

# Deutsche Hansa-Jollen-Segler-Vereinigung

## Klassenvorschrift

Stand: 01.04.2019

### Inhaltsverzeichnis

1.	Allgemeines.....	2
2.	Gebühren, Baulizenzen.....	2
3.	Hersteller.....	3
4.	Registrierung, Meßbrief.....	3
5.	Vermessung.....	4
6.	Identifizierungszeichen.....	5
7.	Bauverfahren.....	6
8.	Rumpfvermessung.....	12
9.	Das Gewicht.....	17
10.	Der Mast.....	18
11.	Der Großbaum.....	19
12.	Der Fockausstüzer (Bootshaken), der Spinnakerbaum.....	19
13.	Stehendes/Laufendes Gut (Takelung des Mastes).....	20
14.	Beschläge.....	20
15.	Segel.....	21
16.	Ausrüstung für Wettfahrten.....	22
17.	Sonstige Bestimmungen.....	23
18.	Wettsegelbestimmungen.....	23
19.	Klassenvorschriften.....	23
20.	Kontrollvermessung.....	23
21.	Besatzung.....	24
22.	Der Auftrieb.....	24
23.	Offizielle Anlagen.....	24

## **1 Allgemeines**

- 1.1 Die Hansa-Jolle ist eine von Abeking & Rasmussen entworfene 2 Mann-Einheitsjolle (Kielschwerter, Nationale Klasse des DSV).
- 1.2 Die Klassenvorschriften sollen sicherstellen, daß alle Boote dieser Klasse in allen Punkten, die die Geschwindigkeit beeinflussen, gleich sind. Die Vorschriften sind in diesem Sinne auszulegen.
- 1.3 Änderungen der Klassenvorschriften dürfen nach Empfehlung des Vorstandes durch 2/3 Mehrheit in der Jahreshauptversammlung der Klassenvereinigung beschlossen werden und müssen dann vom Technischen Ausschuß des DSV genehmigt werden. Um unerwünschte Konstruktionen oder Abweichungen von Plänen und Klassenvorschriften zu verhindern, die nicht im Sinne der Klasse sind und das Prinzip der Nationalen Klasse gefährden, dürfen Änderungen in den Plänen oder Klassenvorschriften kurzfristig vom Technischen Ausschuß des DSV vorgenommen werden.
- 1.4 Um technische Verbesserungen zu erproben, die über die Vorschrift hinausgehen, dürfen nach Zustimmung mit 2/3 Mehrheit von Vorstand, Regionalobleuten und Techn. Ausschuß mit Einverständnis des Techn. Ausschusses des DSV einzelnen Booten (höchstens drei) Ausnahmegenehmigungen für die Teilnahme an Regatten erteilt werden. Diese Boote sind nicht zu offiziellen Meisterschaften zugelassen. Nach genügender Erprobung entscheidet der T.A. des DSV, ob solche Verbesserungen zu Regatten offiziell zugelassen werden.
- 1.5 Alle Boote dieser Klasse müssen nach den offiziellen Unterlagen gebaut sein (Klassenvorschrift, Zeichnungen).
- 1.6 Die Verwaltung der Klasse obliegt dem DSV in Zusammenarbeit mit der Klassenvereinigung.
- 1.7 Der DSV und die Klassen Vereinigung übernehmen keine rechtliche Haftung hinsichtlich dieser Vorschrift und irgendwelcher daraus abgeleiteter Ansprüche.
- 1.8 Yachten, die vor dem 01.04.1996 gebaut wurden, dürfen nach den z.Zt. des Baues gültigen Regeln vermessen werden.

## **2. Gebühren, Baulizenzen**

- 2.1 Die Vermessungs- und Registriergebühren werden vom DSV festge-

legt und richten sich nach den jeweiligen Gebührenordnungen.

- 2.2 Lizenzgeber ist der DSV, der die Verwaltung der Lizenz an die DHJSV delegiert. Die Lizenzgebühren werden von der Klassenvereinigung bei Bedarf neu festgesetzt und sind an die Klassenvereinigung bei Erhalt der Segelnummer zu zahlen.

### **3. Hersteller**

- 3.1 Der Hersteller für Holzboote und GFK-Boote ist freigestellt. Die Baupläne und Bauvorschriften sind vom DSV zu beziehen.
- 3.2 Durch seine Unterschrift erklärt der Hersteller, das Boot in Übereinstimmung mit den gültigen Vorschriften gebaut zu haben.
- 3.3 Der Hersteller ist verpflichtet, alle nachweislich beim Bau entstandenen Regelwidrigkeiten auf eigene Kosten zu beseitigen.
- 3.4 Der Selbstausbau ist nach den gültigen Bauplänen und Bauvorschriften statthaft.

### **4. Registrierung, Meßbrief**

- 4.1 An Klassenwettfahrten dürfen nur solche Boote teilnehmen, für die ein gültiger, vom DSV auf den Namen des Eigners ausgestellter Meßbrief vorliegt.
- 4.2 Zulassung
- 4.2.1 Der Hersteller beantragt bei der Deutschen Hansa-Jollen Segler-Vereinigung die Segel-Nummer und das Antragsformular für den Messbrief.
- 4.2.2 Vom Bootseigner ist der Antrag auf Ausstellung eines Messbriefes auszufüllen und dem Vermesser vorzulegen.
- 4.2.3 Der Vermesser bestätigt die Vermessung. Die Rechnung über die erfolgte Vermessung geht direkt an den Eigner. Der Eigner schickt den vom Vermesser bestätigten Antrag an die DHJSV.
- 4.2.4 Die DHJSV bestätigt dem Eigner die Aufnahme des neuen Bootes in das Hansa Jollen Register und schickt den Antrag an den DSV.
- 4.2.5 Der DSV stellt den Meßbrief und die Vermessungsplakette aus und schickt diese an den Eigner.

- 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 vom neuen Eigner der Antrag für einen neuen Meßbrief über die DHJSV 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 und Segel. Zur Wiederherstellung der Gültigkeit ist eine Nachvermessung durch einen DSV-Vermesser notwendig.

## **5. Vermessung**

- 5.1 Die Vermessung darf nur durch einen vom nationalen Segler-Verband anerkannten Vermesser vorgenommen werden.
- 5.2 Kein Vermesser darf ein Boot, Spieren, 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 Bei der Vermessung muß das Boot sicher und fest, längs und quer waagrecht zur Basislinie liegen. Die Vermessung muß mit den offiziellen DSV-Halbschablonen erfolgen. Die Maße zum Anlegen der Schablonen sind der Bauzeichnung und dem Vermessungsplan zu entnehmen.
- 5.4 Soweit die Vorschrift nichts anderes aussagt, gelten die allgemeinen Vermessungsvorschriften der IYRU. (IYRU-measurement instructions)
- 5.5 Nach der Erstvermessung ist der Eigner verantwortlich für die Einhaltung der Klassenvorschrift.
- 5.6 Nur bei Hansa-Jollen, die in Serie aus Kunststoff in einer Rumpf-, Innen- und Deckschale gebaut werden, darf die Vermessung in Form einer Typenüberprüfung durchgeführt werden. Boote, deren Rumpfschale aus Kunststoff besteht, und die mit Holz ausgebaut werden, müssen einzeln vermessen werden. Die Bedingungen einer Typenüberprüfung werden im einzelnen zwischen dem DSV und der Bauwerft geregelt. Die Überprüfung selbst erfolgt nach

folgendem Schema:

- 5.6.1 Die ersten Boote einer Serie (mind. drei) werden vom Vermesser entsprechend dieser Klassenvorschrift geprüft.
- 5.6.2 Vom DSV werden die Meßblätter der Typenüberprüfung kontrolliert und bei ausreichender Baugenauigkeit wird die Typenüberprüfung genehmigt.
- 5.6.3 Der Vermesser kontrolliert weiterhin unregelmäßig die Fertigung der Werft.
- 5.6.4 Die Werft verpflichtet sich, die Klassenvorschriften einzuhalten und bei festgestellten und von der Werft verschuldeten Abweichungen die Kosten für die Nachbesserung und Nachvermessung der gesamten Serie zu tragen.
- 5.6.5 Werden Formen erneuert bzw. geändert, muß der Vermesser für diese Serie erneut die nach 5.6.1 geforderten Vermessungen durchführen.
- 5.6.6 Boote einer Typenüberprüfungsserie erhalten einen Meßbrief mit dem Vermerk „Typgeprüft“. Eine Einzeleintragung aller Maße entfällt. Geprüft werden muß jedoch das Gewicht und Teile, die nicht von der Werft entsprechend dem Standard der Typenüberprüfung geliefert werden und somit einer Einzelvermessung unterliegen.

## **6. Identifizierungszeichen**

- 6.1 Die Bau- und Unterscheidungsnummer ist in gut lesbar großen Zahlen, bei Holzbooten in den Kiel einzuschneiden oder einzubrennen. Bei GFK-Booten ist die Nr. auf eine Metallplatte einzuschlagen, die im Cockpit an der hinteren Abschottung zu befestigen ist.
- 6.2 Das Klassenzeichen, die Nationalbuchstaben und die Unterscheidungsnummer sind in einer Gruppierung, so daß sich das Zentrum der Gruppe oberhalb der halben Höhe des Segels befindet und sich farblich scharf von diesem abhebt, auf beiden Seiten des Großsegels in unterschiedlicher Höhe anzubringen, und zwar an Steuerbord höher als an Backbord.
- 6.3 Die Hansa-Jolle führt als Klassenzeichen das Hansa-Kreuz in rot und die Unterscheidungsnummer in schwarz, rot oder blau. Sollten farbige Segel gewählt werden, muß die Segelfarbe in starkem

Kontrast zum Klassenzeichen und den Unterscheidungsnummern stehen. Die Form des Klassenzeichens muß der Maßskizze entsprechen.

6.4 Folgende Größen (min) für Nationalbuchstaben und Nummern sind vorgeschrieben:

Höhe 300 mm  
Breite 210 mm (ausgenommen Nr. 1 u. Buchstabe l)  
Strichbreite 45 mm

Abstand zwischen den benachbarten Buchstaben und Zahlen 60 mm.

## 7. Bauverfahren

7.1 Bauverfahren für Holz massiv unter Einhaltung des folgenden Baubesteckes. Eine doppelte, versetzte Beplankung ist erlaubt.

7.1.1 Über Mallen gebaut mit nachträglich eingebogenen Spanten.

7.1.2 Über aufgestellten Spanten, gebogen aus Massiv-Holz oder lamelliert.

7.1.3 Baubesteck

7.1.4 Kiel, Steven und Spiegelknie müssen aus einer Holzart Dichte  $>0,56 \text{ g/m}^3$  bestehen.

7.1.5 Abmessungen

Kiel:	in der Mitte	170x 40 mm
am Spiegel		80 x 40 mm
am Steven		60 x 40 mm
Vorsteven:	Höhe	70 mm
Dicke		50 mm
nach vorne verjüngt auf		15 mm
Stevenknie:	Dicke	60 mm
Höhe nach Zeichnung		
Spiegelknie:	Dicke	20 mm
Armlänge		ca. 240 mm

Totholz aus Holz Dichte  $>0,56 \text{ g/m}^3$ , Höhe nach Zeichnung. Das Stevenband ist eine Halbrundschiene 12x5 mm aus Bronze, Stahl-

verzinkt oder nicht rostendem Stahl. Der Spiegel flach ohne Bucht, Mahagoni, 20 mm.

#### 7.1.6 Schwertkasten

Schwertkasten-Seiten:

Holzart Dichte  $> 0,56 \text{ g/m}^3$  38mm

Endstücke:

Holzart Dichte  $> 0,56 \text{ g/m}^3$  45 x 20 mm

Versteifung an jeder Bodenwrange

verzinkte oder nichtrostende Winkel 25 x 25 x 3 mm

Schwertkastendeckel:

Dichte  $> 0,56 \text{ g/m}^3$  95 x 15 u. 96 x 20 mm

Schwertkastendom:

Eisen verzinkt oder nichtrostendes Stahlblech 2 mm

Drehbolzen: 16 mm

#### 7.1.7 Spanten

Holz Dichte  $> 0,56 \text{ g/m}^3$

Entfernung: 130 mm

Vorgebogene oder lamellierte: 25 x 25 mm

nachträglich eingebogene: 22 x 30 mm

Bodenwrangen: Holzart Dichte  $> 0,56 \text{ g/m}^3$  22 mm

Höhe und Anordnung der Bodenwrangen nach Bauplan

Baumallen Abstand: 520 mm

Bei doppelter Beplankung ist ein Spantenquerschnitt von 22x25 mm ausreichend.

#### 7.1.8 Außenhaut

Karweel, Dicke 11 mm

jede Art und Holz ist zulässig sofern es mindestens ein spezifisches Gewicht Dichte  $> 0,56 \text{ g/m}^3$  hat. Die Außenhaut ist mit den Spanten durch Messingsenkkopfschrauben zu verbinden oder zu vernieten.

Bei doppelter Beplankung und einer verwendeten Holzdicke von mindestens  $0,7 \text{ g/cm}^3$  beträgt die Mindeststärke der Außenhaut 9 mm. Bei dieser Bauweise braucht nur der erste Plankengang mit den Spanten verschraubt zu werden. Schrauben aus Bronze oder A4 Edelstahl sind zulässig.

7.1.9	Balkweger		
	Hauptweger	Holzart Dichte > 0,56 g/m <sup>3</sup>	30 x 30 mm
	Nebenweger	Holzart Dichte >0,56 g /m <sup>3</sup>	32 x 14 mm

Bei doppelter Beplankung dürfen die Nebenweger entfallen.

7.1.10	Decksbalken	Holzart Dichte > 0,56 g/m <sup>3</sup>	
	Normale Balken		30 x 16 mm
	Mastbalken und Vorderkante Aufbau		60 x 24 mm
	an den Enden	30 x 24 mm	
	Halbe Balken		30 x 16 mm
	Hinterer Cockpitbalken		30 x 24 mm
	Balkenentfernung		130 mm
	Balkenbucht		60 mm
	Cockpitschlinge	Holzart Dichte >0,56 g /m <sup>3</sup>	
	Bugknie	Holzart Dichte >0,56 g /m <sup>3</sup>	25 mm
	Füllstücke	Holzart Dichte > 0,56 g/m <sup>3</sup>	20mm
	Füllst, f. Mast	Holzart Dichte > 0,56 g/m <sup>3</sup>	25mm
	Hängeknie	Holzart Dichte > 0,56 g/m <sup>3</sup>	16mm
	2 Paar Hängeknie beim Mast, Armlänge ca.		175 mm

7.1.11 Deck (Größe u. Vermessung siehe 8.2.1 bis 8.2.15) Die Mindeststärke des Holzdecks beträgt in jedem Fall 8 mm. Erlaubt sind: Sperrholz ohne Bezug, Sperrholz mit Leinenbezug, Sperrholz mit Kunststoffbezug, Sperrholz mit Kunststoffbezug, Sperrholz mit Teakplatten oder -leisten, Teak in Platten, Teak in Stäbchen oder Leisten.

7.1.12	Decksaufbauten u. Kajüte (Größe u. Vermessung siehe 8.2)	
	Aufbauseitenwände u. Vorderfront	14 mm
	Aufbaudecksbalken	21 x 13 mm
	Balkenabstand	120 mm
	Weger für Aufbaubalken	21 x 12 mm
	Aufbaudeck wasserfestes Sperrholz	6 mm

7.1.13 Scheuerleiste ist freigestellt.

7.1.14 Reeling

Ob eine Reingleiste bei Holz oder GFK Booten angebracht



wird, ist freigestellt.

#### 7.1.15 Fußboden

Fußboden Holzart freigestellt	10mm
Klaspen Holzart freigestellt (bei Sperrholzfußboden nicht erforderlich)	40 x 15 mm
Remmleiste Holzart freigestellt	25 x 15 mm

Der Fußboden ruht auf den Bodenwrangen, er wird im Cockpit 4 teilig, in der Kajüte 5 teilig verlegt. Die Fußböden erhalten Fingerlöcher.

7.1.16 Alle Abmessungen der Bauteile sind Mindestmaße, alle Entfernungen sind Höchstmaße.

#### 7.1.17 Einrichtung

Der Innenausbau mit Schränken, Kästen, Ablagen, Türen, Schotten usw. ist freigestellt. Es müssen aber mindestens 2 Längs- oder Querduchten bzw. 2 Klappsitze als Sitzgelegenheit eingebaut sein. Die Duchten müssen für eine Belastung von 80 kg an ungünstiger Stelle ausreichend bemessen sein. Das achtere Kajütschott und achtere Cockpitschott besteht aus 10 mm wasserfest verleimtem Sperrholz oder Lattenstabholz 13 x 96 mm.

#### 7.1.18 Bauteile

Alle Bauteile dürfen aus Sperrholz mit GI-Stempel hergestellt werden, wenn die Dicke min. 75 % der für diesen Bauteil angegebenen Dicke für Vollholzausführung beträgt.

### 7.2 Bauverfahren bei GFK

#### 7.2.1 Der Rumpf

Der Rumpf der „Hansa-Jolle“ darf auch in GFK im Handauflegeverfahren hergestellt werden. Als Materialien sind nur Polyesterharze und Glasfasern erlaubt. Die Materialstärken sowie Art der Materialien muß über die gesamte Bootslänge in gleicher Art und Stärke verlaufen, mit Ausnahme der Breite von 100mm entlang der Schanddecks-Spiegelkanten sowie 200 mm von der CL-Linie im Kiel und Stevenbereich. Es darf kein Versuch unternommen werden, etwa durch verschiedene Außenhaut- oder Decksstärken, durch die Verwendung verschiedener Materialien oder Bauverfah-

ren, verschieden starker Glasmatten oder Sättigungsgrade, Gewicht in der Mitte des Rumpfes zu konzentrieren. Bei Verdacht, daß diese Regel gebrochen wurde, dürfen auf Anweisung des Nationalen Verbandes, der Klassenvereinigung oder des Vermessers Probe-löcher in ausreichender Zahl (aber nicht mehr als 10) über die Schiffslänge verteilt, gebohrt werden, um die Einhaltung dieser Regel zu überprüfen. Das Flächengewicht der Außenhaut muß dem einer in konventioneller Bauweise hergestellten Hansa-Jolle entsprechen; min. Gewicht  $8,9 \text{ kg/m}^2$ .

#### 7.2.2 Das Deck (Größe u. Vermessung siehe 8.2)

Das Deck wird im gleichen Verfahren wie der Rumpf hergestellt. Seine Stärke beträgt min. 5 mm, max. 6 mm. Es werden quer zum Deck verlaufende Träger (Querschnitt 30 x 80 mm) als Verstärkung im Trittbereich einlamiert.

#### 7.2.3 Decksaufbau

Der Decksaufbau (Kajütdach) darf auch im Sandwichverfahren hergestellt werden. Seine Mindeststärke beträgt dann 9 mm. Normal laminiert min. 5 mm mit quer zum Dach verlaufenden Verstärkungen. Eine Druckbelastung (Stempellast) von 100 kg auf einer Fläche von  $1 \text{ dm}^2$  an ungünstiger Stelle muß gewährleistet sein, auch bei Einbau eines Schiebeluks oder Fenstern.

#### 7.2.4 Der Boden

Der Boden ist im Sandwich-Verfahren herzustellen. Seine Mindeststärke beträgt 10 mm, max. 15 mm. Er ist mit der Schale verklebt. Zwischen Schale und Boden befinden sich Bodenwrangen, Längs-spanten (Dicke 24 mm) aus identischem Material. Die Verbindung von Bodenwrangen und Spanten muß materialgerecht sein. Der Raum zwischen Innenschale und Boden dient dem Auftrieb und muß mit Styropor oder ähnlichem Material in loser Form aufgefüllt sein. Er wird durch 2 wasserdicht verschließbare Schraubverschlüsse (Inspektionsluken) von min. 90 mm Durchmesser, die sich im Innenraum der Kajüte befinden, kontrolliert (siehe 8.3. Auftrieb).

### 7.3 Bauverfahren bei formverleimter Ausführung in Holz.

#### 7.3.1 Der Rumpf (Größe und Vermessung siehe 8.1)

Die Außenhaut darf über einen Kern in formverleimter Bauweise

spantenlos (mit Ausnahme von Schottbefestigungen) hergestellt werden.

- 7.3.1.1 Kiel, Steven und Spiegelknie dürfen lamelliert, oder massiv aus Holzarten hergestellt werden (Abmessungen siehe 7.1.5.).
- 7.3.1.2 Der Schwertkasten bei formverleimter Ausführung soll aus einer Holzart als verlängertes Kielschwein nach vorn und hinten, gemäß Zeichnung 3, ausgeführt werden.
- 7.3.1.3 Bei formverleimter Außenhaut entfallen Spanten und Bodenwrangen, soweit sie nicht zur Befestigung der Schotten vorgesehen sind. Die Spanten für die Schotten dürfen aus Mahagoni, lamelliert ausgeführt werden.
- 7.3.1.4 Die Außenhaut darf die Gesamtdicke von 12,5 mm nicht unterschreiten. Es sind 5 Lagen vorgesehen. Holzarten und spez. Gewicht siehe 7.1.8.
- 7.3.1.5 Die Balkweger haben ein Maß von 60x23 mm (Lage nach Zeichnung 3), Nebenweger entfallen.
- 7.3.2 Das Deck (Größe und Vermessung siehe 8.2.)
  - 7.3.2.1 Die Deckbalken haben folgende Maße:

a) normale Balken	35 x 20 mm
b) Mastbalken u. vorderer Aufbau	60 x 30 mm
c) an den Buchen	30 x 30 mm
d) halbe Balken	35 x 20 mm
e) hinterer Cockpitbalken	50 x 20 mm

Balkenentfernung und Anzahl nach Zeichnung 3a. Decksbalken, Cockpitschlinge, Bugknie, Hängeknie, Füllstücke können in Mahagoni oder Spruce ausgeführt werden.
  - 7.3.2.2 Sperrholzdeck siehe 7.1.11.
  - 7.3.2.3 Bauvorschrift des Bodens bei formverleimter Ausführung siehe 7.6.3.
- 7.3.3 Decksaufbau und Kajüte (Größe und Vermessung siehe 8.2.).
  - 7.3.3.1 Aufbaudecksbalken dürfen in Mahagoni lamelliert nach Zeichnung

3a ausgeführt werden. Maß 30 x 20 mm

7.3.3.2 Das Aufbaudach (Material siehe 7.1.12)

7.4 Lenzeinrichtungen

Es dürfen Lenzventile oder Pumpen angebracht sein von insgesamt max. 4 Stück.

7.5 Heißaugen

Es dürfen zwei Heißaugen angebracht werden, die mit dem Kiel an passender Stelle fest verbunden sind, um das Boot mittels eines Doppelstrops vorheiß zu können.

7.6 Bauverfahren für Kunststoffrumpf und Holzausbau.

7.6.1 Der Rumpf siehe 7.2.1

7.6.2 Das Deck

7.6.2.1 Decksbalken siehe 7.3.2.1

7.6.2.2 Sperrholzdeck siehe 7.1.11

7.6.3 Der Boden

Der Boden wird wie beim Vollholzschiiff gemäß Pkt. 7.1.15 mit losen Bodenbrettern gebaut. Alternativ ist ein fester Doppelboden aus Sperrholz mit einer Mindeststärke von 8 mm erlaubt. Er muß mit der Schale wasserdicht verklebt sein und auf Bodenwrangen und Längspannten ruhen. Wenn der Boden als Doppelboden ausgeführt ist, müssen ausreichend verschließbare (min. 2 á 90 mm Ø) Inspektions-Öffnungen vorhanden sein.

7.6.4 Decksaufbau und Kajüte (Größe und Vermessung siehe 8.2).

7.6.4.1 Aufbaudecksbalken siehe 7.3.3.1

7.6.4.2 Das Aufbaudach siehe 7.3.3.2

## **8. Rumpfvermessung**

8.1 Rumpf

8.1.1 Vor Beginn der Vermessung muß die waagerechte Lage des Bootes

in Längs- und Querschiffrichtung überprüft werden. Die Basislinie (siehe Vermessungsplan Rumpf) bestimmt die waagerechte Lage des Bootes in Längsrichtung.

8.1.2 (I) Der Vermessungsursprung ist die senkrecht zur Basis und rechtwinklig zur Mittschiffslinie stehende Fläche "0" die den Schnittpunkt Hinterkante Spiegel/Oberkante Deck berührt.

(II) An den Vermessungsspannen werden der Kielsprung, die Formtreue mittels Schablone und der Deckssprung überprüft.

(III) Die Basislinie wird bestimmt durch die Maße

(Basis bis UK Kiel an Spt 4) = 586 mm

(Basis bis UK Kiel an Spt 36) = 470 mm

8.1.3 Länge über alles von "0" bis Schnittpunkt Steven/OK Deck LA = 5850 +/- 20

8.1.4 Größte Breite über Planken BMAX = 1650 +/- 15

8.1.5 Länge von "0" bis Schnittpunkt AK Spiegel/DK Rumpf LSP = 390 +/- 20

8.1.6 (I) Länge von "0" bis Schnittpunkt AK Kiel/UK Rumpf max. LK1 = 1880 +/- 10

(II) Länge von "0" bis Schnittpunkt AK Kiel/UK Kiel LK2 = 2070 +/- 20

(III) Länge von "0" bis Schnittpunkt VK Kiel/UK Kiel LK3 = 3520 +/- 20

(IV) Länge von "0" bis Schnittpunkt VK Kiel/UK Rumpf min. LK4 = 4100 +/- 10

Die Maße LK1 und LK4 sind beim Holzboot nicht zu vermessen. Hier ist nach Zeichnung zu arbeiten.

(V) Länge von "0" bis Mitte Schwertbolzen LS = 3290 +/- 10

8.1.7 Basis bis OK Mitte Deck am Spiegel HSp = 1095 +/- 10

8.1.8 Basis bis OK Mitte Deck am Steven HSt = 1340 +/- 10

8.1.9 (1) Basis Schnittpunkt AK Kiel/UK Kiel HK1 = 90 +/- 10  
 (11) Basis Schnittpunkt AK Kiel/UK Kiel HK2 = 160 +/- 25

8.1.10	Vermessung an Spanten Abstände von "0"	Basis bis UK Kiel	Schablone Form Schandeck
	SPT 4 510	586	+/-6 +/-10
	SPT 20 2590	420 +/- 20	+/- 8 +/- 10
	SPT 36 4650	470	+/-6 > +/-10

8.1.11 Die Rumpfaußenhaut muß gleichmäßig strakend sein. Hohle Stellen und Buckel sind verboten. Die Vermessung an den Vermessungsspanten dient nur zur Kontrolle der Rumpfform. Die Werft hat sicherzustellen, daß auch außerhalb der Vermessungsspanten der Rumpf dem Linienriß entspricht.

## 8.2 Deck und Cockpit

8.2.1 Länge des Achterdecks von "0" bis Innenkante Cockpit:  
 DA = 910 +/- 10

8.2.2 Länge von "0" bis HK Kajüte an Oberkante Kajüte vermessen  
 LKAJ = 2720 +/- 20

8.2.3 Länge von "0" bis Mitte Pütting-Auge:  
 LW = 3465 +/- 20

8.2.4 Länge von "0" bis Mastmeßmarke:  
 (I) Vorkante der Meßmarke LM1 = 3755 mm  
 (II) Achterkante der Meßmarke LM2 = 3985 mm

8.2.5 Länge des Vordecks von Vorkante Kajüte auf Mitte Deck bis Schnittpunkt Steven/Deck:  
 LDV min. 1630 mm

8.2.6 Schnittpunkt Mitte Vorsegelvorliek/OK Deck bis Schnittpunkt Steven/Deck:  
 min. LV = 145 mm

8.2.7 Breite des Seitendecks an Achterkante Cockpit von Schandeck bis Innenkante Cockpit an Schandeckhöhe gemessen:  
 BDA = 210 +/- 20

8.2.8 Breite des Seitendecks an Achterkante Kajüte von Schandeck bis Außenkante Kajüte:

$$\text{BDM} = 255 + 7 - 10$$

8.2.9 Breite des Seitendecks querab der Meßmarke LM2 bzw. an Vorkante Kajüte von Schandeck bis Außenkante Kajüte gemessen:

$$\text{BDV} = 300 + 7 - 20$$

8.2.10 Kajüthöhe auf Mitte Schiff an Achterkante Kajüte oberhalb Schandeck: HKA1 = 315 + 7 - 10

8.2.11 Kajüthöhe auf Mitte Schiff an Meßmarke LM2 bzw. an Vorkante Kajüte oberhalb Schandeck:

$$\text{HKA2} = 230 + 7 - 10$$

8.2.12 Cockpittiefe an Achterkante Cockpit unterhalb Schandeck gemessen:

$$\text{HC01} = \text{min. } 320$$

8.2.13 Cockpittiefe an Vorkante Cockpit unterhalb Schandeck gemessen:

$$\text{HC02} = \text{min. } 400$$

8.2.14 Lichte Höhe der Kajüte oberhalb des Fußbodens über eine Länge von 800 mm und einer Breite von 500 mm:

$$\text{HINN} = 775 + 50$$

8.2.15 Lichte Breite des Niedergangsausschnitts:

$$\text{min. BLUK} = 450 \text{ mm}$$

$$\text{max. BLUK} = 580 \text{ mm}$$

8.3 Toleranzen

8.3.1 Maße der Aufmaßtabelle gelten als Festmaße. Toleranzen sind hierbei nicht zugelassen.

8.4 Ballastkiel

8.4.1 Der Ballastkiel ist aus Gußeisen oder Blei mit einem Gewicht von:

$$\text{max. } 160 \text{ kg}$$

$$\text{min. } 120 \text{ kg}$$

Unebenheiten dürfen nicht mit Blei ausgefüllt werden (bei Eisenkielen). Der Vermesser muß prüfen, daß die Abmessungen mit den Ma-

ßen der Bauzeichnung übereinstimmen.

8.4.2 Das Breitemaß des Kiels muß bei Spt. 20 (2590 mm vor "0") und bei Spt. 24 (3088 mm vor "0") an UK Kiel mind. 90 mm und am Rumpfeintritt min. 135 mm betragen.

8.5 Die Schwertplatte

(Vermessung siehe Vermessungsplan Schwert und Ruder)

8.5.1 Die Schwertplatte kann aus Stahl, nichtrostendem Stahl oder einem nichteisen Metall bestehen. Hierbei muß das Raumgewicht des verwendeten Metalls zwischen  $750 \text{ kg/m}^3$  und  $830 \text{ kg/m}^3$  liegen. Die Schwertplatte darf verzinkt oder mit einem dünnen Kunststofflaminat beschichtet werden. Die Dicke beträgt einschließlich Beschichtung max. 8,5 mm; ohne Beschichtung max. 8,0 mm.

8.5.2 Die Form des Schwertes ist im Vermessungsplan festgelegt, der gestrichelte Teil ist freigestellt. Das Schwert ist mit einer Toleranz von  $\pm 10$  mm nach der Bauzeichnung auszuführen. Max. Absenkung unter Unterkante Rumpf TS == 820 mm.

8.5.3 Die Form des Schwertes der GFK Version kann bei gleicher Absenktiefe auch von Holzbooten übernommen werden. Es ist durch Stopper sicherzustellen, daß das Schwert nicht weiter abgesenkt werden kann.

8.6 Das Ruder

8.6.1 Das Material für das Ruderblatt ist freigestellt.

8.6.2 Als Form für das Ruderblatt dürfen entweder die traditionellen A+R Ruder, fest oder mit senkbarem Blatt oder eine freigestellte Form gewählt werden, die innerhalb der Schablonengrenzen (Vermessungsblatt 2) liegen muß. Dicke des Ruderblattes maximal 42 mm. Das Profil ist freigestellt.

Holzdichte  $\text{g/cm}^3$

8.6.3 Die Absenkung des Ruderblattes unter Vermessungspunkt "TR"  
1. „A&R“- Ruder: max. 510 mm  
2. Spatenruder: max. 650 mm

8.7 Die Pinne mit Ausleger



- 8.7.1 Die Pinne ist im Material und ihrer Art freigestellt. Der Pinnenausleger ist im Material, Länge und in seiner Art freigestellt, darf jedoch nicht als feste Verlängerung der Pinne benutzt werden.
- 8.7.2 Die max. Länge der Pinne incl. des Teiles, welches sich im Ruderkopf befindet, beträgt max. 1700 mm.
- 8.7.3 Aufgesteckte oder aufsteckbare Pinnenverlängerungen jeglicher Art sind verboten.

## **9. Das Gewicht**

- 9.1 Es wird ein Rumpfgewicht von min. 510 kg für die Hansa-Jolle festgelegt.
- 9.2 Es wird wie folgt verwogen: Mit allen fest eingebauten Einrichtungen, Beschlügen Auftriebskörpern Sitzduchten, eingeschorener Schot von Schwertfall, Rollfockkleinen Travellerschot. Ungewöhnliche (nicht in den Zeichnungen und Klassenvorschriften geforderte) jedoch fest mit dem Schiffskörper verbundene Einrichtungen, die bei der Feststellung des Mindestgewichts mit verwogen worden sind, müssen im Meßbrief vermerkt werden und dürfen bei Regatten nicht entfernt werden. Türen, die bei Regatten herausgenommen werden, dürfen bei der Festlegung des Mindestgewichts nicht mit verwogen werden.

Die Bodenbretter werden mit verwogen. (Siehe 17.3.)

- 9.3 Die Schwerpunktachse in Längsrichtung liegt bei 2760 mm von "0".  
Toleranzen von +/- 50 mm sind zugelassen.
- 9.4 Wenn das Mindestgewicht (Regel 9.1 und 9.2) oder der Schwerpunkt (Regel 9.3) nicht erfüllt werden, dürfen Ausgleichsgewichte von insgesamt max. 30 kg so eingebaut werden, daß obige Regeln erfüllt werden.
- 9.4.1 Der Mindestabstand der Ausgleichsgewichte vom Schwerpunkt:  
nach vorne 1000 mm nach achtern 2000 mm

Die Ausgleichsgewichte sind über dem Kiel so anzubringen, daß sie ohne Zuhilfenahme von Werkzeug nicht entfernt werden können.

Ausnahmeregelung: GFK-Boote mit den Segelnummern von 300 bis 326 dürfen Ausgleichsgewichte von insgesamt max. 120 kg in

mindestens 2 Teilen haben. Der Mindestabstand der Ausgleichsgewichte vom Schwerpunkt:

nach vorne: 500 mm

nach achtern: 1800 mm

Hansa-Jollen aus Holz mit Baujahr vor 1977 mit Mindestgewicht ohne Ausgleichsgewichte von 510 kg brauchen die Regel 9.3 nicht erfüllen.

9.4.2 Das Rumpfgewicht nach 9.2, die Anzahl und das Gewicht sowie der Abstand der Ausgleichsgewichte von "0" müssen im Meßbrief eingetragen sein.

9.5 Beim Nachprüfen des Gewichtes von älteren Booten müssen diese nach Maßgabe des Vermessers ausreichend trocken sein. Als Anhalt: Mit trockenen Bilgen im Sommer mindestens 8 Tage, im Winter mindestens 2 Monate im trockenen Raum. Wird durch Nachwägung festgestellt, daß das Ausgleichgewicht verringert oder gänzlich entfernt werden darf, so ist durch den Vermesser ein entsprechender Vermerk im Meßbrief anzubringen und das ermittelte Gewicht des Rumpfes durch Unterschrift zu bestätigen.

## 10. Der Mast

10.1 Das Material des Mastes ist freigestellt (Holz oder Alu). Holzmast und Baum nach Zeichnung. Der Mast muß auf Deck oder dem Kajütdach stehen und muß zum Legen am Mastfuß eingerichtet sein. Die Achterkante des Mastes muß sich zwischen den Mastmeßmarken befinden (siehe Rumpfvermessung 8.2.4.).

10.3 Bei Holz-Booten bis zur Segel-Nr. 76 sind noch Holzsteckmasten erlaubt. Diese Masten werden durch eine Öffnung im Deck gesteckt und stehen auf dem Kielschwein.

Beim Umrüsten auf Aluminium-Masten müssen diese, wie bei allen anderen Booten, auf Deck oder Kajütdach stehen.

10.4 Am Mast sind 20 mm breite Vermessungsbänder anzubringen.

10.4.1 Die obere Kante der unteren Meßmarke M I liegt bei 610 mm +/- 20 mm über Seite Deck.

M I = 610 mm +/-20

10.4.2 M II = OK M I bis UK M II = 4500 mm max.

M III = OK M I bis OK M III = 6210 mm max.

- 10.4.3 Das Spinnakerfall darf bis max. 100 mm von Unterkante der Messmarke „M II“ an Vorderkante Mitte Mast unterstützt werden.
- 10.5 Eine Vorrichtung, die das Verstellen des Mastfußes während der Wettfahrt ermöglicht, ist nicht zulässig.
- 10.6 Der Mast darf weder permanent gebogen noch drehbar gelagert sein.

**10.7 Masten aus Aluminiumlegierung mit mind. 90% Aluminiumanteil müssen aus einem gleichmäßig gezogenem Rohr bestehen. Profilabmessungen zwischen Meßmarke M I und M II**

Längsschiffs: mind. 60 mm max. 92 mm  
 Querschiffs: mind. 48 mm max. 68 mm

Die Änderung ist per 1.4.2019 falsch vom DSV veröffentlicht worden. Die DHJSV (Köster) hat am 19.07.2020 um Korrektur gebeten.

Oberhalb der Meßmarke II darf das Profil verjüngt werden.

## 11. Der Großbaum

- 11.1 Das Material des Baumes muß aus Holz oder Aluminium bestehen.
- 11.2 Der Großbaum muß ohne Beschläge durch einen Kreis von 110 mm geschoben werden können. Er darf nicht permanent gebogen sein.
- 11.3 Ein an der Achterkante schräg abgeschnittener Baum ist erlaubt. Die Schräge darf von der Hinterkante Meßmarke gemessen max. 300 mm nach vorne verlaufen.
- 11.4 Ist die Länge des Großbaumes von der Hinterkante Mast in Höhe der Meßmarke M I gemessen größer als 3000 mm, so ist an dieser Stelle eine Meßmarke (M IV) anzubringen. HK Mast bis VK M IV = 3000 mm.
- 11.5 Alle Beschläge von Baum und Mast sind freigestellt.

## 12. Der Fockausstützer (Bootshaken), der Spinnakerbaum

- 12.1 Die Länge des Fockausstüترز ist freigestellt.
- 12.2 Die Länge des Spinnakerbaums, gemessen von Vorderkante Mast bis zum äußersten Punkt des Endbeschlages darf 2200 mm nicht überschreiten.
- 12.3 Der Spinnakerbaum darf an jedem zugelassenen Vorsegel gefahren

werden, der Fockausstützer nur an Vorsegeln der Regel 15.3 (Genua, Fock).

12.4 Das Material ist freigestellt.

12.5 Die Position am Mast ist freigestellt.

### **13. Stehendes/Laufendes Gut** (Takelung des Mastes)

13.1 Die Wanten sind an Rüsteisen (Pütting) anzubringen.

13.2 Sämtliche Wanten müssen aus gedrehtem Stahlseil bestehen und einen Mindestdurchmesser von 3,5 mm aufweisen.

13.3 Das Vorstag darf beweglich gefahren werden, muß sich jedoch während der Wettfahrt vor dem Vorliek des Vorsegels befinden. Es muß sicher stellen, daß der Mast bei einem Bruch des Vorsegels stehen bleibt. Es muß aus gedrehtem Stahlseil mit einem Mindestdurchmesser von 2,5 mm bestehen.

13.3.1 Das Achterstag besteht aus einem gedrehten Stahlseil mit einem Durchmesser von min. 2 mm. Es muß am hinteren Ende des Auslegers an der Mastspitze angebracht sein. Es kann beweglich geführt werden.

13.3.2 Backstagen und Babystagen sind verboten, sonst ist die Verstärkung des Mastes freigestellt. Es können sowohl Unterwanten, Diamonts, Salings oder Jumpstage und Achterstage verwendet werden, oder verschiedene Arten miteinander kombiniert werden.

13.3.3 Diamonts und Jumpstage müssen einen Mindestdurchmesser von 2 mm aufweisen.

13.4 Trapez oder ähnliche Auslegevorrichtungen sind verboten. Dazu gehören auch Hängevorrichtungen, die über das Schandeck hinausragen, sowie Ausreithosen oder Gürtel.

### **14. Beschläge**

14.1 Art, Material und Abmessungen der Beschläge sind freigestellt, sofern diese Vorschrift nichts anderes aussagt.

14.2 Großschot und Fockschotführung ist freigestellt.

14.3 Das Fockschotleitauge (Rolle, Öse) muß sich über Deck befinden.

## 15. Segel

### 15.1 Vermessung der Segel

15.1.1 Alle während einer Wettfahrt benutzten Segel müssen von einem vom nationalen Verband anerkannten Vermesser abgestempelt sein.

15.1.2 Während der Vermessung müssen die Segel trocken sein. Das Segeltuch muß so straff gespannt sein, daß Falten quer zur Vermessungslinie verschwinden.

### 15.2 Großsegel (Vermessung siehe Vermessungsplan Segel)

15.2.1 Das Großsegel darf nur innerhalb der Vermessungsmarken am Mast und Großbaum gefahren werden. Die Oberkante des Großbaumes darf sich nicht unterhalb der Meßmarke M I befinden. (OK M I)

15.2.2 Länge Achterliek max. AL = 6600 mm  
Mittelweite gemessen von Mitte Achterliek zum naheliegendsten Punkt am Vorliek max. H2W = 1800 mm

15.2.3 Es befinden sich drei Segellatten im Großsegel.

Länge der oberen Lattentasche:

(kann durchgehend sein)

L 1 max. 1180 mm

Länge der mittleren Lattentasche

L 2 max. 590 mm

Länge der unteren Lattentasche

L 3 max. 430 mm

Die obere Lattentasche hat ein Minimalmaß zum Segelkopf

im Achterliek von 1610 mm

im Vorliek von 1870 mm

Siehe Segelriß.

15.2.4 Das Großsegel kann reffbar sein, die Art ist freigestellt.

15.2.5 Fenster aus weicher Plastikfolie, Gesamtgröße max. 0,25 m<sup>2</sup> dürfen im Großsegel vorhanden sein.

15.2.6 Die größte Breite des Kopfholzes (gemessen rechtwinklig zur Achterkante Vorliektau) darf 100 mm nicht überschreiten.

### 15.3 Vorsegel

15.3.1 Genua (Vermessung siehe Vermessungsplan Segel)

VL max.	4850 mm
UL max.	3400 mm
AL max.	4700 mm
ML max.	4680 mm

Alle darunter liegenden Maße sind erlaubt. Bei lose eingezogenem Vorliekdraht ist als Lieklänge die Drahtlänge über Kauschen gemessen maßgeblich.

- 15.3.2 Am Kopf des Segels ist über die Außenkante des Segels (Liek) zu messen. Die max. Kauschbreite einschl. Liek darf 40 mm nicht überschreiten.
- 15.3.3 Im Vorsegel sind Kopfholz, Latten und Fußrahmen nicht erlaubt. Das Vorsegel darf in beliebiger Länge ausgestützt werden. Max. jedoch siehe 12.1.
- 15.3.4 Fenster aus weicher Plastikfolie, Gesamtgröße max. 0,25 m<sup>2</sup> dürfen im Vorsegel vorhanden sein.
- 15.3.5 Für das Vorsegel ist eine Roll-Vorrichtung über oder unter Deck erlaubt.
- 15.4 Spinnaker
- ½ Mittelbreite MB gemessen bei halber Seitenlieklänge (1/2 SL) ist max. 1900 mm und min. 1800 mm.
- 15.4.1 Barberholer sind erlaubt.
- 15.4.1.1 Tuchgewicht Spinnaker, min. 30g/m<sup>2</sup>
- 16. Ausrüstung für Wettfahrten**
- 16.1 1 St. Schleppleine 15 m min. 8 mm Durchm. Kunstfaser.  
 2 St. Festmacherleinen je min. 5 m, min. 8 mm Durchm. Kunstfaser.  
 1 St. Stechpaddel min. 1,5 m lang.  
 2 St. Schwimmwesten.

## **17. Sonstige Bestimmungen**

17.1 gestrichen

17.2 gestrichen

## **18. Wettsegelbestimmungen**

18.1 In direktem Zusammenhang mit diesen Klassenregeln stehen folgende Regeln der IWB, Ausgabe 1996: 18, 20, 22, 23, 24, 25 und 26.

18.2 Klassenwettfahrten werden nach den IWB sowie der Wettfahrtordnung des Deutschen Segler-Verbandes ausgetragen. Von diesen Bestimmungen darf nur mit Zustimmung des DSV abgewichen werden.

18.3 Klassenwettfahrten werden nach einem Vergütungssystem gewertet. Die über Vergütung erreichte Platzierung geht in die Ranglistenwertung ein.

Die Vergütungszahlen werden auf den ordentlichen Mitgliederversammlungen durch den Vorstand vorgeschlagen, durch Beschluss festgelegt und gelten dann für die laufende Saison bis zur nächsten ordentlichen Mitgliederversammlung.

Folgende Konstruktionen sollen eine eigene Vergütung erhalten:

- Holz Hansa-Jolle mit Holzmast (A&R Bauweise)
- Holz Hansa-Jolle mit Alurigg (A&R Bauweise)
- Holz Hansa-Jolle (formverleimt und nicht A&R Bauweise)
- Kunststoff Hansa-Jolle

## **19. Klassenvorschriften**

19.1 Diese Klassenvorschrift ist bindend für alle Wettfahrten. Wettfahrtausschüsse sind nicht berechtigt, von dieser Vorschrift abzuweichen.

19.2 Der Eigner ist dafür verantwortlich, daß sein Boot der Klassenvorschrift entspricht.

## **20. Kontrollvermessung**

20.1 Jeder Eigner ist verpflichtet, sein Boot bei stattfindenden Kontroll-

vermessungen dem Vermesser vorzuführen.

- 20.2 Wird bei Kontrollvermessungen eine Verletzung dieser Klassen Vorschrift festgestellt, so muß der Wettfahrtausschuß die in der Regel IWB 1996, 74.3, vorgesehenen Maßnahmen treffen.

Weiterhin ist dem DSV über diesen Vorfall Bericht zu erstatten.

## **21. Besatzung**

- 21.1 Die Besatzung muß bei Regatten aus zwei Personen bestehen, die Amateure sein müssen.

## **22. Der Auftrieb**

- 22.1 Vorgeschrieben sind Auftriebsräume oder Auftriebskörper. Mindestinhalt bei Vollholz 320 dm<sup>3</sup>. Auftrieb bei GFK-Version 600 dm<sup>3</sup>.

Die Auftriebsräume oder Auftriebskörper müssen so befestigt sein, daß auch bei extremsten Belastungen (kentern, vollgeschlagen) sich ihre Lage nicht verändert. Die Auftriebsräume und Auftriebskörper sind so anzuordnen, daß bei vollgeschlagenem oder durchgekentertem Boot eine waagerechte Schwimmelage gewährleistet ist. Auftriebsräume müssen wenigstens eine Inspektionsluke haben von min. 90 mm Durchmesser, die in geschlossenem Zustand auch wasserdicht ist. Das Boot muß auch in Leck geschlagenem Zustand seine Schwimmfähigkeit behalten.

## **23. Offizielle Anlagen**

- |      |                                     |          |
|------|-------------------------------------|----------|
| 23.1 | Vermessungsformblatt                | Anlage 1 |
| 23.2 | Vermessungsplan Rumpf               | Anlage 2 |
| 23.3 | Vermessungsplan Segel               | Anlage 3 |
| 23.4 | Vermessungsplan Rigg                | Anlage 4 |
| 23.5 | Vermessungsplan Schwert und Ruder   | Anlage 5 |
| 23.6 | Bauzeichnung Spatenruder            | Anlage 6 |
| 23.7 | Zeichnung Senkruder, Klassenzeichen | Anlage 7 |
| 23.8 | Vermessungsplan Spinnaker           | Anlage 8 |



# Anlage 1

## Vermessungsblatt( Typenprüfungsformular)

Stand: 1.4.1996

Hersteller: Baujahr: Segelnummer: Seriennummer:

**Erklärung des Herstellers:**

Ich erkläre hiermit, daß ich Erbauer dieser Hansa-Jolle bin. Mir sind die für diese Klasse erlassenen Vorschriften bekannt. Ich versichere, daß dieses Boot in Übereinstimmung mit den Zeichnungen und den gültigen Vorschriften gebaut wurde und den gestellten Anforderungen entspricht.

**Erklärung des Vermessers:**

Ich bescheinige hiermit, daß ich diese Hansa-Jolle nach den für diese Klasse erlassenen Vorschriften entsprechend diesem Vermessungsblatt geprüft und für richtig befunden habe.

Ort, Datum

Unterschrift, Stempel

Ort, Datum

Unterschrift, Stempel



Einzelvermessung: Typenprüfung: Kontrollvermessung der Serienprüfung:

Regel Min. Max. Regel Min. Max.

Baumaterial Rumpf:  
Deck:

Allgemeine Anforderungen erfüllt:

**Rumpf**

8.1.3 LA 5830 mm ..... 5870 mm  
8.1.4 B 1635 mm ..... 1665 mm  
8.1.5 LSP 370 mm ..... 410 mm  
8.1.6 LK<sub>1</sub> ..... 1880 mm  
8.1.6 LK<sub>2</sub> 2050 mm ..... 2090 mm  
8.1.6 LK<sub>3</sub> 3500 mm ..... 3540 mm  
8.1.6 LK<sub>4</sub> 4100 mm .....  
8.1.6 LS 3910 mm ..... 3930 mm  
8.1.7 HSP 1085 mm ..... 1105 mm  
8.1.8 HST 1330 mm ..... 1350 mm  
8.1.9 HK<sub>1</sub> 80 mm ..... 100 mm

8.1.10 Vermessung an den Spanten

Abstände von „0“

Spt. 04 ..... 510 mm  
Spt. 20 ..... 2590 mm  
Spt. 36 ..... 4650 mm

Basis bis Unterkante Kiel

Spt. 04 ..... 586 mm  
Spt. 20 400 mm ..... 440 mm  
Spt. 36 ..... 470 mm

Schablonenvermessung

	Schandeck	Form
Spt. 04	± 10	± 6
Spt. 20	± 10	± 6
Spt. 36	± 10	± 6

8.1.11 Außenhaut gleichmäßig strakend?

**Deck und Cockpit**

8.2.1 LDA 900 mm ..... 920 mm  
8.2.2 LKAJ 2700 mm ..... 2740 mm  
8.2.3 LW 3445 mm ..... 3485 mm  
8.2.4 LM I 3755 mm .....  
8.2.4 LM II ..... 3985 mm  
8.2.5 LDV 1630 mm  
8.2.7 BDA 190 mm ..... 230 mm  
8.2.8 BDM 245 mm ..... 265 mm  
8.2.9 BDV 280 mm ..... 320 mm  
8.2.10 HKA<sub>1</sub> 305 mm ..... 325 mm  
8.2.11 HKA<sub>2</sub> 220 mm ..... 240 mm  
8.2.12 HCO<sub>1</sub> 320 mm  
8.2.13 HCO<sub>2</sub> 400 mm  
8.2.14 HINN 775 mm ..... 825 mm  
8.2.15 BLU 450 mm ..... 580 mm

**Bemerkungen**

9.2

Ungewöhnliche Einrichtungen GZE

**Kiel**

8.4.1 Gewicht 120 kg ..... 160 kg  
8.4.2 Profil I 90 mm  
8.4.2. Profil II 135 mm

**Schwert**

8.5.1 Dicke 8 mm  
8.5.2 Form ± 10 mm  
8.5.3 TS ..... 820 mm

**Ruder**

8.6.2 Dicke ..... 42 mm  
8.6.3 Form ± 10 mm  
8.6.3. TR ..... 650 mm

**Rumpf**

9.1 Gewicht 510 kg  
9.3 SP 2710 mm ..... 2860 mm  
9.4 GZU

**Mast**

10.4.1 M I 590 mm ..... 630 mm  
10.4.2 M II ..... 4500 mm  
10.4.2 M III ..... 6210 mm  
10.7 Profil

Alu ..... mm  
Holz ..... mm

**Großbaum**

11.2 Profil  
Alu ..... mm  
Holz ..... mm  
11.4 M IV ..... 3000 mm

**Ausbaumer**

12.1 LA ..... 2200 mm

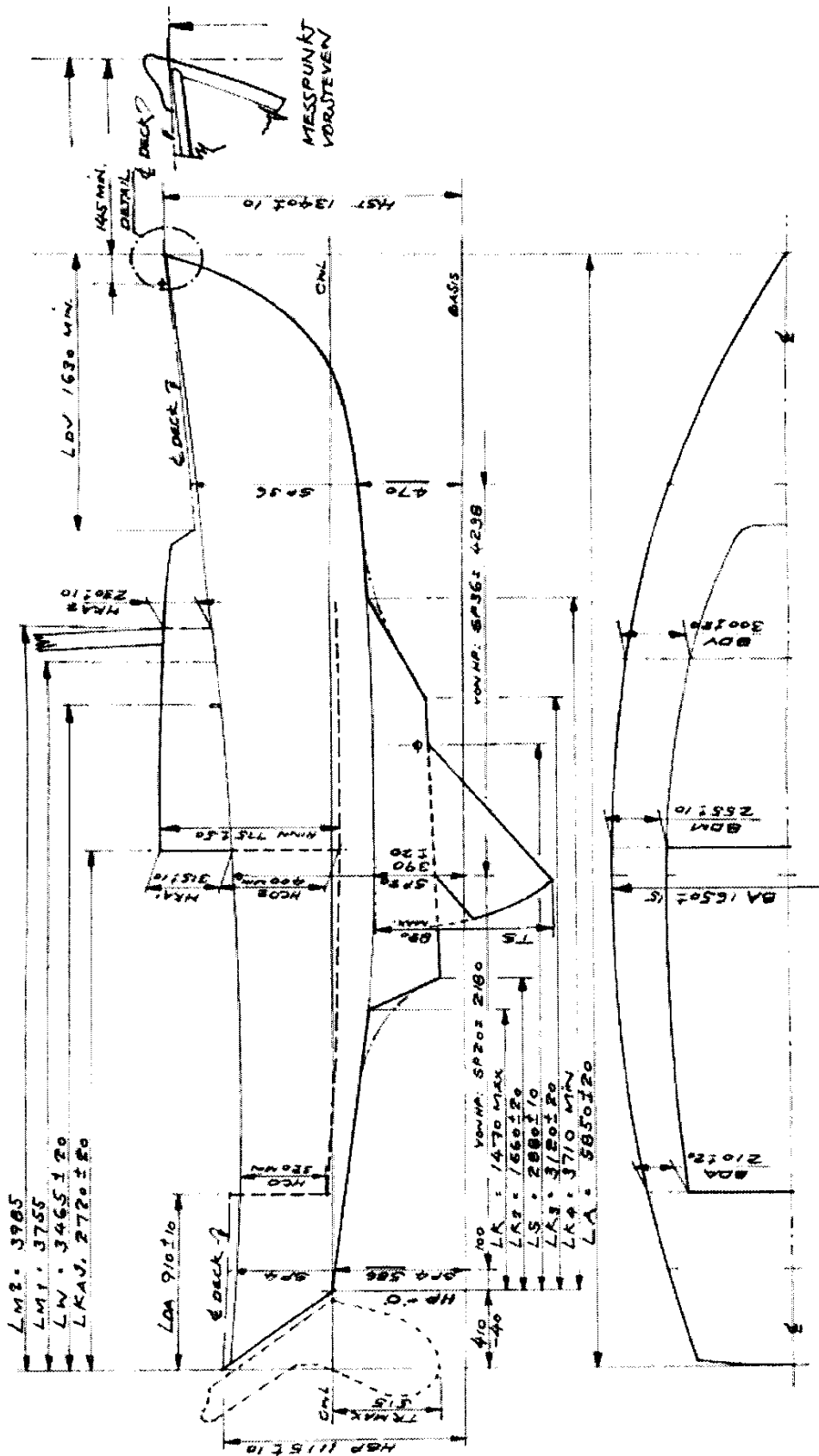
**Segel**

15.2 L<sub>1</sub> ..... 1180 mm  
L<sub>2</sub> ..... 590 mm  
L<sub>3</sub> ..... 430 mm  
AL ..... 6600 mm  
H<sub>2</sub>W ..... 1800 mm  
15.3.1 VL ..... 4850 mm  
UL ..... 3400 mm  
AL ..... 4700 mm

Hinweis: Anlage 1 nicht fortgeschrieben

Anlage 2

Die Zeichnung ist nicht maßstabgerecht!

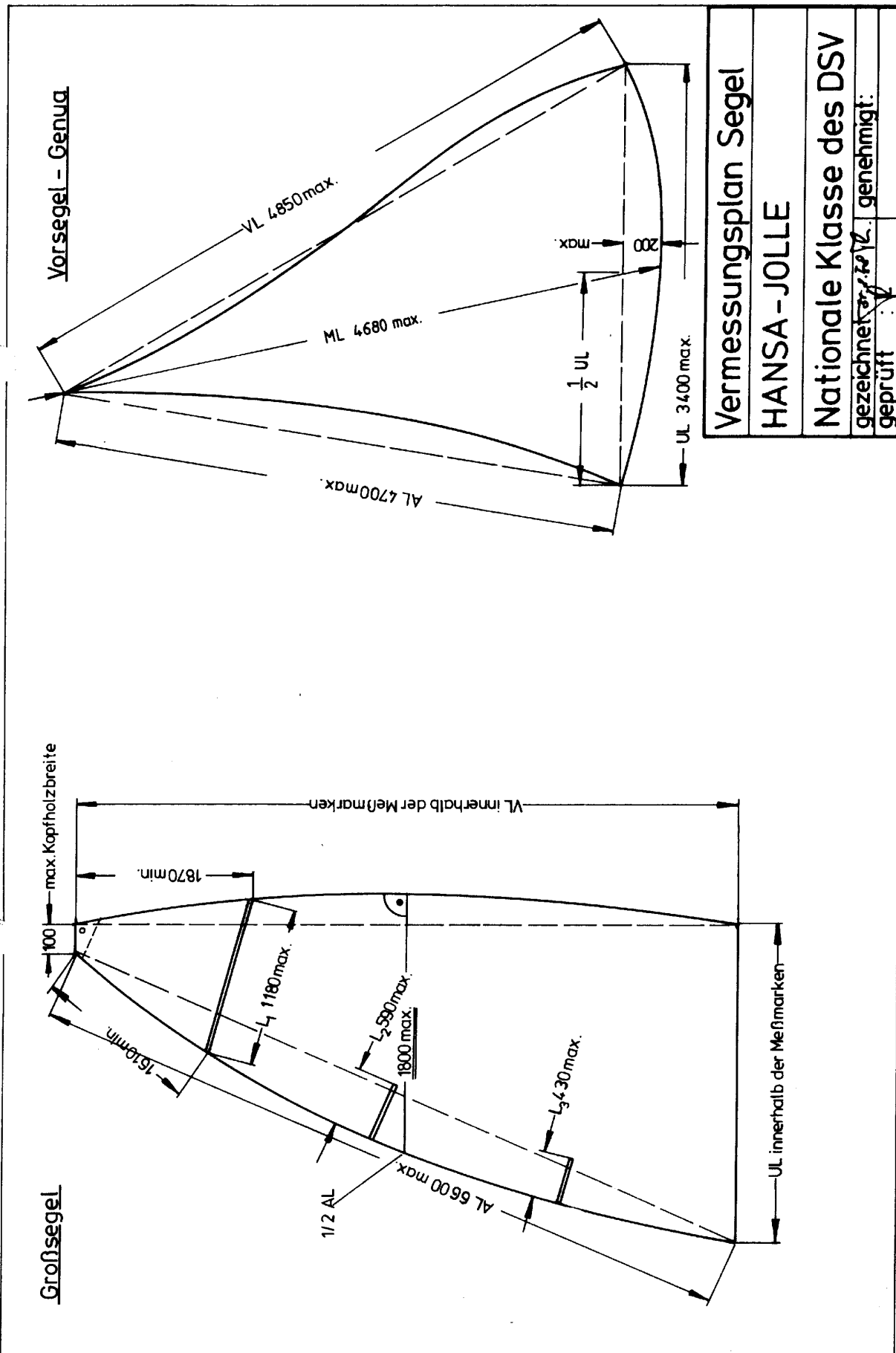


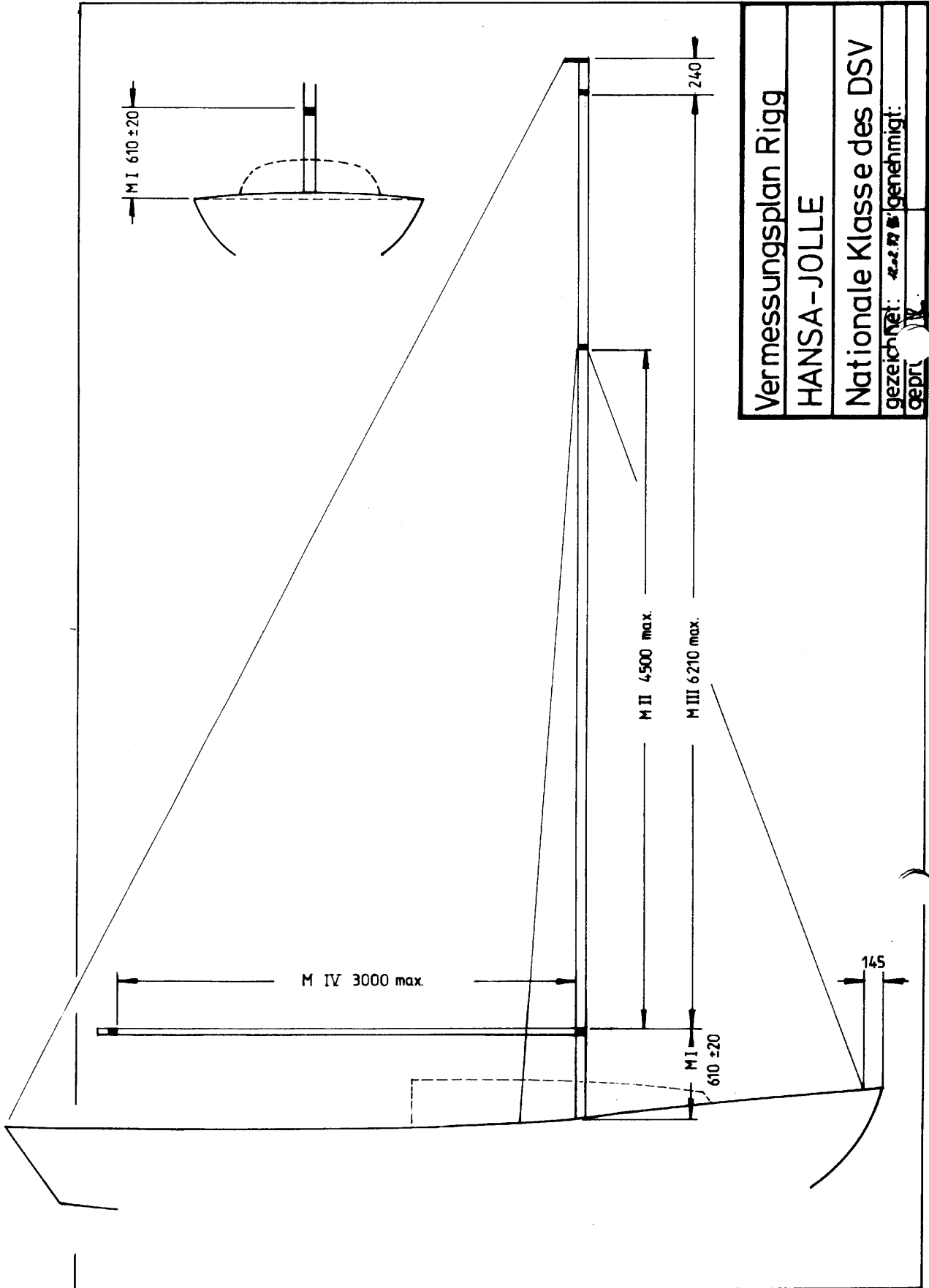
HANSA-JOLLE  
 NATIONALE KLASSE DES DSV  
 VERMESSUNGSPLAN RUMPE

Anlage 1 zum Antrag an der Mitgliederversammlung der DHIKSV am 20.03.2004  
 Achtung! Dies ist keine genehmigte Zeichnung G Gunkel

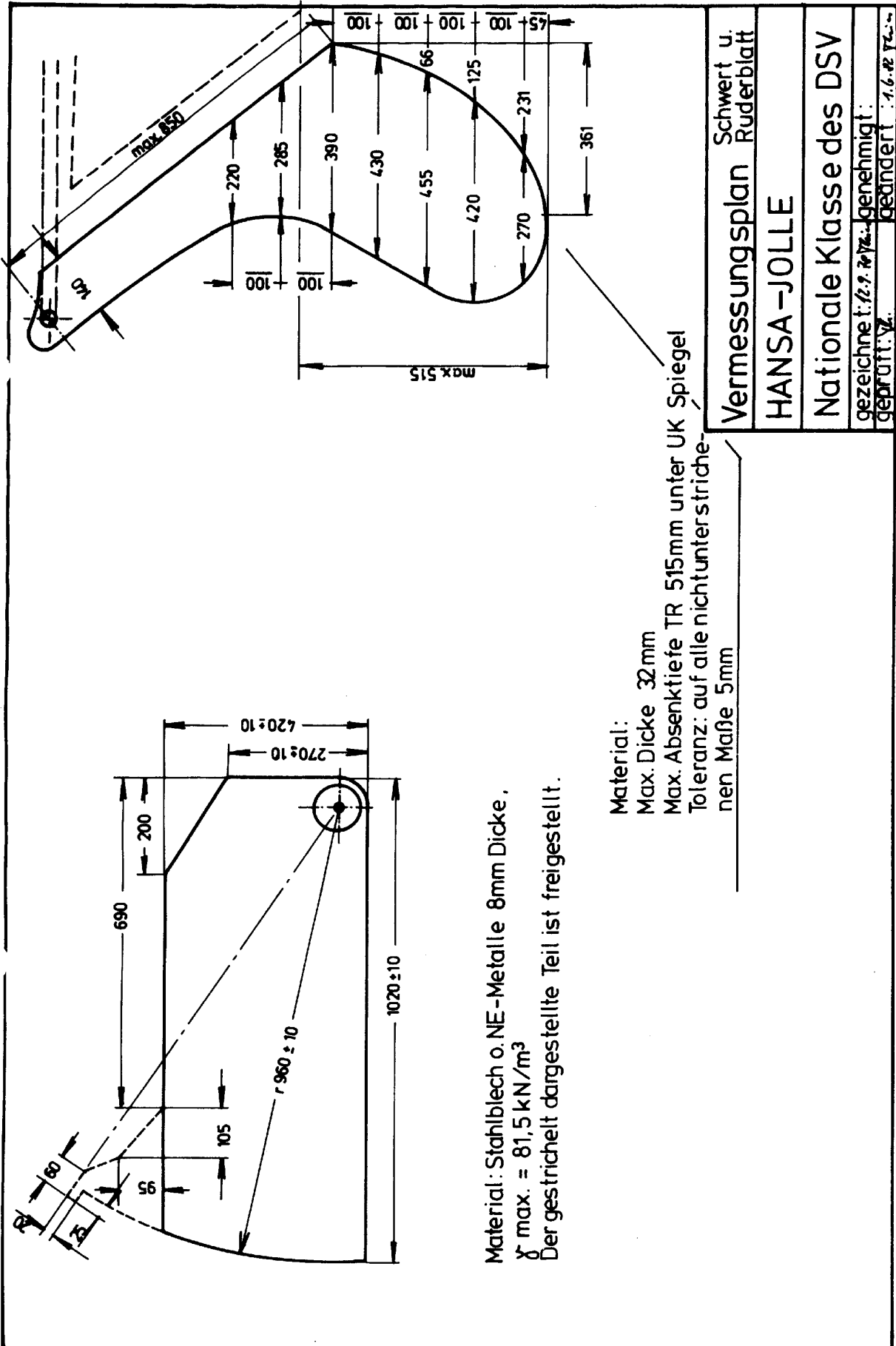
15.03.03 G.O.A.

Anlage 3

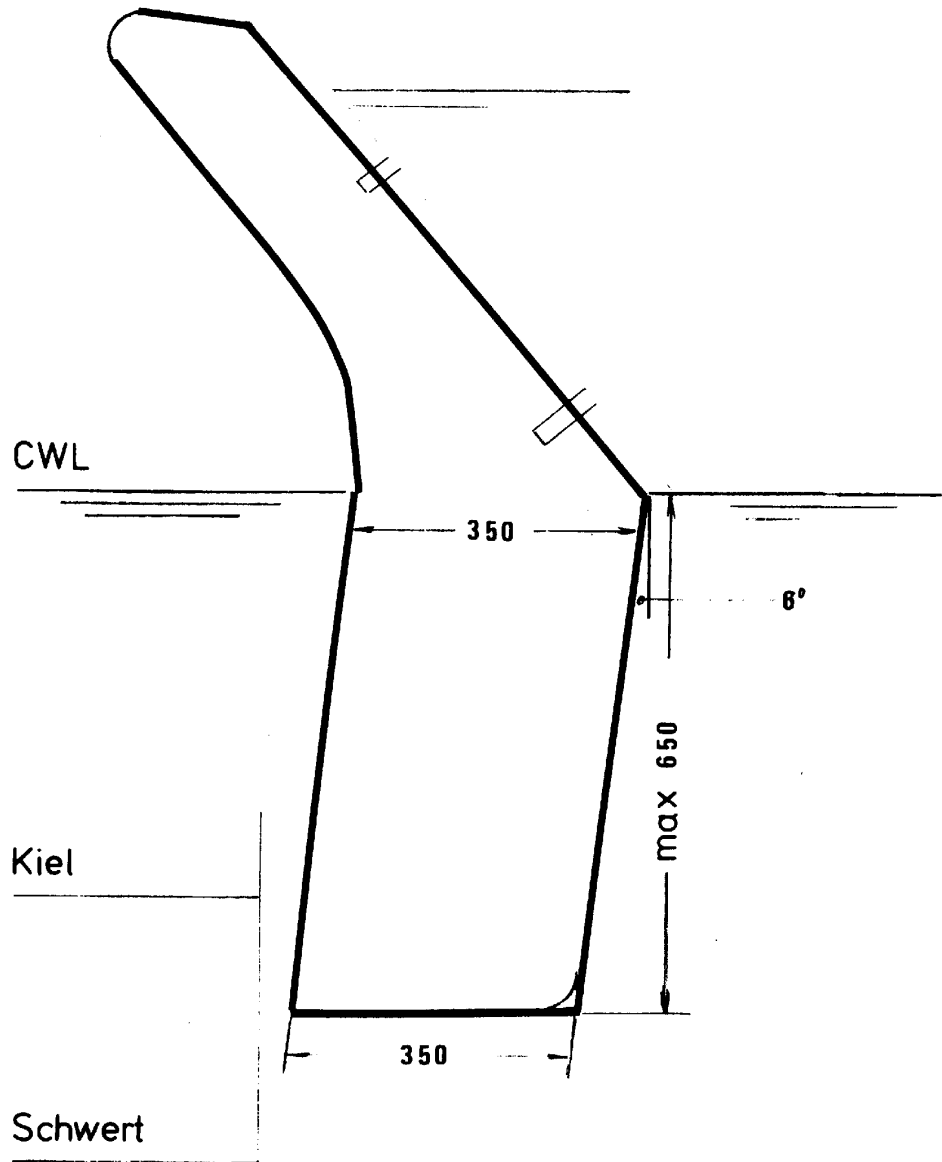




# Anlage 5

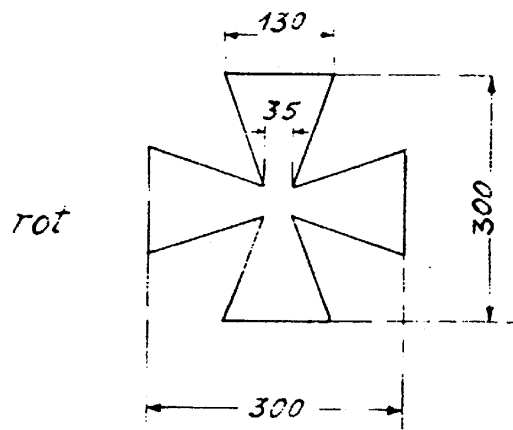


Vermessungsplan	Schwert u. Ruderblatt
HANSA-JOLLE	
Nationale Klasse des DSV	
gezeichnet: z.z. z.z.	genehmigt:
geprüft: z.z.	geändert: z.z.

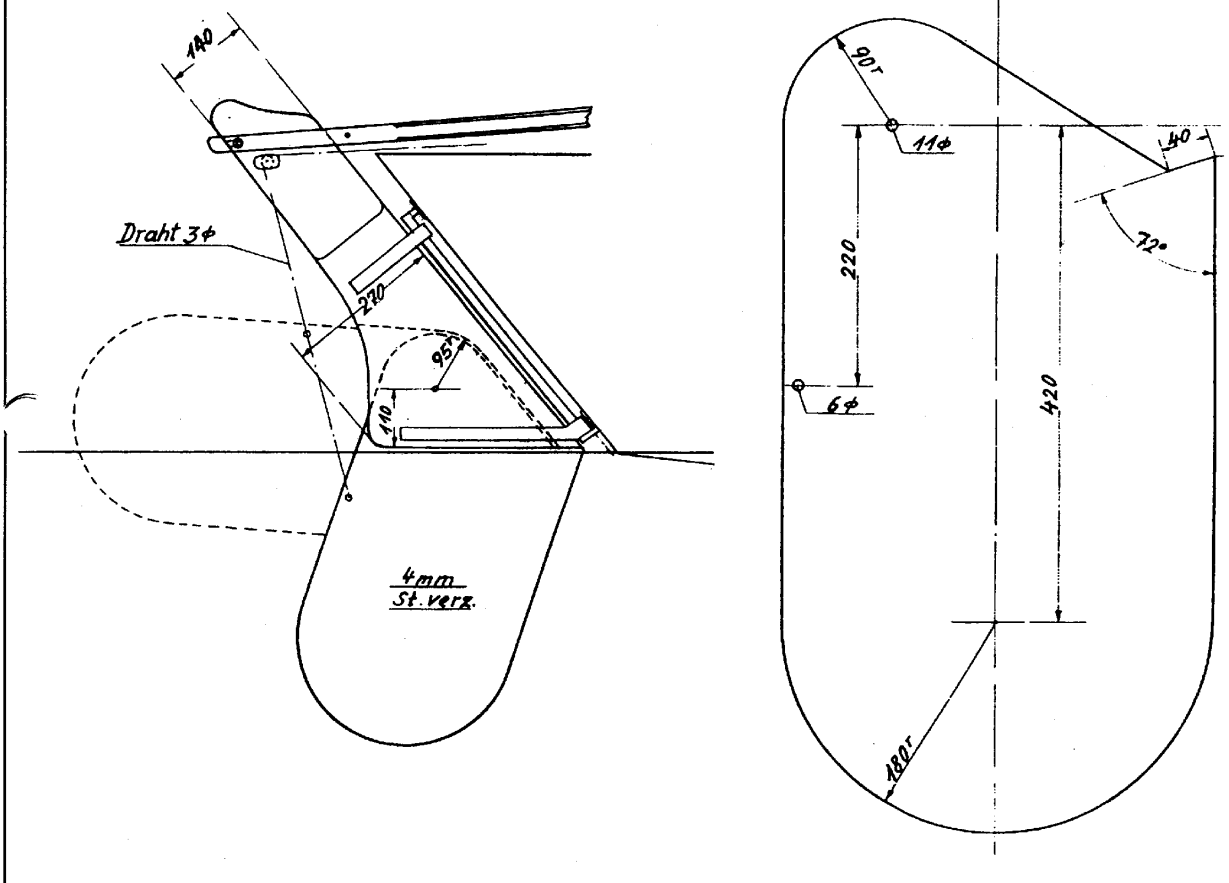


Vermessungsplan
Spatenruder
Nationale Klasse des DSV
Hansa-Jolle

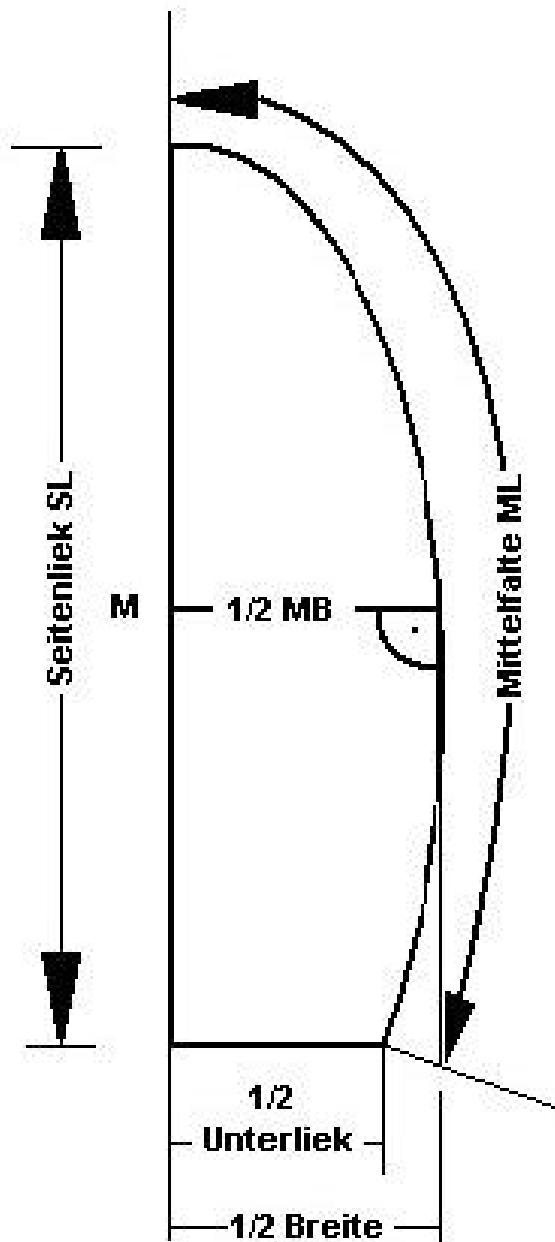
# Anlage 7



## Senkruder



# Anlage 8



Vermessungsplan Spinnaker Hansa Jolle

	Max.	Min.
Seitenliek SL	5150	----
Mittelfalte ML	5800	5700
1/2 MB	1900	1800
1/2 Unterliek UL	1900	1850