



**KLASSENVORSCHRIFTEN
DER
JAVELIN – KLASSE**

Übersetzung von:

„The Rules And Measurement Form For The Javelin Class”
der “Javelin – International” Klassenorganisation

Datum des Inkrafttretens: 01.01.1995

Klassenvorschriften der Javelin – Klasse

gültig ab 01.01.1995 mit Ergänzungen 8/97

Regel 1. Zweck

Der Zweck dieser Klassenregeln ist, der JAVELIN - Klasse in allen die Rumpfform betreffenden Punkten den Charakter einer Einheitsklasse zu geben, dabei jedoch in allen anderen Punkten ausreichend Spielraum zu lassen, um das Interesse an der Ausrüstung und der Unterhaltung des Bootes sowie an der Regattatätigkeit zu fördern.

Regel 2. Urheberrechtlicher Schutz der Konstruktion

Die JAVELIN ist Gegenstand eine urheberrechtlich geschützten Konstruktion, deren rechte der Konstrukteur Peter Milne besitzt. Änderrungen an Form und Bauweise des Rumpfes sind nicht gestattet, ausgenommen mit der schriftlichen Genehmigung des Konstrukteurs.

Regel 3. Zulassung zur Vermessung

Eine JAVELIN wird zur Vermessung nur zugelassen, wenn

3.1 vorher eine Lizenzgebühr an den Konstrukteur abgeführt worden ist (was in der Regel durch den lizenzierten Schalenhersteller erfolgt) und

3.2 der Schalenhersteller zum betreffenden Zeitpunkt im Besitz einer schriftlichen Genehmigung vom Konstrukteur und von Paul Wright zur Fertigung von JAVELIN – Rümpfen war und gleichzeitig von der JAVELIN – INTERNATIONAL Klassenvereinigung als offizieller Schalenhersteller anerkannt war.

Regel 4. Maßeinheiten und zugelassene Sprache

JAVELIN – Boote sind nach dem metrischen System zu vermessen. (Internationales Einheitensystem) Werden diese Klassenvorschriften oder eine ihrer Erweiterungen / Änderungen in eine andere Sprache übersetzt, so ist bei unterschiedlicher Auslegung der Englische Text maßgebend.

4.1 Für den Zweck dieser Klassenregeln, mit Ausnahme von Regel 2., ist der Rumpf definiert als: Rumpfschale, Deckschale, Auftriebstanks, Kielverband, Kielverbandabdeckung und Duchten.

Regel 5. Messbrief

5.1 Bevor eine JAVELIN zu Regatten zugelassen wird, muss durch den nationalen Seglerverband des Landes des Bootseigners im Namen des Eigners ein Messbrief für das betreffende Boot ausgestellt werden, mit Ausnahme wenn der Verband die JAVELIN – Klasse nicht verwalten will. In diesem Fall muss die in dieser Regel beschriebene Funktion durch die Nationale Klassenvereinigung oder JAVELIN - INTERNATIONAL übernommen werden.

5.2 Vermessungen sind in der Übereinstimmung mit diesen Klassenregeln vorzunehmen und auf einem von JAVELIN – INTERNATIONAL anerkannten Vermessungsformblatt (Messbrief) schriftlich festzuhalten. Alle Vermessungswerte müssen auf dem Formblatt eingetragen werden, mit Ausnahme wenn ein Zustand auf dem Formblatt vorgegeben ist. Die Verantwortung liegt beim Mitglied der Klassenvereinigung bzw. Eigner, dass sein / ihr Boot in allen Punkten den Klassenvorschriften und der vorgenommenen Vermessung entspricht.

5.3 Veränderungen oder Reparaturen an Rumpf oder Ausrüstung nach Ausstellung des Messbriefes müssen in Übereinstimmung mit den zur Zeit geltenden Klassenregeln vorgenommen werden.

5.4 Wenn ein Boot in wesentlichen Teilen geändert oder repariert wurde oder wenn solche Teile ausgetauscht wurden, verliert der Messbrief solange seine Gültigkeit, bis die betreffenden Teile in Übereinstimmung mit Regel 5. von einem offiziellen Vermesser nachvermessen wurden.

5.5 Alle Boote, Spieren, Segel und Ausrüstung müssen auf Verlangen eines nationalen Verbandes, einer Klassenorganisation oder einer Regattaleitung einer Kontrollvermessung unterzogen werden, wobei dieses durch einen von der betreffenden Einrichtung anerkannten Vermesser zu geschehen hat.

5.6 Bei einem Eignerwechsel verliert der Messbrief seine Gültigkeit; dieses erfordert jedoch keine Neuvermessung des Bootes. Der neue Eigner muss den Original – Messbrief zusammen mit den Ergänzungen über den neuen Eigner und einer Erklärung, dass an dem betreffenden Boot keine Änderungen vorgenommen wurden, an den Nationalen Klassensekretär senden. Dieser stellt daraufhin einen neuen Messbrief aus.

Regel 6. Besatzung

6.1 Die Besatzung während einer Wettfahrt muss aus zwei Personen bestehen einschließlich des Steuermanns.

6.2 Während allen Klassenwettfahrten müssen ausreichende persönliche Auftriebsmittel (Schwimmwesten) an Bord sein und getragen werden.

6.3 der Gebrauch von Gewichtswesten ist nicht erlaubt.

Regel 7. Rumpf

7.1 Baumaterial:

Der Rumpf und das Deck müssen hauptsächlich aus glasfaserverstärkten Polyester bestehen. Alle vorgeschlagenen zusätzlichen Materialien müssen von Paul Wright und JAVELIN - INTERNATIONAL zugelassen sein.

Auftriebskörper in Form eines doppelten Boden sind nicht erlaubt.

7.2 Rumpfform:

JAVELIN – Rümpfe müssen in Formen gebaut werden welche Paul Wright gehören oder von ihm gebaut wurden. Diese Formen dürfen nicht verändert werden, wenn dadurch die Gestalt der darin gebauten Teile verändert wird, ausgenommen mit der schriftlichen Genehmigung von Paul Wright. Diese soll sicherstellen, dass alle Rümpfe den Klassenvorschriften entsprechen und nicht vermessen werden müssen. Der erste Rumpf aus jeder Form muss in Anwesenheit eines Vermessers der Royal Yachting Association oder eines anderen nationalen Verbandes vermessen werden.

7.3 Spinnakertrompete:

Eine Öffnung im Vordeck zum Setzen und Bergen des Spinnakers ist erlaubt. Kein lichtetes Maß dieser Öffnung darf 350 mm überschreiten.

7.4 Vorsegelhals:

Der Beschlag, welcher den Vorsegelhals mit dem Rumpf verbindet, muss so ausgeführt sein, dass eine Linie, welche durch die Verlängerung des Vorlieks vom Vorsegel gebildet wird, die Oberfläche des Vordecks in der Mittellinie des Bootes nicht weiter als 50mm von einem Punkt entfernt schneidet, welcher 400mm achterlich des Schnittpunktes der Stevenlinie mit der Mittellinie der Decksoberfläche liegt.

7.5 Registriernummer:

Auf einer Metall- oder Kunststoffplatte, welche dauerhaft auf der backbordseitigen achteren schrägen Fläche der Vordeckform befestigt sein muss, müssen eingeschlagen oder graviert sein:

- Die Registriernummer des Rumpfes, welche durch Paul Wright zugeteilt wird und
- die Nummer der Form, in welcher der Rumpf gebaut wurde.

7.6 Auftriebstest:

Die drei separaten eingebauten Auftriebskammern müssen einem Dichtigkeitstest unterzogen werden. Das aufgeriggte Boot muss hierzu nicht weniger als fünf Minuten in gekentertem Zustand auf der Backbordseite und fünf Minuten auf der Steuerbordseite schwimmen, während es zwei Personen trägt, die zusammen nicht weniger als 135 kg wiegen und nicht weiter als bis zu den Knien eingetaucht sein dürfen. Bäume, Segel und lose Ausrüstung dürfen für diesen Test entfernt werden; der Mast darf oberhalb des unteren Vermessungsbandes unterstützt werden. Die Menge des eingedrungenen Wassers nach diesem Test darf fünf Liter in jedem Tank nicht überschreiten.

Regel 8. Rumpfgewicht und Wiegen

8.1 Alle Rumpfe müssen offiziell in völlig von Wasser entleertem Zustand gewogen werden. Neue Rumpfe müssen offiziell gewogen werden, bevor sie das erste Mal zu Wasser gebracht werden.

8.2 Das Gewicht des Rumpfes einschließlich Korrekturgewichte, sofern vorhanden, darf nicht unter 118 kg betragen. Dieses Gewicht beinhaltet alle wesentlichen festen Beschläge, welche geschraubt, geklebt oder durch Bolzen mit dem Rumpf verbunden sind; aber ausgenommen Schwert, Ruder, Pinne Segel, Spieren, Verstegung, Kompass, loses Tauwerk einschließlich Großschot und aller andren entfernbaren und nicht maßgeblichen teile. Untergeordnete Ausrüstung wie Spinnakerbäume, Paddel, Anker, Schlepplein und Signalmittel müssen ebenfalls entfernt werden.

8.3 Wenn erforderlich werden Ausgleichgewichte, welche zusammen nicht mehr als 7,0 kg wiegen dürfen, dauerhaft an der Unterseite der Duchten befestigt.

8.4 Wenn der Rumpf nach Gebrauch mehr als 118 kg wiegt, kann er offiziell nachgewogen werden in Übereinstimmung mit Regel 8.1 und 8.2. wurden

vorher Ausgleichgewichte angebracht, so muss das über 118 kg hinausgehende Gewicht zuerst durch Reduzieren oder Entfernen dieser Ausgleichgewichte vermindert werden. Wenn der Rumpf danach immer noch schwerer als 118 kg ist, kann der Eigner das Gewicht durch Entfernen von Beschlägen weiter vermindern, aber das Gewicht darf nicht durch Entfernen oder Erleichtern der in Regeln 7.1 beschriebenen Baumaterialien vermindert werden.

8.5 Nach offiziellem Nachwiegen muss der Eigner des Bootes einen neuen Messbrief beantragen.

Regel 9. Schwert

9.1 Wenn es ganz aufgeholt ist, darf das Schwert mit keinem Teil unterhalb der Kiellinie herausragen.

9.2 Das komplette Schwert muss im Wasser schwimmen.

9.3 Die Gesamtdicke des Teils des Schwerts, welcher außerhalb des Rumpfes liegt, wenn es ganz abgefiert ist, darf einschließlich aller Farbschichten nicht mehr als 27mm betragen.

9.4 Eine Schwertbolzenverstellung während einer Wettfahrt ist nicht erlaubt.

Regel 10. Schotführung

Die Schoten von Großsegel, Vorsegel und Spinnaker müssen zu Punkten geführt werden, welche innerhalb der Außenkanten der Scheuer liegen.

Regel 11. Mast

11.1 Ein rotierender oder bleibend gebogener Mast ist nicht erlaubt.

11.2 Die Mastfußposition darf während einer Wettfahrt nicht veränderbar sein.

11.3 Der Durchmesser des Mastprofils darf höchstens 80mm betragen.

11.4 Der Zweck dieser Regel ist sicherzustellen, dass alle Masten sich in der gleichen Höhe über dem Teil der Rumpfaußenhaut befinden, welcher sich unterhalb der Mastspur befindet. Bei eingesetztem Mast darf die Oberkante des in Regel 13.2 beschriebenen unteren Vermessungsbandes nicht höher als 1060 mm über der Oberseite des vorderen Auftrieb tanks liegen.

Regel 12. Bäume

12.1 Großbaum:

Der Durchmesser des Baumprofils darf höchstens 100 mm betragen.

12.2 Spinnakerbäume:

Die Länge des Spinnakerbaumes einschließlich aller Beschläge darf 2516 mm nicht überschreiten.

Regel 13. Bänder an Mast und Großbaum

13.1 Mast

Der Mast muss mit drei Vermessungsbändern versehen sein, welche aufgemalt sein müssen oder aus dauerhaftem Klebeband bestehen müssen, vorausgesetzt die maßgebenden Kanten des Klebebandes sind mit Körnerschlägen oder Anrisslinien auf der Mastoberfläche gekennzeichnet. Die Farbe der Bänder muss zu der des Mastes stark kontrastieren und sie müssen eine Breite von etwa 15 mm haben.

13.2 Die Oberkante des unteren Bandes muss sich 1050 mm +/- 2 mm über dem Mastfuß einschließlich Spurzapfen befinden. Bei gesetztem Großbaum darf die Verlängerung der Oberseite des Baumes den Mast nicht unterhalb der Oberkante dieses Bandes schneiden.

13.3 Die Unterkante des mittleren Bandes muss 4260 mm +/- 2mm über der Oberkante des unteren Bandes liegen. Die Verlängerung des Vorsegelvorlieks und des Vorstages bzw. Vorsegefells muss den Mast unterhalb dieses Bandes schneiden.

13.4 Die Oberkante der Spinnakerfallscheibe oder die Mitte des Führungsauges darf sich höchstens 100 mm oberhalb der Unterkante des mittleren Bandes befinden.

13.5 Die Unterkante des oberen Bandes darf höchstens 6170 mm oberhalb der Oberkante des unteren Bandes liegen.

13.6 Baum:

Der Baum muss mit einem aufgemalten oder geklebten und wie in 13.1 gekennzeichneten Band versehen sein, dessen Farbe zu der des Baumes stark kontrastiert und welches eine Breite von etwa 15 mm hat. Wenn der Baum mit dem Lümmelbeschlag am Mast verbunden ist und mit diesem einen rechten Winkel bildet und sich in der Mittschiffsebene befindet, darf der

Abstand zwischen der Achterkante des Mastes und der Vorderkante des Baumbandes höchstens 2845 mm betragen.

Regel 14. Trapez

Abgesehen von den im Cockpitbereich angebrachten Fußgurten darf außer der Trapezeinrichtung keine andere Vorrichtung benutzt werden, welche sich außenbords von Rumpf, Mast oder Rigg befindet oder an der Besatzung befestigt oder von ihr benutzt wird und deren Zweck es ist, eine oder mehrere Personen ganz oder teilweise außenbords zu halten; ausgenommen hiervon ist eine elastische Schlaufe, welche an jeder Seite der Scheuerleiste befestigt ist und dazu dient, einen Fuß der Trapez aufzunehmen. Die Trapezeinrichtung darf entweder vom Vorschoter oder vom Steuermann, aber nicht von beiden zugleich benutzt werden.

Regel 15. Segel

15.1 Segel müssen in Übereinstimmung mit den zur Zeit gültigen „IYRU Segelvermessungsregeln“ hergestellt und vermessen werden, mit Ausnahme wo diese durch die Klassenvorschriften geändert werden. Wenn in diesen Klassenvorschriften ein Ausdruck benutzt oder eine Vermessung beschrieben wird, welche durch die „IYRU Segelvermessungsregeln“ definiert sind, so ist dieses hier *kursiv* gedruckt.

15.2 Während der Vermessung muss sich ein Segel in folgendem Zustand befinden:

Es muss trocken sein, darf nicht an Spieren oder am Rigg befestigt sein, alle Latten müssen entfernt sein, Taschen gleich welcher Art müssen flach liegen und es soll entlang eines zu ermittelnden Maßes gerade soviel Spannung im Tuch aufgebracht werden, um quer zur Maßlinie liegende Falten zu entfernen.

15.3 Jedes Segel muss durch einen offiziellen Vermesser vermessen werden und wenn es mit diesen Regeln übereinstimmt, soll das *Segel* von ihm in der Nähe des *Halses* bei *Großsegeln* und *Vorsegeln* und in der Nähe des *Kopfes* bei *Spinnakern* mit Datum und Unterschrift versehen werden. (Vermerke bei Regatta-Vermessungen sollen am Schothorn erfolgen). Der Vermesser muss die Segel mit einer Nummer versehen, um die verschiedenen Segel eines Bootes unterscheiden können.

15.4 Großsegel:

15.4.1 Das *Segel* muss aus *einlagigem, weichen Tuch* hergestellt sein.

15.4.2 Das *Segel* muss durchgehend aus dem selben *gewebten Fasertuch* bestehen, ausgenommen hiervon sind ein oder zwei nichtgewebte transparente Fenster. Jedes dieser Fenster darf eine Fläche von höchstens 0,23 m² haben. Die *Gewebefasern* des Tuches müssen aus Polyester bestehen.

15.4.3 Das *Großsegel* muss so gesetzt werden, dass sich der höchste sichtbare Teil des Kopfes unterhalb der Unterkante des oberen Vermessungsbandes am Mast befindet und der achterlichste sichtbare Teil des *Achterlieks* sich vorlich der Vorderkante des Baumbandes befindet. Der letzte Satz von Regel 13.2 kommt zur Anwendung.

15.4.4 Die *Achterlieklänge* (der kürzeste Abstand zwischen *Kopf* und *Schothorn*) darf nicht größer als 6820 mm sein.

15.4.5 Das *Großsegel* muss mit vier *Lattentaschen* im *Achterliek* versehen sein, so dass die *Achterliekslänge* in gleiche Teile geteilt wird mit einer Toleranz von +/- 80 mm, gemessen zur Mittellinie jeder *Lattentasche*. Die Länge der oberen Segellatte darf nicht mehr als 1200 mm betragen. Die Länge der unteren drei Latten darf 1000 mm nicht überschreiten. Keine Latte darf breiter als 50 mm sein.

15.4.6 Die *Breite des Großsegels* bei $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{2}$ und $\frac{3}{4}$ Höhe muss in Übereinstimmung mit den zur Zeit gültigen „ISAF Segelvermessungsregeln“ gemessen werden. Die Breite des *Großsegels* muss als kürzeste Entfernung vom *Achterliekspunkt* zum *Vorliek* gemessen werden, indem ein Maßband über das Segel geschwungen wird. Die *Breiten des Großsegels* dürfen folgende Maße nicht überschreiten: *Breite* bei $\frac{1}{4}$ Höhe 2595 mm; bei $\frac{1}{2}$ Höhe 2015 mm; bei $\frac{3}{4}$ Höhe 1205 mm.

15.4.7 Kein Maß des Kopfbretts darf 220 mm überschreiten.

15.4.8 Das JAVELIN – Klassenzeichen, Nationalitätsbuchstaben und die dem Boot zugeteilte Registriernummer (Segelnummer) müssen in Übereinstimmung mit ISAF - Regel 77 angebracht sein, ausgenommen wo diese durch die Klassenregeln geändert wurde.

15.4.9 Das JAVELIN – Klassenzeichen muss aus einem roten Kreis mit einem Außendurchmesser von 500 mm +/- 25 mm und einer Breite von 50 +/- 5 mm

bestehen, welcher von einer Pfeilspitze mit Schaft geteilt wird. Das Klassenzeichen muss an beiden Seiten des Großsegels deckend angebracht werden, so dass die Pfeilspitze mit Schaft mit einem Winkel zur horizontalen zwischen 30° und 40° nach vorne und aufwärts zeigt.

15.5 Vorsegel

15.5.1 Das *Segel* muss aus *einlagigem, weichen Tuch* hergestellt sein.

15.5.2 Das *Segel* muss durchgehend aus dem selben *gewebtem Fasertuch* bestehen, ausgenommen hiervon ist ein nicht gewebtes transparentes Fenster. Die Fläche dieses Fensters darf nicht größer als 0,23 m² sein. Die *Gewebefasern* des Tuches müssen aus Polyester bestehen.

15.5.3 Es dürfen keine Verstärkungen wie Latten oder andere Versteifungen verwendet werden mit Ausnahme der gebräuchlichen Doppelungen, welche aus dem selben Material wie das übrige Segel bestehen.

15.5.4 Wenn das *Vorsegel* gesetzt ist, muss es den Regeln 7.4 und 13.3 entsprechen.

15.5.5 Die *Vorlieklänge* (der Abstand zwischen *Kopf* und *Hals*) darf nicht größer sein als 4420 mm.

15.5.6 Der kürzeste Abstand zwischen *Schothorn* und dem *Vorliek* darf nicht mehr als 2320 mm betragen.

15.5.7 Die Unterlieksrundung darf nicht mehr als 200 mm betragen. Dieses Maß wird ermittelt als Abstand zwischen der Kante des Unterlieks am Punkt der größten Rundung und eine geraden Linie zwischen dem *Hals* und dem *Schothorn*.

15.6 Spinnaker

15.6.1 Das *Segel* muss aus *einlagigem, weichen Tuch* hergestellt sein.

15.6.2 Das *Segel* muss durchgehend aus dem selben *gewebten Fasertuch* bestehen. Die *Gewebefasern* müssen aus Polyester bestehen.

15.6.3 Der *Spinnaker* muss dreieckig und symmetrisch sein und darf an Kopf und Schothorn und entlang der Lieken keine anderen Versteifungen haben als die gebräuchlichen gewebten Säume, Doppelungen, Liekbänder oder leichten Liektaue.

15.6.4 Wenn der *Spinnaker* am Kopf und an den Schothörnern aufgehängt wird und entlang des Tuches gemessen wird darf der Abstand vom Kopf bis

zur Kante des *Unterlieks* in der Mitte nicht mehr als 5770 mm betragen und die *Lieklängen* nicht größer sein als 5440 mm.

15.6.5 Kein Teil des *Spinnakers* darf eine größerer Breite als 4100 mm haben.

15.6.6 Die Nationalitätsbuchstaben und die dem Boot zugeteilte Segelnummer sind in Übereinstimmung mit ISAF – Regel 77 an der Vorderseite oder an beiden Seiten des Spinnakers anzubringen.

Übersetzung: Th. Bröker

Mit Hinweis auf Regel 4., zweiter Satz.

- Änderungen der Klassenvorschriften durch die JAVELIN – International Klassenorganisation vorbehalten. –

Ergänzungen zu den Klassenvorschriften nach den Definitionen der International Sailing Federation:

ISAF – Regel 77

ist nachzulesen in der Wettfahrtregeln - Segeln - 1997 – 2000,
Anhang H (oder folgende Ausgaben)

Auszüge entsprechend den Forderungen der JAVELIN – Klasse:

Größe und Art der Nationalitätsbuchstaben und Segelnummern:

Minimale Höhe: 300 mm

Minimaler Zeichenabstand: 60 mm

Schrifttype HELVETICA oder andere mit gleicher oder besserer Lesbarkeit.

Anbringung der Beschriftung im Großsegel:

- Oberhalb eines Kreisbogens, welcher 60% der Vorlieklänge unterhalb des Kopfes liegt.
- Nationalitätsbuchstaben oberhalb der Segelnummer
- Buchstaben und Nummer auf der Stb.-Seite höher als auf der Bb.-Seite, so das sie sich bei Gelegenheit nicht gegenseitig verdecken.
- Das Klassenzeichen ist oberhalb der Buchstaben und Nummer deckungsgleich anzubringen.

Das Vorsegel muss keine Beschriftung tragen.

Anbringung im Spinnaker:

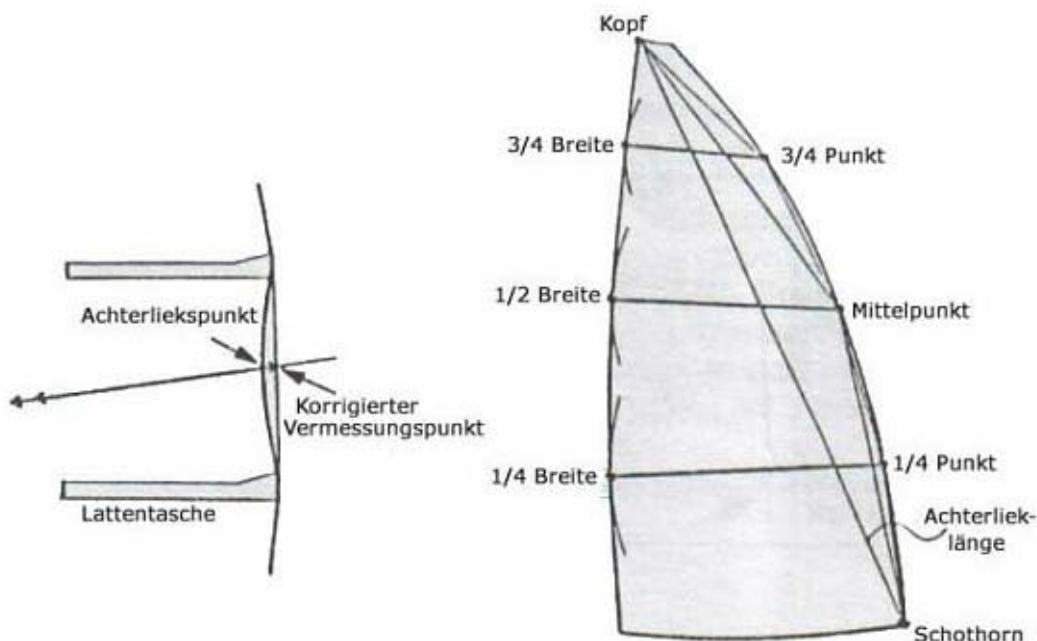
- Nationalitätsbuchstaben und Segelnummern müssen auf der Vorderseite und können auf beiden Seiten des Segels angebracht werden. (Kein Klassenzeichen)
- Die Beschriftung muss innerhalb eines Streifens liegen, welcher durch den Radius von 40% und 60% der Seitenlieklänge gebildet wird, ausgehend vom Kopf des Spinnakers.

Aus den IYRU – Segelvermessungsregeln:

Breiten des Großsegels

Als Breiten gelten die Entfernungen von den Achterlieksvermessungspunkten (Definition s.h. unten) zum jeweiligen nächstliegenden Punkt an der Vorderkante des Segels einschließlich Liektau. Jeder Punkt am Achterliek, von dem aus eine Breite gemessen wird, muss auf einer Geraden liegen, mit der ggf. eine konkave Stelle des Achterlieks überbrückt wird.

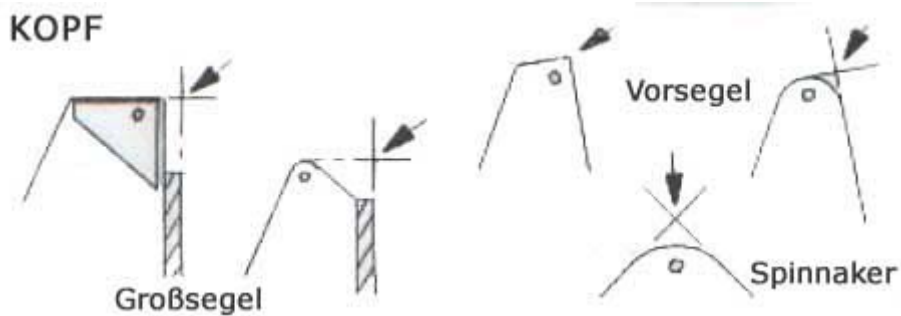
Der Mittelpunkt des Achterlieks wird durch Übereinanderlegen von Kopf und Schothorn ermittelt; die Bestimmung des Viertel- bzw. Dreiviertelpunkt erfolgt dadurch, dass Kopf und Schothorn auf den Mittelpunkt gelegt werden. (Definition von Kopf und Schothorn siehe Zeichnungen)



Kopf Groß-, Vorsegel und Spinnaker

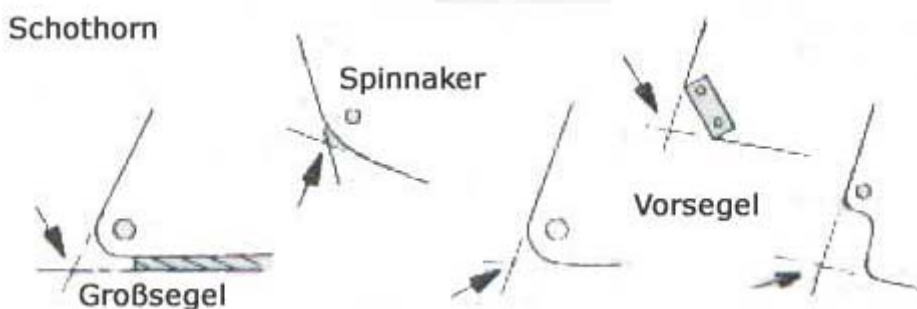
Großsegel und Vorsegel: Der Schnittpunkt des Vorlieks oder dessen Verlängerung mit einer Linie, welche durch den höchsten Punkt des Segels geht und rechtwinklig zum Vorliek verläuft.

Spinnaker: Der Schnittpunkt der Seitenlieken oder deren Verlängerungen



Schothorn Groß-, Vorsegel und Spinnaker

Schothorn: Der Schnittpunkt des Unterlieks mit dem Achterliek oder jeweils deren Verlängerungen.



Hals Groß-, Vorsegel und Spinnaker

Hals: Der Schnittpunkt des Unterlieks mit dem Vorliek oder jeweils deren Verlängerungen.

