

1. ALLGEMEINES

1.1. Einheitsklasse

Ziel dieser Vorschrift ist es, einheitliche Wanderjollen zu schaffen, deren die Grundgeschwindigkeit beeinflussenden Einzelheiten gleich sind. Alle nachfolgend genannten Regeln sind im Sinne der Vereinheitlichung der Bootsklassen auszulegen. Zugelassene Toleranzen sind nur zum Ausgleich von Bauungenauigkeiten in Anwendung zu bringen. Eine Umgehung dieser Regeln mit der Absicht, schnellere Boote zu bauen, ist nicht gestattet.

Veränderungen, Ergänzungen und Reparaturen an bereits gebauten Wanderjollen sind unter Einhaltung dieser Bauvorschrift durchzuführen.

Diese Regeln gelten:

- für Wanderjollen, die nach dem 1. Januar 1979 gebaut wurden.
- für Wanderjollen, deren Bootskörper, Schwert und Ruderanlage vor dem 1. Januar 1979 den beim Bau und der Vermessung gültigen Bauvorschriften entsprachen und deren Mindestgewicht, Auftrieb und Gesamtsegelfläche dieser Bauvorschrift entsprechen.
- für Wanderjollen, die vor dem 1. Januar 1979 gebaut wurden und keine oder nur in wenigen Maßen geringe Abweichungen gegenüber dieser Bauvorschrift haben. Diesen kann der Einheitsklassen-Status auf Antrag des Eigners über den Vermesser von der Technischen Kommission des BDS zuerkannt werden.

1.2. Vermessung, Meßbrief

Anschließend an den Bau des Bootes erfolgt die Vermessung des Bootskörpers, der Takelung und der Besegelung durch einen Vermesser des BDS der DDR.

Nach vollständiger Vermessung ist das vom BDS der DDR dem Boot zugewiesene Unterscheidungszeichen in etwa 5 cm großen Buchstaben hinter dem Schwertkasten einzugravieren oder auf einer fest mit dem Boot verbundenen Platte einzugravieren.

Bei Neuvermessung muß je ein Meßbrief für den Eigner und das Yachtregister des BDS der DDR ausgestellt werden. Zur Vermessung sind von Werften und Amateuren gebaute Boote zugelassen.

Der Vermesser ist berechtigt, Bauteile, deren Dicke nicht eindeutig meßbar ist, zur Feststellung ihrer Dicke bohren zu lassen.

1. ALLGEMEINES

1.1. Einheitsklasse

Ziel dieser Vorschrift ist es, einheitliche Wanderjollen zu schaffen, deren die Grundgeschwindigkeit beeinflussenden Einzelheiten gleich sind. Alle nachfolgend genannten Regeln sind im Sinne der Vereinheitlichung der Bootsklassen auszulegen. Zugelassene Toleranzen sind nur zum Ausgleich von Bauungenauigkeiten in Anwendung zu bringen. Eine Umgehung dieser Regeln mit der Absicht, schnellere Boote zu bauen, ist nicht gestattet.

Veränderungen, Ergänzungen und Reparaturen an bereits gebauten Wanderjollen sind unter Einhaltung dieser Bauvorschrift durchzuführen.

Diese Regeln gelten:

- für Wanderjollen, die nach dem 1. Januar 1979 gebaut wurden.
- für Wanderjollen, deren Bootskörper, Schwert und Ruderanlage vor dem 1. Januar 1979 den beim Bau und der Vermessung gültigen Bauvorschriften entsprachen und deren Mindestgewicht, Auftrieb und Gesamtsegelfläche dieser Bauvorschrift entsprechen.
- für Wanderjollen, die vor dem 1. Januar 1979 gebaut wurden und keine oder nur in wenigen Maßen geringe Abweichungen gegenüber dieser Bauvorschrift haben. Diesen kann der Einheitsklassen-Status auf Antrag des Eigners über den Vermesser von der Technischen Kommission des BDS zuerkannt werden.

1.2. Vermessung, Meßbrief

Anschließend an den Bau des Bootes erfolgt die Vermessung des Bootskörpers, der Takelung und der Besegelung durch einen Vermesser des BDS der DDR.

Nach vollständiger Vermessung ist das vom BDS der DDR dem Boot zugeteilte Unterscheidungszeichen in etwa 5 cm großen Buchstaben hinter dem Schwertkasten einzugravieren oder auf einer fest mit dem Boot verbundenen Platte einzugravieren.

Bei Neuvermessung muß je ein Meßbrief für den Eigner und das Yachtregister des BDS der DDR ausgestellt werden. Zur Vermessung sind von Werften und Amateuren gebaute Boote zugelassen.

Der Vermesser ist berechtigt, Bauteile, deren Dicke nicht eindeutig meßbar ist, zur Feststellung ihrer Dicke bohren zu lassen.

2. BOOTSKÖRPER

2.1. Zugelassene Bauweise

- a) Vollholzbauweise, auf Kiel, Steven und Spiegel Karweel geplankt nach Linienschema MB nur für H-Jollen
- b) GFK-Bauweise
- c) Sandwich-Bauweise
- d) Kompositbauweise zwischen a), b), c) mit Deck, Seitenschotts, Bodenbrettern etc. in Sperrholz- oder Massivbauweise.

Bei den verschiedenen Bauweisen sind die konstruktiven Einzelheiten den Anforderungen des jeweiligen Materials anzupassen.

2.2. Vermessungsvoraussetzungen

- Alle nach dieser Vorschrift gebauten Boote müssen in einer von der TK des BDS der DDR oder deren Bevollmächtigten freigegebenen Form gebaut sein. Längs- und Querverbände und ggf. auch Doppelböden müssen in der Form bzw. einer gleichwertigen Vorrichtung eingeklebt werden.
- Der Eigenbau des Bootes aus GUP muß ab 1. Januar 1979 unter Kontrolle eines Platanwendungingenieurs erfolgen. Durch den Platanwendungingenieur ist die plasttechnisch richtige Verarbeitung der eingesetzten Werkstoffe in einem Gutachten zu bestätigen. Nur bei Vorlage dieses Gutachtens erhalten diese Boote eine Technische Überprüfung bzw. einen Meßbrief.

2.3. Maßfestlegungen für den Bootskörper

- Die Rumpflänge wird gemessen über alles (ohne Beschläge). Bei einer Decksausführung in Kunststoff werden überstehende Klebebänder zwischen Rumpfschale und Deck in der Länge über alles nicht mit gemessen. Die Schnittpunkte der Verlängerung von Stevenkontur mit der Decklinie sowie der achterlichsten Spiegelkante senkrecht zum Deck ergeben die Begrenzung der Länge über alles.
- Der Rumpf muß den Maßen des Vermessungsplanes Anlage 1 entsprechen.
- Die Spiegelhöhe wird senkrecht am äußersten Rumpfboden gemessen. Der zweite Meßpunkt wird ermittelt durch Verlängerung des Decks- oder Kielstrakts auf Mitte Boot.
- Die Wanderjolle muß vorn mindestens bis Hinterkante Mast, hinten mindestens im Maß laut Vermessungsplan sowie seitlich fest, d. h. begehbar, eingedeckt sein.
- Zwei Lenzklappen im Spiegel sind bis zu einer maximalen Größe von 150×300 mm gestattet.
- Auf der ganzen Länge des Bootes ist eine Scheuerleiste vorgeschrieben. Bei der GFK-Ausführung gilt der Kleberand als Scheuerleiste. Entsprechende Gummiprofile über dem Kleberand gelten als Scheuerleiste.

2.3.1. Baubestek

- Alle Abmessungen, Querschnitte und Stückzahlen der Bauteile sind Mindestmaße, alle Entfernungen und Abstände der Bauteile sind Höchstmaße.
- Bei der Verarbeitung des Polyesterwerkstoffes sind die Verarbeitungsbedingungen des Harzherstellers zu beachten. Der Mindest-Glasanteil des Laminates muß 30 Gewichtsprozent betragen.
- Im Bereich der tragenden Beschläge sind Verstärkungen durch Rowingstränge bzw. zusätzliche Glasseidenschichten vorzusehen.
- Die Boote erhalten ein durchlaufendes Kielschwein, das organisch mit dem Schwertkasten verbunden ist. Abmessungen entsprechen Baubestek.
- Werden GFK-Längsstringer vorgesehen, so haben diese einen kastenförmigen Querschnitt. Alle Aussteifungen haben eine Laminatdicke von mindestens 3 mm. Längsstringer können durch fest eingeklebte Längs- und Querschotte ersetzt werden.
Die Querspanten bilden mit Längsstringern und Kielschwein einen festen Verband.
- Schwertkasten beim Polyesterbau
Der Schwertkasten muß eine Wandstärke haben, die derjenigen der Boden-Außenhaut entspricht. Er ist mit mindestens zwei Seitenwandstreifen versehen, die im oberen Drittel verjüngt werden dürfen.
Andere Abstützungen, die den gleichen Versteifungswert besitzen, sind zulässig. Das Schwertbolzenlager ist, soweit vorhanden, in geeigneter Weise zu verstärken.
- Deck aus Polyester
Das Deck ist durch Längs- und Querbalken, einlaminierter Sperrholz oder Trageprofilssysteme (Stern) so zu versteifen, daß es begehbar ist. Ausreichende Festigkeit ist nachzuweisen.
- Verbundbauweise (Sandwichbau)
Bei dieser Bauweise sollen die äußere und innere Laminatdicke und der Stützkern Mindestdicken lt. Baubestek haben. Sandwichbau ist nur mit Stützmaterialien zulässig, die in der Lage sind, Schubspannungen aufzunehmen. Das Schaumvolumen kann vom Auftriebsvolumen abgezogen werden. Längs- und Querverbände sind nach Ermessen des Konstrukteurs vorzusehen.
- Vertikale Decksbalkenknie
Bei seitlicher Längsabschottung können die Knie unter dem Seitendeck entfallen. Achterschott und Mastschott gelten im Sinne der Vorschrift als Knie.
- Kompositbauweisen sind mit allen Bauteilen zulässig. Dabei sind sinngemäß die jeweiligen Abmessungen für die einzelnen Bauweisen zu verwenden.

Maßfestlegungen zum Baubestek sind Anlage 5 zu entnehmen.

2.4. Gewicht

- Der Bootsrumpf mit Deck und Spiegel der Wanderjollen, gleich welcher Bauart, im trockenen Zustand, muß **einschließlich** aller fest montierten Beschläge, Bodenbretter und Doppelböden, Auftriebskörper (gleichgültig ob fest montiert oder herausnehmbar) und vollständig mit allen Über- und Unterwasseranstrichen versehen, mit Schwert, jedoch **ohne** Ruderanlage, **ohne** Spieren, **ohne** stehendem oder laufendem Gut, **ohne** Segel, **ohne** herausnehmbarer Ausrüstung und losen Beschläge eine Mindestmasse von

215 kg für H-Jolle

155 kg für z-Jolle

haben.

- Ausgleichmassen in Höhe von maximal 15 kg, befestigt an der Unterseite des Decks, zu gleichen Teilen unter Vor- und Achterdeck, sind erlaubt. Ballast in jeder Form ist verboten.

2.5. Auftrieb

2.5.1. Anbringung und Material des Auftriebes

Die Auftriebskörper müssen im Bootsrumpf sorgfältig befestigt und ebenso wie die Sicherheitsräume so angeordnet sein, daß die vollgeschlagene Jolle annähernd gleichlastig schwimmt. Die Wahl des Materials ist freigestellt. Es darf aber nur solches Material in Anwendung gebracht werden, das über längere Zeiträume den vorgeschriebenen Auftrieb gewährleistet.

Lufräume werden als Auftriebskörper nicht erkannt. Mit festem Auftriebsmaterial ausgefüllte Sicherheitsräume müssen zur Vermessungskontrolle eine verschließbare Öffnung besitzen. Für die tatsächlich vorhandene Unsinkbarkeit trägt bei Ablieferung der Erbauer und später Eigner die Verantwortung.

2.5.2. Bemessung des Auftriebes

Es muß folgender fester Auftrieb vorhanden sein:

für	H-Jolle	z-Jolle
– Vollholzbauweise	90 dm ³	115 dm ³
– GFK-Bauweise	315 dm ³	250 dm ³
– GFK-Rumpfschale mit Holzdeck und Holzbaus	265 dm ³	200 dm ³

Bei Sandwichbau darf der Anteil des Stützmaterials vom genannten Auftrieb abgezogen werden.

3. SCHWERT

- Die Form des Schwertes soll mit den Dimensionen und Toleranzen des Vermessungsplanes übereinstimmen. Das Material für das Schwert ist freigestellt.
- Das Schwert muß um einen durch den vorderen Teil des Schwertes gehenden Bolzen drehbar sein.
- Das Schwert darf in aufgehobener Stellung nicht unter dem tiefsten Punkt des Kieles hervorragen.
- Schwertjustagen, die eine horizontale oder vertikale Verstellung des Drehpunktes des Schwertes während der Fahrt ermöglichen, sind nicht erlaubt.
Jeder Beschlag, jede Einrichtung oder Formgebung des Schwertes, die zuläßt, daß das Schwert einen Winkel gegen die Mittelschiffsebene einnehmen kann, ist verboten.
- Die Profilform ist freigestellt. Im Schwertkastenbereich darf die Schwertdicke der Schwertkastenbreite angeglichen werden.

4. RUDERANLAGE

- Es sind aufholbare und starre Ruder zugelassen.
- Der bei normaler Schwimmlage im Wasser befindliche Teil soll den Dimensionen des Vermessungsplanes entsprechen.
- Das Material für alle Teile der Ruderanlage ist freigestellt.
- Das Ruder muß am Spiegel frei aufgehängt und von Bord aus herausnehmbar sein.
- Das Ruder muß gegen Herausfallen gesichert sein.

5. TAKELAGE

5.1. Begriffe

- H_i ist die Takelungshöhe. Sie wird gemessen am Mast vom höchsten Segelvermessungspunkt bis Oberkante Schandack an der Bordwand.
- I ist die Höhe des Vorsegeldreiecks. Sie wird gemessen an der Vorderkante des Mastes von Oberkante Deck bis zum Schnittpunkt der Verlängerung des Vorsegelvorlieks mit Vorderkante Mast bzw. wenn eine Vorstagspiere gefahren wird, bis zum Schnittpunkt der Verlängerung der Achterkante der Spiere mit Vorderkante Mast.

- J ist die Basis des Vorsegels. Sie wird gemessen von der Vorderkante des Mastes an Oberkante Deck bis zum Schnittpunkt der Verlängerung des Vorsegelvorlieks in jeder möglichen Stellung bzw. Achterkante der Vortagspiere mit Oberkante Deck.
- M ist die Mastlieklänge des Großsegels. Sie wird gemessen von der Oberkante einer Meßmarke am Mast bis zur Unterkante der Meßmarke H₁. Das Großsegel darf nur zwischen den Marken gesetzt werden.
- B ist die Länge der Baumliek. Sie wird gemessen von der Achterkante der Keep am Mast bis zur Innenkante einer Meßmarke an der Baumnock. Das Großsegel darf über diese Marke nicht gestreckt werden.
- L_p ist die Senkrechte auf das Vorsegelvorliek, gemessen von dem Vorliek zum Schnittpunkt der Verlängerung zwischen Unterliek und Achterliek.
- F_v ist die gemessene Vorsegelfläche, berechnet aus

$$F_v = \frac{L_p \sqrt{I^2 + J^2}}{2}$$

- F_G ist die vermessene Großsegelfläche, berechnet aus

$$F_G = \frac{M \cdot B}{2}$$

- F_{Ges} ist die Gesamtsegelfläche

$$F_{Ges} = F_v + F_G$$

5.2. Meßmarken

Die Anbringung der Meßmarke ist Sache des Erbauers bzw. Eigners der Yacht. Die Marken müssen zur Vermessung angebracht sein. Der Vermesser hat nur die Lage zu prüfen. Die vorgeschriebenen Vermessungsmarken müssen als Ringe um die Spieren laufende Bänder in Farbe angebracht sein.

Alle Meßmarken an den Spieren müssen rot sein. Auf den Decks müssen gut erkennbare Farben ausgewählt werden. Die Meßmarken sind als Bänder von mindestens 15 mm Breite anzubringen.

Leicht lösbare oder verrückbare Vorrichtungen sind als Meßmarken verboten.

Zur Kennzeichnung des Mastlieks (Maß M) sind zusätzlich grüne und blaue Marken im Abstand von M untereinander unterhalb des höchsten Segelvermessungspunktes möglich, zwischen denen das Großsegel gesetzt werden kann. Die Maße gelten jeweils zwischen den Meßmarken, das Maß B zwischen der Achterkante Mast und der Marke an der Großbaumnock bzw. Achterkante Großbaum.

Alle in Wettfahrten benutzten Segel müssen vermessen und im Halshorn BB mit einem Stempel, Datum und einer Nummer des Vermessers versehen sein. Der Stempel darf nicht auf einer Dopplung sein. Wenn mehrere Großsegel im Meßbrief eingetragen sind, so müssen die Maße zwischen den entsprechenden Meßmarken bei allen Segeln die gleichen sein, d. h. bei Großsegeln die Maße B, M.

Die Vermessungsvorschriften in allen hier nicht genannten Punkten entsprechen den allgemeinen Segelvermessungsvorschriften für nationale Klassen des BDS der DDR.

5.3. Großsegel

Die maximalen Abmessungen sind im Segelplan (Anlage 3 und 4) enthalten.

Die Lattentaschen dürfen 5% länger sein als die auf der Anlage 4 angegebene Lattenlänge. Die oberste Latte darf als durchgehende Latte ausgeführt werden. Großsegel, die vor Gültigkeit dieser Vorschrift vermessen wurden, dürfen eine abweichende Lattenposition der obersten Latte aufweisen, wenn die Segelbreiten an den im Segelplan angegebenen Positionen nicht überschritten werden.

Keine Abmessung des Kopfbrettes darf größer sein als im Segelplan angegeben.

Im Großsegel darf ein Fenster von maximal ^{0,5} m² eingearbeitet sein. Es darf keiner Liek näher als 150 mm angeordnet sein.

Ein Fenster nicht größer als 0,3 m²

5.4. Vorsegel

Maximale Abmessungen siehe Segelplan (Anlage 3). Im Vorsegel darf ein Fenster von maximal ^{0,5} m² eingearbeitet sein. Es darf keiner Liek näher als 150 mm bzw. näher als 5% des Unterlieks angeordnet sein, wobei das größere Maß gilt.

5.5. Spinnaker

Maximale Abmessungen siehe Segelplan (Anlage 4). Ein eventuell vorhandenes Kopfbrett darf in keiner Abmessung größer sein als im Segelplan angegeben.

5.6. Mast und Großbaum

- Der Mast kann über Deck klappbar in Mastbacken stehen, die bis zum Kielschwein reichen und mit diesem verbolzt sein müssen. Es bleibt dem Erbauer überlassen, stattdessen den Mast selbst auf Deck oder das Kielschwein zu stellen. In diesem Falle ist eine kräftige Unterkonstruktion vorzusehen. Die seitliche Führung muß im Deck oder in einer Decksverlängerung erfolgen. Für ihre ausreichende Festigkeit ist der Konstrukteur verantwortlich.

- Drehbare Masten und ähnliche Vorrichtungen sind verboten. Fockaufrollvorrichtungen sind gestattet, jedoch darf der Radius des Befestigungspunktes vom Vorsegelhals nicht größer als 30 mm sein. Hohle und gebaute Maste und Spieren sind erlaubt.
- Das Material für Masten und Großbäume ist freigestellt.
- Die Befestigung des Auges oder der Fallrolle für das Spinnakerfall darf innerhalb eines Radius von 0,12 m für H-Jollen und 0,1 m für z-Jollen um die Unterkante zur Begrenzung von I erfolgen.

5.7. Spinnakerbaum

Der Spinnakerbaum, einschließlich der Beschläge, hat eine wirksame maximale Gesamtlänge

für H-Jollen:	von 180 cm
für z-Jollen:	von 175 cm

Zum Spinnakerbaum wird ein mittschiffs an der Vorderkante Mast angeordneter Beschlag von 4 cm Länge zugelassen.

6. BESATZUNG

- Die Wanderjolle muß bei Wettfahrten mit 2 Mann besetzt sein.
- Die Benutzung eines fliegenden Trapezes ist für den Vorschotmann gestattet.

7. AUSRÜSTUNG

- Die Wanderjolle hat bei Regatten die Ausrüstung laut Tabelle und im Fahrtenbereich die gesetzlich vorgeschriebene Ausrüstung mitzuführen. Verantwortlich für die Vollständigkeit ihrer Ausrüstung ist der Eigner.

Ausrüstungen für Wettfahrten

	H-Jolle	z-Jolle
Anker, Gewicht mindestens 5 kg	1 St.	–
Anker-/Schlepptrosse Länge	15 m	10 m
Stärke (Hanf)	14 mm	10 mm
Stärke (Kunstfaser)	10 mm	8 mm
Paddel, mindestens 1 m lang	2 St.	1 St.
Schwimmwesten	2 St.	2 St.
Ölfaß oder Lenzpumpe*)	1 St.	1 St.
Protestflagge	1 St.	1 St.

*) kann entfallen, wenn der Nachweis einer selbstlenzenden Pflicht geführt werden kann. Das Vorhandensein eines Lenzventils gilt nicht als Nachweis einer selbstlenzenden Pflicht.

8. MOTORBETRIEB

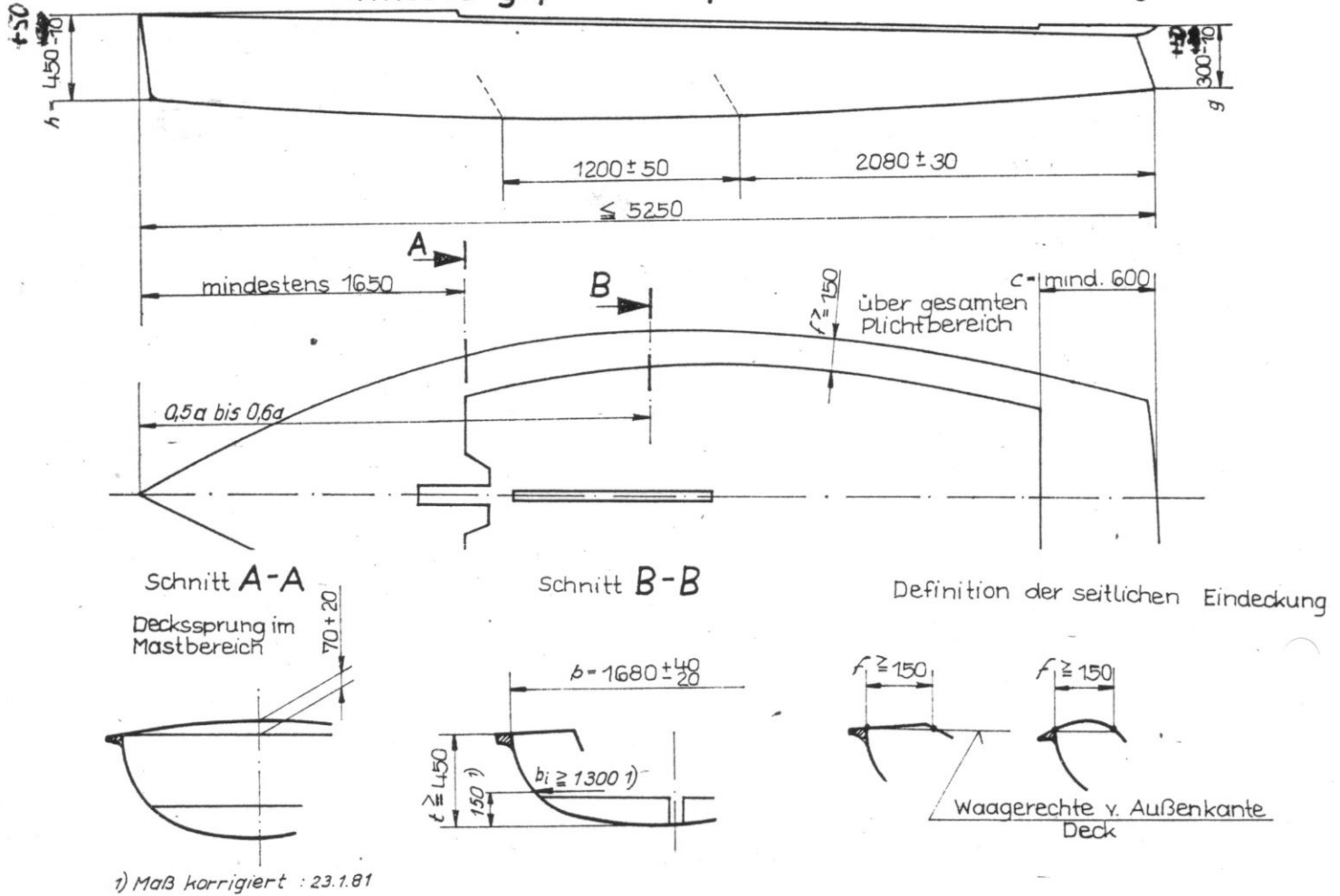
Nach der geltenden Sportbootanordnung sind für die Wanderjollen folgende Höchstleistungen von Außenbordmotoren zugelassen:

H-Jolle:	8,8 kW (12,0 PS)
z-Jolle:	5,5 kW (7,5 PS)

Die Außenbordmotore sind durch geeignete, den Antriebsleistungen entsprechenden stabilen Motorenaufhängungen mit dem Boot sicher zu verbinden. Alle Eigner, die Außenbordmotore bis zu den genannten Leistungen benutzen, sind verpflichtet, durch einen Vermesser diese Motorenbenuztung vorher im Meßbrief eintragen zu lassen. Dazu ist bei einer Überprüfung durch den Vermesser die ordnungsgemäße Anbringung der Motorenaufhängung zu kontrollieren.

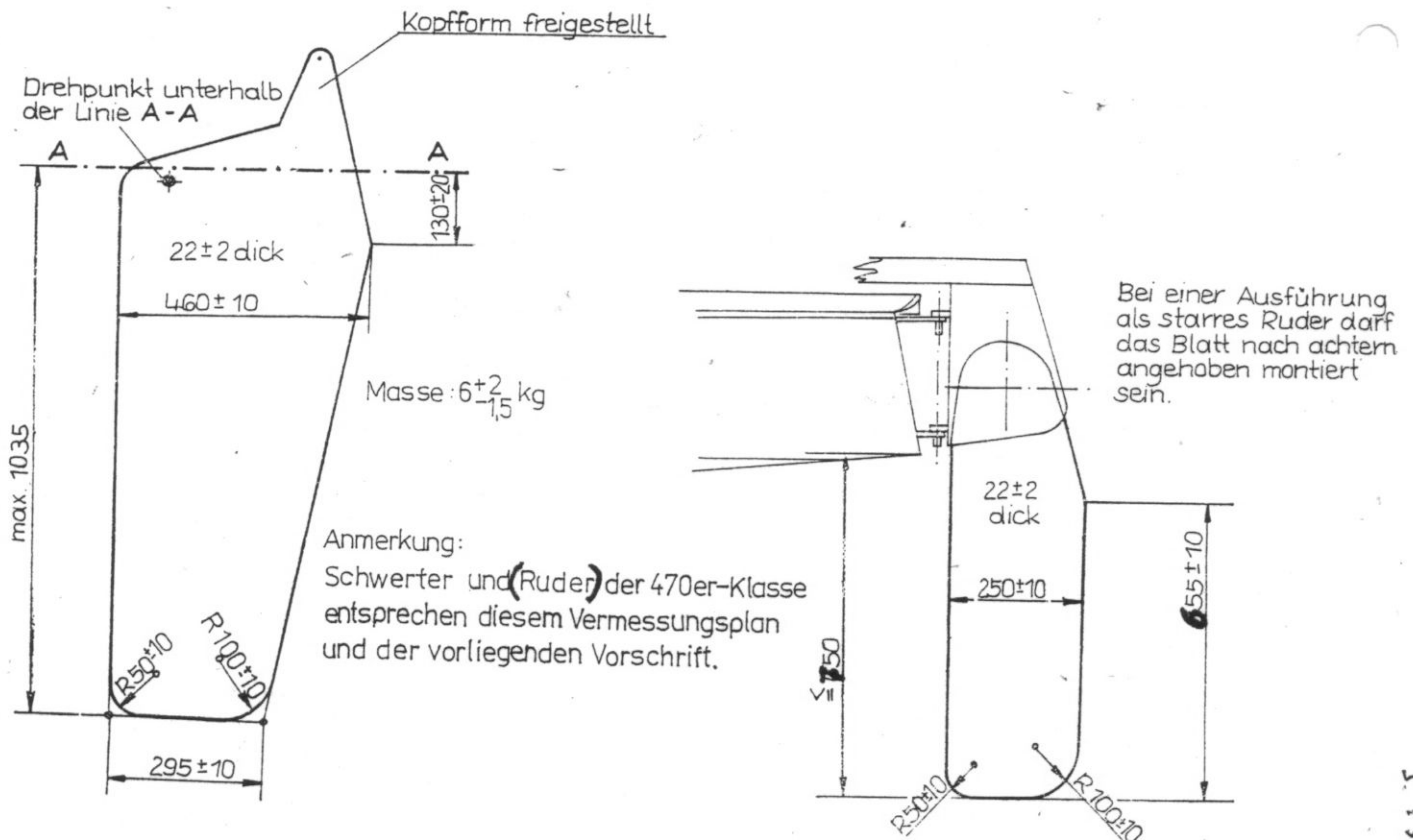
Vermessungsplan: Rumpf

Anlage 1-z-Jolle



Anlage 2-z-Jolle

Vermessungsplan: Ruder und Schwert

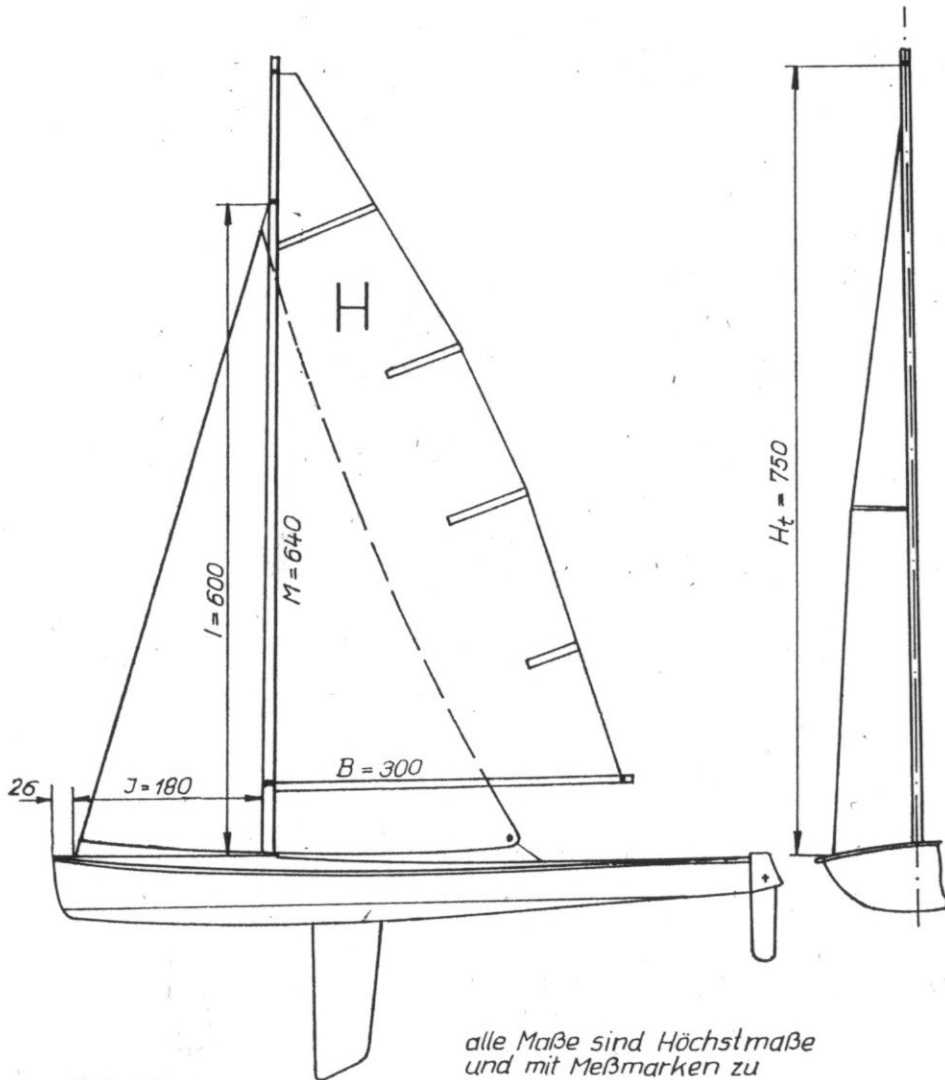


Vermessungsplan Segelhauptmaße

Vermessene Segelfläche: $F_V = 12,0 \text{ m}^2$

$F_G = 9,6 \text{ m}^2$

$F_{\text{bes.}} = 21,6 \text{ m}^2$

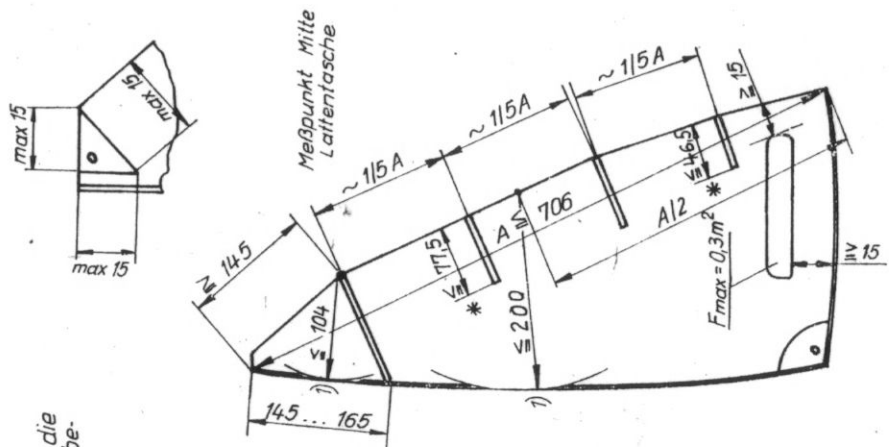


Maße in cm

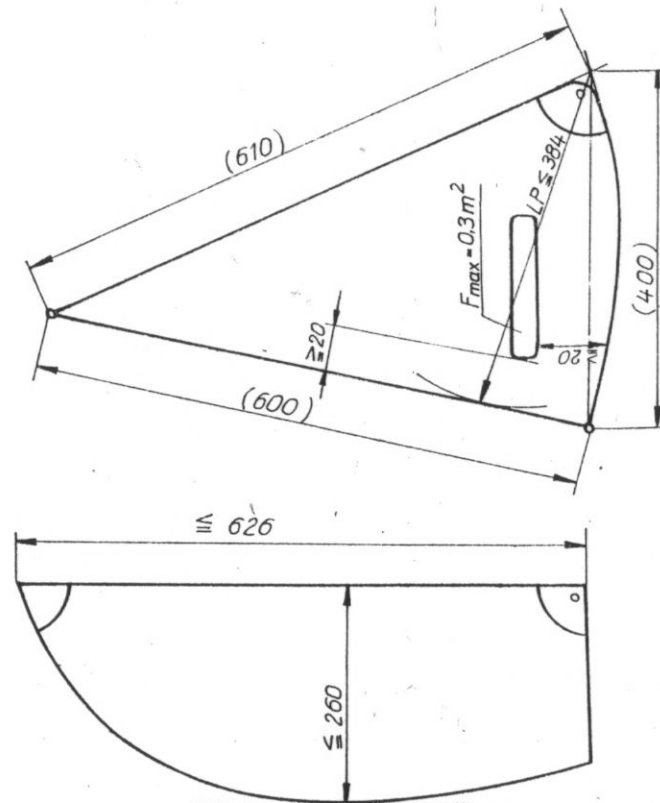
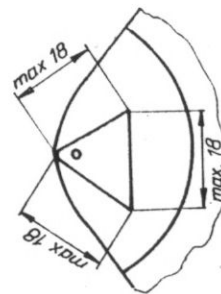
alle Maße sind Höchstmaße
und mit Meßmarken zu
kennzeichnen

Anlage 3 | H-Jolle
zur Bauvorschrift von: 1980

Segelplan



Hinweise zu Vorsegelmaßen:
Vor-Unter- und Achterlieklänge sind die
Normalmaße des Riß "MBP". Die be-
nötigten Lieklängen sind bei der
Schnittkonstruktion festzulegen!



Maße in cm

* Lattenlänge

Die Vermessungsvorschriften aller nicht angegebenen Einzelheiten entsprechen den
allgemeinen Segelvermessungsvorschriften für nationale Klassen des BDS der DDR
1) Maß und Bezugslinie geändert: 23.1.81.

Anlage 4 | H-Jolle
zur Bauvorschrift von: 1980