



Leitfaden für die Kontrollvermessung bei nationalen und internationalen Meisterschaften

Voraussetzungen zur Teilnahme an Meisterschaften

Segler

Zur Teilnahme an Meisterschaften muss man in der Rangliste der Klassenvereinigung geführt werden. Hierzu müssen Steuermann und Vorschoter Mitglied in der Uniqua e.V. sein.
(Mitgliedschaft kann online beantragt werden.)

Der Steuermann muss im Besitz eines gültigen Segelscheins sein z.B.

- Jugendseglerpass (früher: Jüngstenschein) oder
- Sportbootführerschein Binnen

Selbstverständlich muss sich die Crew zu der jeweiligen Meisterschaft qualifiziert haben.
Genauereres hierzu kann man auf der Homepage erfahren oder aber beim Sportwart.

Bootspapiere / Int. Bootsschein und Messbrief

Der Internationale Bootsschein (IBS) ist ein international anerkanntes Bootsdokument, er ist sozusagen der Ausweis des Bootes (Eigentumsnachweis).

Der IBS wird sinnvollerweise beantragt beim DSV. Dies kann inzwischen auch online erfolgen.

(Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass dies auch beim DMV oder beim ADAC erfolgen kann).

Beigefügt sein muss:

- Eigentumsnachweis (Kaufvertrag),
- Identitätsnachweis (Kopie Personalausweis),
- bisheriger Bootsschein (sofern vorhanden)

Der Messbrief ist erforderlich als Nachweis, dass das Boot den Klassenvorschriften entspricht.

Den Messbrief erhält man nur dann, wenn dem DSV zusätzlich das

- *International Measurement Certificate (IMC)* mit vollständig ausgefüllter *International Measurement Form (IMF)* vorgelegt wird, das in aller Regel beim Erstkauf vom Bootsbauer/Bootshändler mitgeliefert wird.

Hinweis zu Internationalen Meisterschaften (EM, JEM, WM etc.):

Es wird dringend empfohlen eine Kopie von IMF / IMC vom DSV beglaubigen zu lassen und diese dann bei der Kontrollvermessung vorzulegen. Die Vorlage einer einfachen Kopie reicht bei der Kontrollvermessung nicht aus!

Bootsversicherung

Zur Teilnahme an jeder Regatta ist eine Bootshaftpflicht-Versicherung zwingend erforderlich.

In der Ausschreibung zu Ranglistenregatten und Meisterschaften wird die Haftungssumme angegeben, die eine Bootsversicherung gewährleisten muss.

Die Haftpflichtversicherung muss selbstverständlich für das Land in der die Meisterschaft stattfindet Gültigkeit haben.

Eine Kasko-Versicherung ist eine freiwillige Versicherung, die für Schäden am eigenen Boot aufkommt und freiwillig abgeschlossen werden kann.



Kennzeichnung der Segel

(teils festgelegt in den Internationalen Wettsegelbestimmungen der World Sailing (WS früher ISAF) - (Anhang G) und teils in den Klassenvorschriften der 420er)

Großsegel: Klassenzeichen (von der Klassenvereinigung vergeben)
Nationalitätskennzeichen (in Deutschland: GER)
über (=STb-Seite) bzw. unter (=Bb-Seite) der 2. Segellatte von oben
Segelnummer
über bzw. unter der 3. Segellatte von oben

Größe von Zahlen und Buchstaben:

Höhe 300 mm, Breite 200 mm (Ausnahme Buchstabe I und Zahl 1)

Abstand zw. den Ziffern: 60 mm

Schriftbreite: 45 mm

Schrifttype: keine Serifen

Farbe: rot

Abstand vom Achterliek min. 60 mm

Anbringung: steuerbord höher als backbord

Spinnaker: kein Nationalitätskennzeichen (Ausnahme: WM)

Segelnummer:

Bereich zwischen einem Kreis von 40 % und 60 % der Länge vom Top bis

Mitte Unterliek (Faustformel: mittig)

(beim 420er Länge = 4000 mm, also zwischen 1600 und 2400 mm vom Top)

Anbringung mit gleichem Abstand von links und rechts

Ziffern gleiche Form und Größe wie beim Großsegel

Umkennzeichnung:

Segelnummer sichtbar durchstreichen oder durchkreuzen, nicht komplett schwärzen

neue Segelnummer - sofern obige Regel eingehalten wird - unterhalb

Erstvermessung:

Bei nationalen und internationalen Meisterschaften müssen sowohl Segel als auch Rumpf/Rigg erstvermessen sein.

In den letzten Jahren hat sich durchgesetzt, dass ein vom DSV bzw. von WS autorisierter Erstvermesser bereits beim Hersteller eine Inhouse-Vermessung vornimmt bevor Boot und Segel in den Verkauf kommen.

Boote und Segel, die für den deutschen Markt bestimmt sind, haben deshalb bereits folgende Plaketten:

Segel:

1. WS-Plakette

2. Plakette der Uniqua Int. 420er KV mit Datum und Unterschrift des Erstvermessers.

Ältere oder nachvermessene Segel haben einen blauen Knopf des DSV.

3. Herstellerkennzeichen mit seinem Stempel, dem Tuchgewicht und Datum.



Rumpf:

1. WS- Plakette
2. DSV-Plakette mit Angabe der Rumpf-Nummer, die in aller Regel identisch ist mit der Segelnummer. Den DSV-Aufkleber erhält man mit dem Messbrief (siehe oben).
3. Herstellerplakette gibt die Rumpf-Nr., die Form, die Serien-Nr. und das Baujahr an.

Das Rumpfgewicht von 80 kg darf nicht unterschritten werden. Stellt sich bei der Erstvermessung heraus, dass das Boot zu leicht gebaut wurde, können bis zu max. 2 kg Ausgleichsgewichte auf der Innenseite am Spiegel angebracht werden. Dies wird im Messbrief dokumentiert.

Rigg:

Riggs gibt es von namhaften Herstellern, können aber auch selbst konfektioniert werden. Hierbei sind die Bauvorschriften gemäß den aktuellen Klassenvorschriften genau einzuhalten!
Wichtig ist das Vorhandensein der Messmarken für das Großsegel am Mast und am Baum. Die Messmarken sind in einer gut sichtbaren Farbe dauerhaft anzubringen. (Siehe hierzu sep. Skizzen).

Kontrollvermessung – wann und was wird kontrolliert?

Die Kontrollen erfolgen auf Grundlage von:

- Klassenvorschriften (Class-Rules) der Int. 420er Klassenvereinigung in der jeweils neuesten Ausgabe
- den „Ordnungsvorschriften Regattasegeln“ des DSV
- den „Equipment Rules of Sailing“ (ERS) von World Sailing (WS)
- „Event Measurement Regulations and Policies“ von WS und der Int. 420 Klassenvereinigung

Bei nationalen und internationalen Meisterschaften werden grundsätzlich Kontrollvermessungen durchgeführt, bei großen nationalen und internationalen Regatten können Kontrollvermessungen durchgeführt werden, bei lokalen Regatten wird hierauf aus organisatorischen Gründen meist verzichtet. Hier wird auf die Fairness der Segler gebaut.

Hinweis:

Eine Erstvermessung ist bei den Großveranstaltungen nicht möglich!

Zeitraum und Ort der Kontrollvermessung wird rechtzeitig bekannt gegeben. In aller Regel sind es die beiden Tage vor den Wettfahrten.

Vor der Kontrollvermessung ist die Anmeldung im Regattabüro erforderlich.

Es ist das komplette Boot einschl. der kompletten Ausrüstung sowie der persönlichen Auftriebshilfen und der Trapezhose vorzulegen.

Hierzu gehört insbesondere:

- Bootsrumf einschl. Schwert, Ruder, Pinne, Pinnenausleger
- Revisionsdeckel (abgeschraubt im Boot liegend)
- Rigg: Mast (einschl. Wanten, Stage, Salinge, Fallen, Trapezeinrichtung), Baum, Spi-Baum
- Segel: Fock, Groß, Spinnaker – jeweils nur eine Garnitur!
- Schwimmweste, Trapezhose
- Kompass einschl. Halterung



Es gilt:

Kontrollvermessungen können jederzeit vor, zwischen und nach den Wettfahrten stattfinden. Vermessen werden kann jedes technische Detail gemäß den o.a. Vorschriften.

Zudem gilt der Grundsatz: Equipment, was in den Klassenvorschriften nicht beschrieben ist, ist unzulässig.

Vor den Wettfahrten wird den Teams ausreichend Zeit eingeräumt, Boote und Segel dem Vermesserteam vorzustellen. Es bleibt jeder Crew überlassen, zu welchem Zeitpunkt innerhalb eines bestimmten Zeitfensters, das bekannt gegeben wird, Boot und Segel dem Vermesserteam vorgelegt werden. Es ist aber zu beachten, dass bei Korrekturen aufgrund von Nicht-Konformität mit den Klassenvorschriften ausreichend Zeit bleibt, um diese zu korrigieren.

Zu den Wettfahrten ist nur das jeweils bei der Kontrollvermessung gekennzeichnete Material zulässig. (Also nur der vermessene Satz Segel, der vermessene Spinnaker-Baum etc.)

Bei Bruch während der Wettfahrt müssen die ersetzten Teile rechtzeitig im Vermesserbüro kontroll-vermessen werden. (Zeiten werden bekannt gegeben).

Erstvermessungen sind nicht vorgesehen!

Checkliste zur Kontrollvermessung

(Hinweis: diese Liste erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit!)

Segel:

Vorzulegen ist nur ein Satz Segel bestehend aus Fock, Groß und Spi.

Kontrollvermessung ausschließlich bei trockenen Segeln!

- sind die Plaketten vorhanden? (WS/ISAF und Int. 420er KV oder blauer Knopf des DSV)
- sind die Herstellerangaben vorhanden? (Hersteller, Tuchgewicht, Datum)
- stimmen Segelnummern und Anmeldung überein?
- der Schnitt der Segel wird anhand von Schablonen überprüft

Rumpf:

- sind die Plaketten vorhanden? (WS/ISAF und DSV)
- ist das Herstellerkennzeichen vorhanden?
- stimmen Plaketten und Anmeldung überein?
- ist das Ausgleichsgewicht sofern gefordert vorhanden? (auf der Innenseite des Spiegels am Heck)
- sind die Beschläge richtig angeordnet?
- ist die Leinenführung korrekt? (Leinen dürfen nicht achtern umgelenkt werden = unidirektionale Anordnung!)

Gewichtskontrolle:

Es wird rechtzeitig bekannt gegeben, ob eine Rumpfgewicht-Kontrolle oder eine Bootsgewicht-Kontrolle durchgeführt wird.

Bei nationalen Meisterschaften werden stichprobenartig Boote gewogen. Die betroffenen Boote werden rechtzeitig bekannt gegeben. Bei internationalen Meisterschaften werden in aller Regel alle Boote gewogen.

Rumpfgewicht-Kontrolle:

Hierzu wird alles ausgebaut, was ohne Werkzeug auszubauen ist.



Zusätzlich wird das Schwert entfernt. Schwertbolzen verbleibt im Boot.

Gewogen wird nur im trockenen Zustand, Restfeuchte in den Auftriebstanks – sofern vorhanden - ist restlos zu entfernen!

→ Mindestgewicht beim Wiegen: 80 kg (Rumpfgewicht mind. 78 kg + max. 2 kg Ausgleichsgewichte)

Bootsgewicht-Kontrolle:

Alternativ zum Rumpfgewicht kann auch das Bootsgewicht kontrolliert werden.

Gewogen wird nur im trockenen Zustand, Restfeuchte in den Auftriebstanks – sofern vorhanden - ist restlos zu entfernen!

Zum Bootsgewicht gehört:

prinzipiell alles außer Segel und Schoten.

- Rumpf einschl. aller Beschläge, die fest montiert sind, Revisionsdeckel
- Schwert mit Bolzen
- Ruder einschl. Ruderbeschlag, Pinne, Pinnenausleger
- Schleppleine
- Mast komplett einschl. Wanten, Fockstag, Trapezeinrichtung und Fallen (Hilfsstag wird entfernt, gehört nicht zum Bootsgewicht)
- Schwimmwesten, Trapezhose

→ Mindestgewicht beim Wiegen: 101 kg (Hinweis: zum 01.12.2023 wurde das Gewicht von 100 auf 101 kg angehoben)

Ruder und Schwert:

- stimmt die Geometrie von Ruder und Schwert?
- Stichprobenartige Überprüfung anhand von Schablonen

Rigg:

- sind die Anbauteile (Wanten, Stage, Salinge, Lümmelbeschlag, Leinendurchführungen korrekt? (wackelnde und bereits verlorene Niete sind zu ersetzen!)
- sind die Messmarken an Mast und Baum vorhanden? (siehe sep. Skizzen)
- sind die Großsegel-Begrenzungen am Baum und Mast vorhanden? (meist Niete) – außer bei Mastschloss
- sind die Trapezeinrichtungen korrekt? (Hinweis: seit 01.12.2023 können statt Drahtseil auch Leinen eingesetzt werden!)

Ausrüstung:

- ist die Spinnakerbaum-Länge korrekt? (1.750 mm über alles)
- ist die Schleppleine korrekt?
8,0 m nach Klassenvorschrift; Dicke 8 mm; schwimmfähig!
(Hinweis: auf Seerevieren aus Sicherheitsgründen 15,0 m empfohlen)
- entsprechen die Schwimmwesten der Norm und der Gewichtsklasse des Seglers? (ISO 12402-5 /Level 50 N)
- entspricht die Trapezhose den Anforderungen? (max. Gewicht 3,0 kg in trockenem Zustand)

Hinweis:

Seit 01.12.2023 muss die Trapezhose in Süßwasser schwimmen!



Meldung zu einer Meisterschaftsregatta - Checkliste

- IBS (Internationaler Bootsschein)
- Messbrief (Anhang zum IBS)
- IMC (International Measurement Certificate)
→ bei internationalen Meisterschaften Original oder beglaubigte Kopie
- Haftpflichtversicherungsschein (gültig für das Land in der die Veranstaltung stattfindet)
- Haftungsausschluss mit Unterschrift
- Meldegeld

Hinweis:

Der vorliegende Leitfaden erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Maßgebend sind die für die betreffende Veranstaltung geltenden Veröffentlichungen des Wettfahrtleitung