeinrichtung ist erlaubt. Die Art ist freigestellt.

14 FOCKBAUM, Spinnakerbaum

- 14.1 Ein Fockbaum zum Ausstellen der Fock ist erlaubt. Befestigung und Länge sind freigestellt.
- 14.2 Spinnakerbaum: Wenn am Mast befestigt, beträgt die Spinnakerbaumlänge einschließlich aller Beschlüge max. 2350 mm, gemessen von Vorderkante Mitte Mast.

15 SCHABLONEN

- 15.1 Die im Meßblatt 2 gekennzeichneten Bootsteile werden mittels Schablonen geprüft. Die Schablonen sind am Urmodell abzunehmen. Sie sind vom Hersteller zu fertigen und der Klasse zur Verfügung zu stellen.

16 BESCHLÄGE

- 16.1 Ein Fockwickler ist vorgeschrieben, er muß vom Cockpit aus bedienbar sein.
- 16.2 Eine Selbstwendevorrichtung für die Fock ist Vorschrift. Sehnenlänge der Travellerschiene in der Abwicklung
max. 1320 mm
- 16.3 Ein Großschottraveller ist vorgeschrieben. Sehnenlänge der Travellerschiene
max. 1320 mm
- 16.3.1 Die Schiene kann gebogen sein. Sie muß auf der Original-Spiegeloberkante montiert sein.
- 16.4 Art und Weise der Focksot- und Großschotführung ist freigestellt.
- 16.5 Es dürfen keine die Rumpfaußenhaut durchbrechenden Beschlüge montiert sein, die zur Führung von stehendem oder laufendem Gut dienen. Sämtliche Beschlüge dürfen die Scheuerleiste seitlich nicht überragen.
- 16.6 Im übrigen sind Art und Anordnung der Beschlüge freigestellt.
- 16.7 Eine Vorstagregulierung ist erlaubt. Vorrichtungen, die zum Verstellen während einer Wettfahrt dienen, sind nicht erlaubt.
- 16.8 Eine Vorrichtung zur Pinnenarretierung ist erlaubt.
- 16.9 Ausrüstungsgegenstände aus der Verwendung des *Fighters* als Zweimann-Kielboot oder als Tourenschiff wie Badeleiter, AB-Halterung, Trapezeinrichtung, Spi-Beschläge, Genua-Leitschienen etc. dürfen montiert bleiben ohne in Funktion zu treten.
- 16.10 Kompass sind erlaubt.
- 16.11 Trimmeinrichtungen für Fock, Vorliek und Focktraveller sind erlaubt.
- 16.12 Mechanische und elektronische Meßgeräte sind erlaubt.

17 SEGEL

- 17.1 Für die Herstellung und Vermessung der Segel gelten generell die IYRU-Segel-Vermessungsvorschriften (IYRU-Vermessungsanweisungen Fassung 1979).
- 17.2 Segelhersteller sind ab Anerkennung Nationale Klasse zu lizenzieren (Tz. 1.1.4). Das Lizenzzeichen ist ständig an jedem Segel zu führen. Es ist die Pflicht des Segelmachers, dieses Lizenzzeichen bei der Klassenvereinigung zu beziehen und dauerhaft anzubringen.
- 17.3 Die Segel müssen aus gewebtem Material bestehen. Kevlar, Carbonfaser etc. sind nicht gestattet.
- 17.3.1 In jedem Segel sind
mit einer Gesamtfläche von
erlaubt. max. drei Fenster
max. 0,40 m²
- 17.4 Großsegel
- 17.4.1 Vor- und Unterliek sind durch die Abmessungen von Mast und Baum vorgegeben.

17.4.2	Länge des Achterlieks (Sehne)	Amax 8300 mm
17.4.3	Es sind sechs durchgehende Latten in Lattentaschen vorgeschrieben Die Art der Befestigung achtern ist freigestellt.	
17.4.4	Breite der Latten	max. 40 mm
17.4.5	Breite des Kopfbrettes inkl. Liektau	max. 150 mm
17.5	An den 1/4-, 1/2-, 3/4-Punkten des Achterlieks ist die kürzeste Entfernung vom Achterliek bis zum Vorliek inkl. Liektau	
	1/4-Achterliekweite	max. 1440 mm
	1/2-Achterliekweite	max. 2330 mm
	3/4-Achterliekweite	max. 2820 mm

17.6 Vorsegel

17.6.1 Bei einer Vorliekreißverschußtasche ist zur Ermittlung des Segelhalspunktes und Segelkopfpunktes die Vorderkantenlinie Reißverschußtasche zu verlängern (YRU-Regel). Bei Verwendung eines Schothornbrettes werden die Linien von Unter- und Achterliek bis zum Schnittpunkt verlängert (YRU-Regel).

17.6.1.1	Vorlieklänge	max. 7150 mm
17.6.1.2	Achterlieklänge	max. 6500 mm
17.6.1.3	Unterlieklänge	max. 2350 mm

Vermessungshinweis siehe Regel 17.4.1

17.6.2	Mittellieklänge vom Segelkopf bis Mitte Unterliek	max. 6950 mm
--------	---	--------------

17.6.3 Die Verwendung von Segellatten ist nicht erlaubt.

17.6.4 Das Vorstag wird in der Vorliekreißverschußtasche gehalten.

17.6.5 Das Fockfall kann in der Vorliekreißverschußtasche gehalten werden.

17.7 Gennaker

17.7.1 Klassenregatten werden einhand ohne Gennaker gesegelt.

17.7.2 Der Gennaker wird grundsätzlich für Langstreckenregatten einhand erlaubt.

17.7.3 Alle anderen Regatten können nur mit zwei Personen besetzten Schiffen gesegelt werden.

4.1.1 Maße Gennaker

17.7.4.1	Vorliek	max. 7200 mm ± 50 mm
17.7.4.2	Gesamtgröße = VL x UL x 0,8	max. 26 m ² .
MB bei 1/2 VL zu 1/2 AL	max. 4500 mm.	Alle anderen Maße sind frei.

17.8 Spinnaker

17.8.1 Klassenregatten werden einhand ohne Spinnaker gesegelt.

17.8.2 Der Spinnaker wird grundsätzlich für Langstreckenregatten einhand erlaubt.

17.8.3 Alle anderen Regatten können nur mit zwei Personen besetzten Schiffen gesegelt werden.

17.8.4 Der Spinnaker muss symmetrisch um die Mittellinie geschnitten sein und um diese gefaltet mit übereinander liegenden Seitenlieken gemessen werden.

17.8.5 Als halbe Mittelbreite gilt die geradlinige Entfernung zwischen den untersten Punkten der Mittellinie, die vom Kopf um die halbe zulässige größte Seitenlieklänge, als Gerade gemessen, entfernt sind.

17.8.6 Die Spinnaker dürfen über keine Vorrichtungen verfügen, mit deren Hilfe ihre Form verändert werden kann. Ein Kopfbrett ist nicht erlaubt.

17.8.7 Maße Spinnaker

17.8.7.1	Seitenlieken	max. 6700 mm - 200 mm
17.8.7.2	1/2 Unterliek	max 2300 mm - 100 mm
17.8.7.3	1/2-Mittelbreite	max 2300mm - 100 mm
17.8.7.4	Mittellinie	max 7750mm -250 mm

18 AUSRÜSTUNG

- 18.1 Bei Wettfahrten müssen - unabhängig der Vorschriften gemäß Ausschreibung - folgende Gegenstände an Bord sein:
- 18.1.1 eine Schwimmweste, ohnmachtssicher
 - 18.1.2 ein Stechpaddel mit min. 1,20 m Länge
 - 18.1.3 ein Anker mit min. 4 kg
 - 18.1.4 eine Ankerschleppleine mit min 25 m Länge
10 mm Durchmesser
 - 18.1.5 zwei Festmacherleinen mit min je 8 m Länge
10 mm Durchmesser
 - 18.1.6 eine Handlenzpumpe oder ein Eimer, Fassungsvermögen min 5 l
 - 18.1.7 ein Ösfaß.

VORSCHRIFTEN FÜR KLASSENWETTFahrTEN

1 WETTSEGELBESTIMMUNGEN

Entfällt, Es gelten die gültigen Wettfahrtvorschriften des Deutschen Seglerverbandes (DSV)

2 KLASSENVORSCHRIFT

- 2.1.1 Die Klassenvorschrift ist bindend für alle Klassenwettfahrten.
- 2.1.2 Wettfahrtausschüsse sind nicht berechtigt, von dieser Vorschrift abzuweichen.
- 2.1.3 Der Eigner ist dafür verantwortlich, daß sein Boot der Klassenvorschrift entspricht.
- 2.1.4 Pro Wettfahrt darf höchstens ein Satz Segel, bestehend aus einem Groß- und einem Focksegel, verwendet werden.
- 2.1.5 Segel müssen vermessen und vom Vermesser als vermessen gekennzeichnet sein.

3 VERMESSUNG

- 3.1 Jeder Eigner ist verpflichtet, sein Boot bei stattfindenden Kontrollvermessungen dem Vermesser vorzuführen.
- 3.2 Wird bei Kontrollvermessungen eine Verletzung dieser Klassenvorschrift festgestellt, so muß der Wettfahrtausschuß die in den Regeln 73.2 und 68.4 IWB vorgesehenen Maßnahmen treffen. Weiterhin ist dem DSV über diesen Vorfall Bericht zu erstatten.

4 BESATZUNG

- 4.1 Das Boot darf bei Klassenwettfahrten nur von einer Person gesegelt werden.

5 RANGLISTE

- 5.1 Die Wertung der Rangliste der Klassenvereinigung erfolgt nach den gültigen Ordnungsvorschriften des DSV.

6 Regatten

- 6.1 Regatten, die in der Rangliste der Klassenvereinigung gewertet werden, sind nach den gültigen Ordnungsvorschriften des DSV durchzuführen.
- 6.2 Die Windgeschwindigkeit beim Start soll mindestens 5kn betragen
- 6.3 Die Wettfahrtsollzeit beträgt 45 max 60 min für das 1. Boot für alle anderen Boote 30 Minuten nach Durchgang des 1. Bootes
- 6.4 Die nicht durchs Ziel gefahrenen Boote werden entsprechend ihrer Reihenfolge zueinander gewertet

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Diese Klassenvorschrift wurde auf der Mitgliederversammlung am 4.12.1993 verabschiedet und am 12. Juli 2012 letztmals ergänzt und verabschiedet.