

Klassenvorschriften KDY 15 m²

Hauptabmessungen:

Länge über alles	5,70 m
Länge in der KWL	4.50 m
Größte Breite auf Außenhaut	1,75 m
Tiefgang auf KWL	0.90 m
Displacement	695 kg
Kielgewicht	275 kg
Segelfläche	15 m ²

Zeichnungen:

Zeichnung-Nr.	Bezeichnung
01	Linienriß
02	Aufmaßzeichnung
03	Bauplan
04	Takel- und Segelplan
05	Mast und Baum
06	Kielzeichnung
07	Juniorboot aus GFK
08	Meßdiagramm

Baukontrolle und Meßbrief

Die Baukontrolle und Segelvermessung des KDY 15 m² ist von einem von den nationalen Behörden anerkannten Vermesser vorzunehmen, der den nationalen Behörden einen Beweis über die Kontrolle und das Vermessen zustellt. Danach stellen die nationalen Behörden den Meßbrief aus.

Mit dem Bau darf nicht angefangen werden, bevor nicht mit oben genanntem Vermesser Absprachen wegen der Baukontrolle getroffen worden sind. Sofern am Rumpf keine Änderungen vorgenommen sind oder werden, ist eine weitere Kontrollmessung nicht erforderlich.

Die Vermessung von zusätzlichen Segeln ist von einem von den nationalen Behörden anerkannten Vermesser oder vom J-Klubben vorzunehmen und in den Meßbrief einzutragen. Alle Vermessungen von Segeln sind mit Stahlmaßband vorzunehmen.

Bedingungen für die Teilnahme an der Dänischen Meisterschaft / Klassenmeisterschaft für KDY 15 m²

1. Die Wettfahrten sind offen für alle, die Mitglied in einem von der D.S. anerkannten Segelverein sind. Bootseigner müssen außerdem Mitglied im J-Klubben sein. Nur dänische Staatsangehörige können die Meisterschaft gewinnen.
2. Jedes teilnehmende Boot muß im Besitz eines gültigen Meßbriefes/ Klassenscheins sein.

3. Jedes teilnehmende Boot muß mit den geltenden Klassenvorschriften übereinstimmen. Gegen Rumpfabmessungen von einmal anerkannten Booten kann kein Einspruch erhoben werden. Auf Veranlassung des J-Klubben werden sämtliche teilnehmende Boote in jedem Fall wie folgt kontrollvermessen:

1. Großsegel: Quermaß auf $\frac{3}{4}$ Höhe max. 1150 mm
Quermaß auf $\frac{1}{2}$ Höhe max. 1900 mm
Achterliek max. 7300 mm
2. Fock: Max. 4900 x 4500 1700 mm
3. Begrenzungsmarken auf Mast und Baum (in Kontrastfarbe):
Oberkante des schwarzen Ringes am Baum : min. 500 mm über Deck
Unterkante des schwarzen Ringes am Masttop: max. 7600 mm über Deck.
Vorderkante des schwarzen Ringes auf dem Baum: max. 3100 mm bis Achterkante des Mastes.
4. Freigang des Leitwagens: max. 600 mm.

Das Boot muß in genauer Übereinstimmung mit den Zeichnungen und dieser Baubeschreibung gebaut werden. Nur Zeichnungen, die auf den 01.03.1967 datiert sind und durch des Sekretariat der Dansk Sejlunion angefordert wurden, sind gültig.

Der Rumpf:

Gegen das Rumpfmaß für einmal anerkannte Boote kann später kein Einspruch erhoben werden, sofern später keine Änderungen am Rumpf vorgenommen worden sind, was der Eigner jederzeit zu bescheinigen verpflichtet ist. Für alle anderen Maße und Bestimmungen betreffend Mastloch, Beschlüge, Segel oder Rigg etc. ist es die Pflicht des Eigners, sich zu jeder Zeit zu vergewissern, daß diese in Übereinstimmung mit gültigen Zeichnungen und Bestimmungen sind.

Alles, was nicht deutlich aus den gültigen Zeichnungen und Bestimmungen als erlaubt hervorgeht, ist verboten. Bei möglicher Nichtübereinstimmung sind die Baubeschreibungen und Klassenbestimmungen gültig.

Das Boot wird auf Klinker genietet gebaut. Gebogene Spanten aus Eiche oder Esche, Spantenabstand 250 mm. Beplankung aus Kiefer, Lärche oder Oregon-Pine. Die Beplankung wird laut der Zeichnung mit 11 ungefähr gleich breiten Planken auf jeder Seite ausgeführt. Die Planken dürfen an der äußeren Kante angephast oder abgerundet werden. Das Anphasen darf bis maximal der halben Stärke der Planke gemacht werden.

Die Beplankung darf nicht verpropft werden; Nietköpfe in Flucht mit der Beplankung. Kiel, Vor- und Achtersteven, Bodenwrangen und Totholz aus Eiche. Masse wie auf der Zeichnung angegeben. Der Vorsteven kann jedoch auch in Eiche oder Mahagoni laminiert werden, Gewicht min. 550 kg/m³. Abweichung der Rumpfmaße plus/minus 1% ist erlaubt.

Rumpf und Deck dürfen alternativ in GFK ausgeführt werden. (siehe den diesbezüglichen Abschnitt).

Kiel:

Ballastkiel aus Eisen, Gewicht 275 kg. Eine Abweichung plus/minus 3% ist erlaubt. Der Kiel wird ordentlich geputzt. Kielbolzen aus verzinktem Eisen werden sorgfältig, wie auf der Zeichnung ausgewiesen, angebracht mit Taschen, die mit Zement gefüllt werden. Alternative Befestigung im Kiel mit Stehbolzen, die auf einer Länge von 50 mm in den Kiel geschraubt sind.

Deck:

Das Deck aus Kiefer, Fichte oder 9mm starkem wasserfestem Sperrholz. Das Furnier muß dem Britishen Standard 1088 entsprechen und ein spez. Gewicht von min. 0,50 haben. Das Deck wird mit Segeltuch bespannt oder mit synthetischem Material (u.a. GFK) bezogen. Decksbalken aus Kiefer, Balken im Bereich des Mastes und Balken an der Hinterkante des Cockpits aus Eiche. Balkweger und Schlingen aus Fichte, Kniee aus Eiche. Sowohl Decksbalken und die Balken im Bereich des Mastes als auch Deckshaus- und Cockpitschlingen können laminiert werden. Eine Wasserleiste aus Eiche oder Mahagoni min. 25mm hoch muß auf dem Deck bei der Bordwand anbracht werden. Das Anbringen einer Fischplanke auf dem Vor- und Achterdeck auf der Mittellinie des Bootes ist erlaubt.

Deckshaus:

Deckshausseiten und Cockpitsüll aus 15mm starkem Mahagoni. Die auf der Zeichnung angeführten Höchstmaße müssen um +/- 10% eingehalten werden. Das Deckshausdach aus Kiefer, Fichte oder 9mm starkem wasserfestem Sperrholz aus gleicher Qualität wie für das Deck angegeben. Das Deckshaus wird mit Segeltuch bespannt oder mit synthetischem Material (u.a. GFK) bezogen.

Balken aus Eiche oder Esche; dürfen auch laminiert werden. Runde Ecken an der Hinterkante des Deckshauses gegen das Süll sind erlaubt. Schott an der Hinterkante des Deckshauses aus Kiefer oder Mahagoni mit Rahmen und zwei Türen oder Luken. Scharniere aus Messing. Schott und Türen können wegfallen, wenn stattdessen ein Verstärkungsbalken auf der Unterseite der Achterkante des Deckshauses eingebaut wird, min. Abmessung 40 x 30mm mit einem Knie zwischen Balken und Cockpitrahmen. Die Balkenkrümmung des Deckshauses ist frei. Ein Schott unter dem Deck zwischen Rahmen und Beplankung ist erlaubt.

Ruder:

Ruder aus Eiche oder Mahagoni. Es wird mit 3 Beschlägen aus verzinktem Eisen, Bronze oder rostfreiem Stahl befestigt. Ruderpinne aus Esche, Teak oder Mahagoni. Ruderpinnausleger ist erlaubt. Die Länge ist frei.

Ferner darf das Ruder aus wasserfestem Mahagoni-Bootssperrholz ausgeführt werden. Die Ausführung des Ruderkopfes ist frei. Bezüglich der Abmessungen wird auf die Zeichnungen verwiesen.

Auftriebsmittel:

Polystyrol oder ähnliches Auftriebsmittel wird, wie auf der Zeichnung gezeigt, vorn und achtern angebracht. Auftrieb minus Eigengewicht muß min. 260kg betragen (min. 260 Ltr. Polystyrol Auftriebsmittel entsprechend).

Für aus GFK gebaute Boote ist die Menge des Auftriebsmittels min. 480 Ltr..

Die Auftriebsmittel müssen hinter einem Schott aus wasserfestem Sperrholz min. 6mm Stärke geschützt werden. Das Schott ist so einzubauen, daß es für eine Kontrolle entfernt werden kann.

Die Auftriebsmittel müssen im Boot so verteilt sein, daß dieses im gefüllten Zustand ungefähr auf ebenem Kiel schwimmt.

Der Mast:

Mast aus Fichte oder Oregon-Pine mit den Abmessungen wie auf der Zeichnung angegeben. Der Mast kann gebaut werden, muß aber massiv sein. Mastschiene aus Messing oder rostfreiem Stahl. Eine Hohlkehle am Mast ist nicht erlaubt.

Das Scheibengatt für das Großfall darf max. 7,70m über Deck sein, bis zur Oberkante der Rolle gemessen. Das Scheibengatt wird mit einer Kupferplatte verkleidet. Am Masttop wird ein schwarzes Band 7,60m über Deck aufgemalt, bis zur Unterkante des Bandes gemessen. Bis zu dieser Unterkante darf das Großsegel maximal gestreckt werden.

Die Saling wird genau, wie auf der Zeichnung angegeben, angebracht und wird aus verzinktem Eisen, rostfreiem Stahl oder Holz hergestellt. Das Mastloch im Deck max. 100mm Breite, max. 150mm Länge. Abstand von der Vorderkante von Spant Nr. 4 bis zur Achterkante des Lochs 75mm. Platzierung des Masts in der Mastenspur ist frei. Während des Segelns darf das Mastfuß nicht nachgestellt werden.

Die niedrigste Stellung der Oberkante des Baumes wird durch ein aufgemaltes Band in Kontrastfarbe 0,50m über Deck gekennzeichnet, gemessen bis zur Oberkante des Bandes.

Der Baum:

Baum aus Fichte oder Oregon-Pine. Abmessungen wie auf der Zeichnung angegeben. Kann gebaut werden, muß aber massiv sein. Der Baum wird mit einer Hohlkehle für das Großsegel versehen. Reffvorrichtung aus verzinktem Eisen, Bronze oder rostfreiem Stahl. Am Baum wird für die maximale Streckung des Großsegels ein Band in Kontrastfarbe aufgemalt, 3,10 m vom nächsten Punkt am Mast, gemessen bis zur Innenkante des Bandes. Baumniederholer ist erlaubt. Darf vom Cockpit getrimmt werden.

Wanten und Stagen:

Stehendes Gut aus verzinktem oder rostfreiem Stahlseil mit Abmessungen wie auf der Zeichnung angegeben. Es ist erlaubt, Wanten und Stagen an Beschlägen am Mast zu befestigen, anstelle eines Augspießes über Mastbacken. Beschläge aus verzinktem Eisen oder rostfreiem Stahl. Wantenspanner 3/8" aus verzinktem Eisen oder 8mm rostfreiem Stahl. Der Mast muß, wie auf der Zeichnung ausgewiesen, durch Backstage abgesteift werden, welche in Höhe des Fockstages befestigt werden.

Für die Anordnung der Backstagen sind 3 Varianten möglich:

A: Zwischen Drahtende und einem am Ende des Cockpits eingebauten Rüsteisen Anordnung einer Talje (z.B. 2 Blöcke mit je 3 Scheiben), deren lose Part zu einer Klampe, Klemme o.ä. an Deck geführt sein muß.

B: Anordnung eines Hahnepots zwischen dem Rüsteisen des Unterwants und einem Rüsteisen etwa auf Mitte Cockpit. Der Hahnepotläufer darf nicht selbstschließend sein. An ihm ist eine Holleine anzuschlagen, die zu einer Klampe, Klemme o.ä. an Deck geführt sein muß.

C: Anordnung eines festen Backstages mit min. 3/8 " Wantenspanner aus verzinktem Eisen oder 8 mm rostfreiem Stahl am achtersten Rüsteisen. Hierbei bleibt die Befestigung des Unterwants entweder am vorderen oder achteren Rüsteisen freigestellt.

Trapez ist nicht erlaubt.

Das Vorstag darf aus beliebiger Position im Boot während des Segelns nachgestellt werden.

Fallen und Schoten:

Laufendes Gut aus biegsamem Stahl, verzinkt oder rostfrei. Schoten und Fallen aus Hanf, Baumwolle oder synthetischem Material. Schotwinden sind nicht erlaubt. Die Schot für das Großsegel muß genauso durchgeschert werden, wie auf der Zeichnung angegeben. Positionen der Klampen für Fallen, Backstage und Schoten sind frei. Der Block für das Fockfall darf nicht höher befestigt werden als 5,20 m über Deck. Es ist erlaubt, den Block für den Fockholepunkt zu trimmen. Das Trimmen durch Barberholer ist erlaubt.

Einrichtung und Bodenbretter:

Die Einrichtung des Cockpits oder der Kajüte ist frei, darf aber nicht weniger als die auf der Zeichnung ausgewiesene Einrichtung wiegen.

Hängestropfs sind erlaubt, müssen aber unter Deckshöhe festgemacht werden.

Bodenbretter aus min. 15mm starkem beliebigem Material.

Segel:

Erlaubt sind Großsegel und Fock. Die Segel müssen aus Baumwolltuch oder Kunstfasertuch von min. 245 g/m² Gewicht genäht sein. Mylar und Kevlar sind nicht erlaubt. Das Großsegel wird so genäht, daß es nicht über die schwarzen Markierungen an Mast und Baum hinausgestreckt werden kann. Breite des Großsegels auf halber Höhe, gemessen von der Mitte des Vorlieks bis zur Mitte des Achterlieks max. 190 cm. Breite des Großsegels auf $\frac{3}{4}$ der Höhe, gemessen in entsprechender Weise wie oben angeführt, max. 115 cm. Es müssen im Großsegel 3 Segellatten vorhanden sein, größte Länge 100 cm. Die oberste Latte darf vom Achterliek bis zum Vorliek durchgehend sein. Die obere waagerechte Abmessung des Kopfbrettes ist max. 15cm. Das Großsegel wird mit mindestens 12 Mastrutschern versehen.

Das Großsegel darf mit einem Fenster versehen werden, maximale Fläche 0,24m². Das Fenster darf an keinem Liek näher als 0,2m plaziert werden. Das Großsegel darf mit einem Schnell- sowie Minireff versehen werden.

(Zur Erläuterung:

Schnellreff: Ein Reffauge im Achterliek, etwa unter der untersten Segellatte, sowie ein Reffauge entsprechend im Vorliek. Die Reffleine des Achterlieks kann über eine Führung am Baum ins Cockpit gelenkt werden. Für das Reffen des Vorlieks kann der Cunningham verwandt werden.

Minireff: Nur ein Reffauge im Achterliek, etwa 30 cm über dem Unterliek. Die Leinenführung kann wie beim Schnellreff ausgeführt sein. Das Unterliek wird nicht gefiert. Durch das Minireff wird das Segel flacher.)

Die Segelnummer wird in der oberen Hälfte des Segels mit 30 cm hohen Buchstaben und Zahlen angebracht.

Das Großsegel darf mit Cunninghamstrecker versehen werden, dieser darf vom Cockpit getrimmt werden.

Die Fock wird mit mindestens 6 Stagreitern versehen und kann mit Reffbändseln oder Löchern, 65cm vom Unterliek angebracht und parallel zu diesem, versehen werden. Es darf kein anderes Vorsegel als das auf der Zeichnung ausgewiesene verwendet werden. Fen-

ster in der Fock ist erlaubt. Fläche max. 0,28m² und an keinem Liek näher als 150mm. Vorliek der Fock max. 4,90m , Unterliek max.1,70m , Länge des Achterlieks max. 4;50m. Es dürfen in der Fock 2 Segellatten vorhanden sein, max. 200 x 30mm, so daß das Achterliek in 3 Abschnitte von gleicher Länge +/- 2.5cm geteilt wird. Max. Breite der Fock auf halber Höhe von der Mitte des Vorlieks bis zur Mitte des Achterlieks gemessen: 87,5 cm. Max. Breite auf 3/4 Höhe in gleicher Weise gemessen: 44.5 cm.

Beschläge:

Rüsteisen aus verzinktem Eisen oder rostfreiem Stahl 4 x 350mm an Eichenholz-Zwischenspannten befestigt. Bugschiene und alle Decksbeschläge aus verzinktem Eisen, Messing oder rostfreiem Stahl. Der Leitwagen, der obligatorisch ist, wird auf dem Reitbalken angebracht. Er wird für die Großschot benutzt und der Block muß 600mm +/- 1% frei wandern können. Für Boote, die vor dem 01.03.1967 gebaut sind, ist es erlaubt, um falsch angebrachte Rüsteisen zu korrigieren, eine nicht verstellbare Schiene für die korrekte Befestigung der Wanten anzubringen.

Kennzeichnung:

Die Segelnummer muß mit 5cm hohen Buchstaben ins Kielschwein zwischen Spant 6 und 7 eingestemmt oder eingebrannt werden. In GFK-Booten muß die Nummer in eine Metallplatte graviert werden, welche vorne im Deckshaus einzubauen ist (festgenietet oder geschraubt).

Ausrüstung:

- | | |
|---|--|
| 1 Anker | Gewicht min. 6kg |
| 1 Ankertau | 25m, 10mm Stärke aus synthetischem Material. Das Ankertau muß mit min. 3kg verzinkter Kette am unteren Ende versehen werden. |
| 2 Festmacherleinen | à 10m, 10mm Stärke aus synthetischem Material. |
| 3 Rettungswesten oder Schwimmwesten | |
| 1 Eimer | 5Ltr. |
| 1 Ausbaumer | ... darf benutzt werden. Die Länge ist frei, es muß aber eine Klaue oder ein Beschlag am Mast vorhanden sein. |
| 2 Ruder mit Dollen oder ein Wriggpaddel mit Beschlag oder ein Paddel. | |

G F K Boote

Baubestimmungen für den Bau in GFK:

Die für Juniorboote aus Holz geltenden Bestimmungen müssen eingehalten werden. Es ist aber erlaubt, Rumpf, Ruder und Deck laut folgenden Bestimmungen auszuführen, die für eine 100% GFK-Konstruktion gelten.

Sofern jemand wünscht, auf einen GFK-Rumpf einen Holzaufbau zu bauen, oder auf einen Holzrumpf einen GFK-Ausbau, muß die Konstruktion von den nationalen Behörden anerkannt werden.

Die Form des Rumpfes ist in Zeichnungen und Bestimmungen für das Juniorboot definiert, und es ist von einem von der DS anerkannten Vermesser kontrolliert, daß die Bauform, welche von Eyvinds Badevaerft hergestellt wurde, mit den Bestimmungen übereinstimmt. Baudetails müssen entsprechend der Richtlinien der DS ausgeführt werden.

Der innere Rundungsradius der Landungen zwischen den Bordplanken ist auf max. 3mm festgesetzt.

Das Juniorboot aus GFK darf nur von Werften gebaut werden, die von der DS für das Ausführen dieser Arbeit autorisiert sind. Falls man durch Stichproben auf der Werft entdeckt, daß die Bestimmungen umgangen werden, wird der Werft die Autorisierung entzogen.

Der J-Klubben stellt den Rumpf-Plug zu Verfügung, wovon sämtliche Rumpfformen ausgeführt werden müssen. Die dadurch entstandenen Mietkosten sowie die übrigen Kosten sind von dem Mieter zu tragen. Mietkosten von dem Plug werden unter Absprache mit der DS festgelegt. (Zur Erläuterung: DS definiert einen Plug als ersten Rumpf, der aus der Form gefertigt wurde, die von dem seinerzeit verwandten Holzrumpf abgenommen wurde. Aus diesem ersten Rumpf werden keine Boote, sondern nur weitere Formen gefertigt.)

Werften, die autorisiert sind, müssen mit jedem Neubau eine unterzeichnete Erklärung mit der Angabe von folgenden Gewichten mitliefern:

1. Eisenkiel (275 kg +/- 8,25kg)
2. Rumpf mit Spanten und Verstärkungen für die Verbindung mit dem Deck (min. 275kg)

samt einer Erklärung, die das Einhalten der Baubestimmungen betrifft.

Im vorderen Teil des Deckshauses wird eine Platte mit einem von der DS angegebenen Kode eingegossen. Aus dieser muß die Plug- und Formnummer, der Bauzeitpunkt mit der Baunummer der Werft hervorgehen.

Rumpf:

Gelcoat:	ca. 600 g/m ²
5 x Matten	von 450g/m ²
Minimumstärke:	5mm

Die Kanten der einzelnen Planken können in einem Winkel von 45° angephast werden. Die Kante darf nicht mit einer größeren Breite als die halbe Stärke der Planke angephast werden. Im Bereich von 150mm vor der Mastspur bis 150mm hinter dem achtersten Rüsteisen werden vom Kiel bis zum Deck ferner 2 x Matten von 450 g/m² aufgelegt. Der Kiel wird bis zur gleichen Stärke wie der Rumpf aufgebaut mit Abstufungen im Laminat für eine spätere Überlappung mit dem Rumpf.

Für die Befestigung von Kielbolzen und Mastspur werden 9 Bodenwrangen eingegossen. Die Bodenwrangen werden in GFK U-Profil ausgeführt mit Kernmaterial aus zusammengeleimtem Bootssperrholz oder entsprechendem Material bezüglich Anabsorbition und Härte. Die auf der Zeichnung angegebenen Dimensionen werden in Polyester- Klebstoff gelegt und werden mit 4 x Matten von 450 g/m² gekleidet.

Überlappung auf der Außenhaut von 100 bis 50mm abstufen. Kiel/Totholz wird mit Polyesterfüllstoff mit spez. Gewicht von min. 0,75 kg/dm³ gefüllt. Die Ausführung von Bodenwrangen in Schaummaterial ist erlaubt, vorausgesetzt, daß das Gewicht nicht reduziert und die Stärke nicht verringert wird.

Ein Sperrholzrahmen (ca. 200 mm breit) wird auf voller Länge des Fußbodens in Fußbodenhöhe am Rumpf befestigt. Daran werden wiederum die Querhölzer für den Fußboden befestigt.

Die Nummer des Bootes wird in eine Metallplatte graviert, welche auf die Vorderkante des Deckshauses genietet oder geschraubt wird.

Deck

Gelcoat:	ca. 600g/m ²
3 x Matten	von 450g/m ²
6mm Kernmaterial	(Balsa oder PVC-Schaum mit spez. Gewicht min. 60kg/m ²)
2 x Matten	von 450g/m ²

Verstärkung für Poller usw. in 6mm Sperrholz wie auf der Zeichnung gezeigt. Minimumstärke des Decks 10,5mm.

Zusammenführung von Rumpf und Deck wie auf der Zeichnung angegeben.

Nach Beendigung der GFK-Arbeiten muß die Oberfläche mit Top-Coat gestrichen werden.

Vermessungsvorschriften:

Anweisung für das Vermessen des KDY 15m² Juniorbootes:

§ 1:

Der Vermesser ist nicht berechtigt zu vermessen:

1. Ein Boot, welches er selber besitzt oder an dessen Bau er selbst teilgenommen hat.
2. Ein Boot, welches er ganz oder teilweise besitzt.
3. Ein Boot, an dem er irgendwelche Interessen hat.

§ 2:

Sobald die Vermessung durchgeführt ist, muß der Vermesser auf dafür vorgesehenen Formularen der nationalen Behörde den Nachweis darüber zustellen.

§ 3:

Der Vermesser muß zu jeder Zeit während des Baues die Gelegenheit haben, Kontrollmessungen und Besichtigungen von Rumpf und Rigg durchzuführen und ist insbesondere verpflichtet, diese Kontrolle durchzuführen, wenn:

1. Kiel und Steven aufgestellt sind und Schablonen von Spanten (Mallspanten) fertig, aber noch nicht eingebaut sind.
Es ist zu kontrollieren, daß Kiel und Steven die Form und Abmessungen haben, welche Zeichnungen und Bauvorschriften vorschreiben.
Ferner wird die Anordnung der Mallspanten kontrolliert.
2. der Rumpf beplankt, mit Spanten und Decksbalken versehen, aber noch nicht mit dem Deck belegt ist. Es ist zu kontrollieren, daß der Rumpf die in den Zeichnungen angegebenen Dimensionen hat.
3. der Rumpf und das Rigg fertig sind. Gleichzeitig sind die für das Rigg angegebenen Meßmarken zu kontrollieren.

Es ist Aufgabe des Bootsbauers, den Vermesser zu unterrichten, wenn der Bau so weit fortgeschritten ist, daß die oben genannte Besichtigung stattfinden kann. Während der Besichtigung muß der Vermesser darauf achten, daß die Materialdimensionen und die Form des Bootes so sind, wie in den Zeichnungen und Bauanweisungen angegeben.

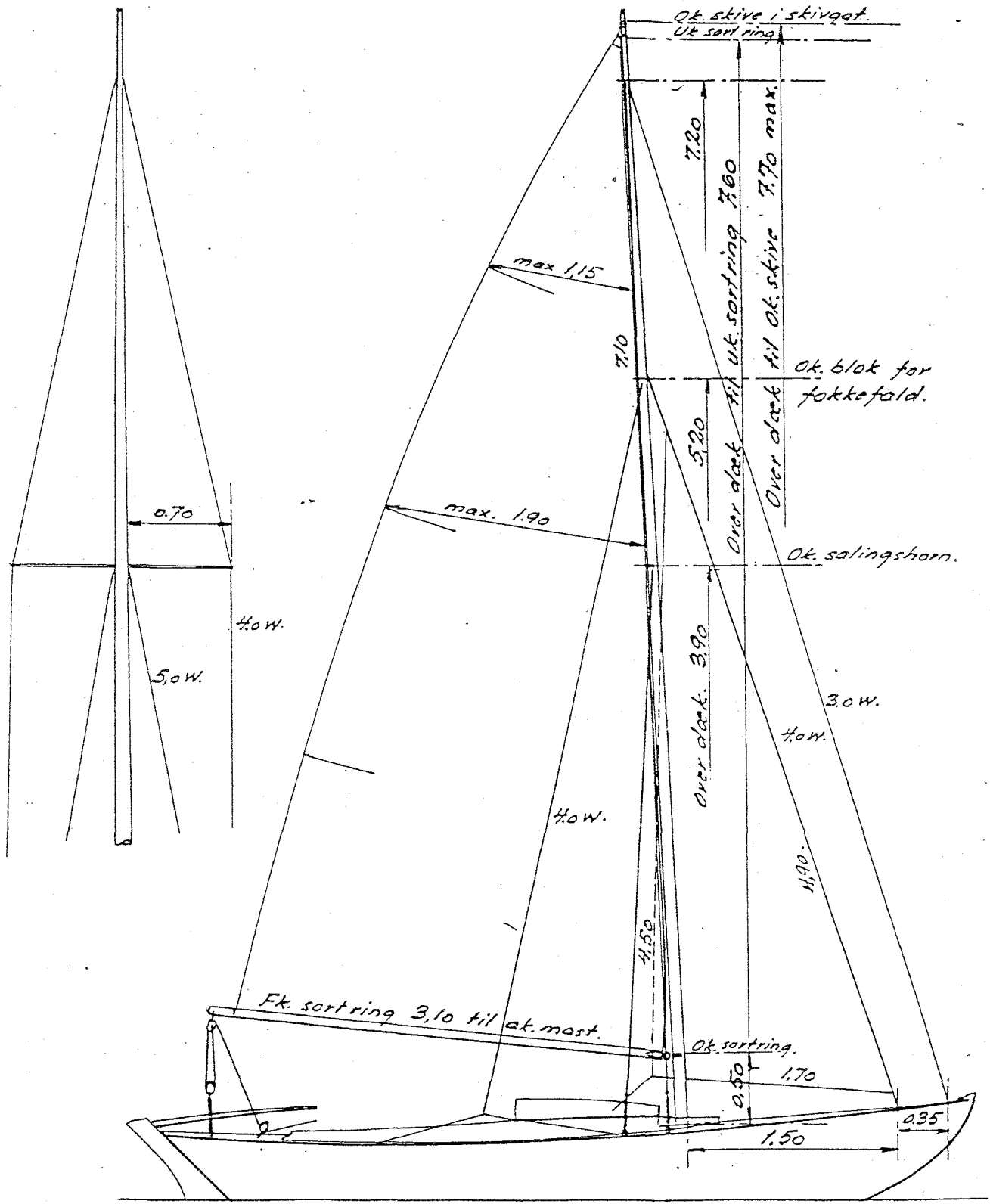
§ 4:

Die Fock wird dadurch kontrolliert, daß die Lieks gut gestreckt werden und deren Länge zwischen den äußeren Schnittlinien der Verlängerung der Lieks gemessen werden. Eine Ecke der Fock wird so gestempelt, daß die Hälfte des Stempels auf die Eckenverstärkung und die Hälfte des Stempels auf das Tuch geht. Das Großsegel wird in gleicher Weise gemessen und gestempelt.

Sonderregelungen für KDY 15m² Juniorboote, vor 1962 gebaut, und welche nicht im Besitz eines Klassenscheins sind:

Ein Meßbrief für oben genannte Kategorie von KDY 15m² Juniorboote wird laut folgenden Richtlinien ausgestellt:

1. Kontrolle der Schablonen fällt weg.
2. Die in den Klassenbestimmungen für das Meßschema und die Meßskizze angegebenen Abmessungen müssen eingehalten werden, abgesehen von:
 - a) Toleranz von Rumpfbreiten an Spanten 3, 6 und 9 werden bis auf +/- 27, bzw. 35 und 30mm erweitert.
 - b) Abmessung der Stärke des Holzkiels (Pos. 1 des Meßschemas) kann ausgelassen werden.
 - c) Dimensionen von Steven (Pos. 4 des Meßschemas) kann ausgelassen werden.
 - d) Abmessung der Stärke des Heckspiegels (Pos. 7 des Meßschemas) kann ausgelassen werden.
 - e) Die Bestimmung darüber, daß der Gewichtstest für den Ballastkiel beizulegen ist (Pos. 3 des Meßschemas) fällt weg und wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:
„Meinem besten Gutachten nach entspricht der Ballastkiel den Zeichnungen“
Unterzeichnet vom Vermesser



KDY 15 M²
 MALEDIAGRAM
 RIG OG SEJL
 TEGN NR 07/II