

# **Klassenvorschrift**

für die

## **Nationale Klasse**

des

zehnriemigen Ruder- und Segelkutter

### **Kutter ZK 10**

Deutscher Seesportverband e.V.

Gültig  
ab 1. Januar 1997

Stand:  
03. März 2004



# Klassenvorschrift Kutter ZK 10

- 0. Inhalt**
- 1. Allgemeines**
- 2. Gebühren**
- 3. Hersteller und Baulizenzen**
- 4. Registrierung, Messbrief**
- 5. Vermessung**
- 6. Identifizierungszeichen**
- 7. Festlegungen**
- 8. Der Rumpf**
- 9. Das Gewicht**
- 10. Die Segel**
- 11. Segellatten**
- 12. Masten und Spieren**
- 13. Messmarken**
- 14. Schwert**
- 15. Ruderblatt**
- 16. Riemen**
- 17. Auftriebsbehälter**
- 18. Mindestausrüstung für Wettkämpfe**
- 19. Vorschriften für Klassenwettfahrten**
- 20. Gebühren**
- 21. Begriffsbestimmungen und Abkürzungen**
- 22. Anlagen**
- 23. Erläuterungen**
- 24. Änderungen**

## **1. Allgemeines**

Der Kutter ZK 10 ist ein von der Yachtwerft Berlin in der Holzausführung und der Kutter ZK 10 -GUP- ein von der Schiffswerft Rechlin in der Kunststoffversion entworfener und gebauter Ruder- und Segelkutter.

Beide Ausführungen werden einheitlich als Kutter ZK 10 bezeichnet.

Die Marke Kutter ZK 10 ist beim Deutschen Patent- und Markenamt unter der Nummer 301 48 603 eingetragen.

Diese Klassenvorschrift soll sicherstellen, daß alle Boote dieser Klasse in allen Punkten, die Geschwindigkeit und die Segeleigenschaften beeinflussen, gleich sind. Die Vorschrift ist in diesem Sinne auszulegen. Alles was in dieser Klassenvorschrift nicht ausdrücklich erlaubt ist, ist verboten. Wer gegen diese Klassenvorschrift verstößt verliert die Klasse und muß den Nachweis der Einhaltung erbringen.

Alle Boote dieser Klasse müssen nach den offiziellen Unterlagen gebaut sein (Klassenvorschrift; Zeichnungen; Messbrief).

Bestehen Widersprüche zwischen Klassenvorschrift, Zeichnungen und Messbrief, so ist dieses dem technischen Ausschuß des DSSV zur Klärung vorzulegen.

Die Verwaltung der Klasse obliegt dem DSSV.

Der DSSV übernimmt keine rechtliche Haftung hinsichtlich dieser Vorschrift und irgendwelcher daraus abgeleiteter Ansprüche.

Diese Vorschrift ist gültig ab dem 01. Januar 1997.

Ab 01. Januar 1998 sind nur solche Kutter zu Wettfahrten des DSSV zugelassen, welche vermessen sind. Bootsrümpfe die vor diesem Termin gebaut wurden und dieser Vorschrift nicht entsprechen, können einen Messbrief erhalten, wenn die zur Zeit des Baues gültigen Vorschriften eingehalten wurden.

Die Bauvorschriften der ehemaligen VEB Schiffswerft Rechlin und VEB Yachtwerft Berlin bleiben für die Vermessung von Neubauten gültig. Eine, auch teilweise, Übernahme der Klassenvorschrift ist für die oben spezifizierten Boote erlaubt.

Alle Neubauten mit baulichen Veränderungen sind grundsätzlich beim technischen Ausschuß des DSSV einzureichen und genehmigen zu lassen.

Für Boote die im Bereich des DSSV gebaut werden oder wurden, hat nur diese Klassenvorschrift Gültigkeit.

## **2. Gebühren**

Die Vermessungs- und Registriergebühren werden vom DSSV festgelegt und richten sich nach der jeweils gültigen Gebührenordnung.

Die Lizenzgebühren sind an den DSSV zu zahlen (siehe auch Pkt. 20.).

### **3. Hersteller und Baulizenzen**

Boote der Klasse Kutter ZK 10 dürfen nur durch Hersteller gebaut werden, die hierfür vom Generalsekretariat des DSSV lizenziert sind.

Eigenbau ohne Lizenz ist erlaubt. Als Eigenbauer gelten die Personen, die nicht mehr als ein Boot im Jahr ausschließlich für den Eigenbedarf bauen.

Baulizenzen müssen beim DSSV beantragt werden. Bei ausländischen Werften muß dieser Antrag durch den jeweiligen nationalen Verband befürwortet werden.

Die Baulizenzgebühr muß vom Hersteller für jedes gebaute Boot an den DSSV gezahlt werden, unabhängig davon, ob dieses Boot später vermessen und/ oder registriert wird.

Der Hersteller ist verpflichtet, die Boote der Klasse Kutter ZK 10 in Übereinstimmung mit der gültigen Klassenvorschrift zu bauen.

Der Hersteller ist verpflichtet, unter Verzicht auf die Einrede der Verjährung alle nachweislich beim Bau entstandenen Regelwidrigkeiten auf eigene Kosten zu beseitigen.

### **4. Registrierung, Messbrief**

An Klassenwettfahrten dürfen nur solche Kutter teilnehmen, für die ein gültiger, vom DSSV abgestempelter und auf den Namen des Eigners ausgestellter Messbrief vorliegt.

Der Messbrief wird vom DSSV aufgrund eines von einem anerkannten Vermesser ausgefüllten Messblattes erstellt.

Der Messbrief wird ungültig durch:

- Eignerwechsel. In diesem Fall muß der Messbrief beim DSSV eingereicht werden, zusammen mit einer Erklärung des Voreigners, daß am Boot keine Veränderungen vorgenommen wurden, die gegen die Klassenvorschrift verstoßen.
- Änderungen am Rumpf. Hierzu ist eine Nachvermessung durch einen DSSV- Vermesser notwendig.

### **5. Vermessung**

Die Vermessung darf nur von einem DSSV anerkannten Vermesser vorgenommen werden.

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.

Die Vermessung muß mit den offiziellen DSSV- Schablonen erfolgen.

Soweit diese Vorschrift nichts anderes aussagt, gelten die Equipment Rules der ISAF in der jeweils gültigen Fassung (Pkt. 23 Erläuterungen).

Holz- und Kunststoffkutter der o.g. Werften, welche vor dem 01. Januar 1996 gebaut wurden, erhalten jeweils einen Messbrief, in dem alle relevanten Maße und Daten niedergeschrieben sind.

Diese Daten gelten als Vermessungswerte für den jeweiligen Kutter.

Die in der vorliegenden Klassenvorschrift niedergeschrieben und auf den Messblättern und Messbriefen angegebenen Toleranzen zu den relevanten Maßen gelten bei der Vermessung auch für diese Kutter.

Nach der Erstvermessung ist der Eigner verantwortlich für die Einhaltung der Klassenvorschrift.

Nach der gültigen Vermessung sind Rumpf und Ruderblatt, sowie die Masten durch Messplaketten zu kennzeichnen.

Die Segel werden durch geprägte (gebissene) Marken oder Stempel gekennzeichnet.

Die Vermessung bei Kunststoff- Serienbooten kann in Form einer Typprüfung durchgeführt werden. Die Bedingungen einer Typprüfung werden im einzelnen zwischen dem technischem Ausschuß des DSSV und der Bauwerft geregelt. Die Prüfung selbst erfolgt nach folgendem Schema:

- Die ersten 3 Boote jeder Serie werden von einem Vermesser entsprechend dieser Klassenvorschrift geprüft.
- Die Messblätter der Typprüfung werden vom technischem Ausschuß des DSSV kontrolliert und bei ausreichender Baugenauigkeit wird die Typprüfung genehmigt.
- Ein Vermesser kontrolliert unregelmäßig die Fertigung der Werft.
- Die Werft verpflichtet sich die Klassenvorschrift einzuhalten und bei später festgestellten Abweichungen die Kosten für die Nachvermessung der gesamten Serie zu tragen.
- Werden die Formen erneuert bzw. geändert, muß ein Vermesser für diese Serie erneut die ersten 3 Boote nach dieser Klassenvorschrift vermessen.
- Boote einer typgeprüften Serie erhalten Messbriefe mit dem zusätzlichen Vermerk „Typgeprüft“.

## **6. Identifizierungszeichen**

Das Identifizierungszeichen besteht aus Klassenzeichen und Unterscheidungsnummer.

Das Klassenzeichen der Holzboote ist ein „Z“ und der Kunststoffboote ein „K“.

Als Unterscheidungsnummer gelten die Baunummern der ehemaligen VEB Schiffswerft Rechlin und VEB Yachtwerft Berlin.

Kunststoffboote mit grauer Gelcoat (gebaut für die ehemalige Volksmarine) führen vor ihrer Baunummer die Ziffer 3, wobei die erste Unterscheidungsnummer 301 lautet.

Neubauten ab 1996 führen als Unterscheidungsnummer die Nummer ihres Messbriefes, beginnend mit 400.

Die Unterscheidungsnummer ist in gut lesbaren großen arabischen Zahlen am Vorderstegen unterhalb der Klampe einzuschlagen oder auf der Steuerbordseite auf dem Längsträger des Schwertkastens einzuschlagen.

Bei Neubauten kann die Markierung am Vorderstegen und Schwertkasten entfallen, wenn eine Kennzeichnung nach CE- Norm am Spiegel erfolgt.

Das Klassenzeichen ist oberhalb der Unterscheidungsnummer auf beiden Seiten des Großsegels, die Unterscheidungsnummer ist oberhalb des ersten Drittels des Großsegels, auf beiden Seiten des Segels jeweils in unterschiedlicher Höhe anzubringen, an StB. höher als an BB.  
(YRU- Vermessungsregel Abb. 10.9.2)

Die Farbe des Identifizierungszeichen muß kontrastierend zum verwendeten Segeltuch sein.

Folgende Mindestgrößen für die Identifizierungszeichen sind vorgeschrieben:

Höhe:	300 mm
Breite (ausgenommen die Nr. „1“)	200 mm
Strichbreite:	45 mm
Abstand zwischen den benachbarten Buchstaben und Zahlen, wobei arabische Ziffern und lateinischen Buchstaben zur Anwendung kommen müssen.	60 mm

## 7. Festlegungen

Freigestellt sind:

- die Führung der Schoten, Strecker, Fallen, Niederhalter
- Vorrichtungen zum Belegen der Schoten, Strecker, Fallen, Niederhalter
- Vorrichtungen zur Windanzeige (mechanisch oder elektronisch)
- Hilfen für den Segeltrimm
- Vorrichtungen zur Verkleinerung der Segelfläche (Rollreffock, Roll- oder Bindereff in Groß und Besan)
- das Fahren von Stemmleisten und deren Halterungen
- der Einbau einer Lenzanlage

Verboten ist:

- der Einsatz von Baumaterialien aus Karbon und Titan im Rumpf und im Ruderblatt, sowie in Masten und Spieren
- die Erhöhung der Ruderduchten (Polsterung bis maximal 50 mm im unbelasteten Zustand sind erlaubt)

## 8. Der Rumpf

Rumpfvermessung

Mindestvermessung:

Länge ü. A.	(gerade Entfernung gemessen von HK Spiegel zu VK Stevenschiene):	LüA	7 500 mm + 50 / - 20
Breite ü.A.		BüA	2 150 mm + 50 / - 20
Breite gemessen auf folgenden Positionen:			
am Spiegel	(außen auf Höhe des Dollbordes)	BSP	1 430 mm ± 20
in der Runzel der Schlagducht	(Außenkante der Runzel)	BSD	1 920 mm ± 20
in der Runzel der 2. Arbeitducht	(Außenkante der Runzel)	B2A	2 040 mm ± 20
in der Runzel der Bugducht	(Außenkante der Runzel)	BBD	1 755 mm ± 20
Höhe Spiegel	(gemessen von UK Kielschiene bis OK Spiegel mittschiffs in der Spiegelebene)	HS	1 225 mm ± 20
Rumpfmaß außen	(gemessen OK/OK Scheuerleisten vor dem Schwertschlitz)	RM	3 000 mm ± 20

Weitere Maße und Daten siehe Messblatt „Boot und Rigg“.

## 9. Das Gewicht

Das Mindestgewicht des Bootskörpers in holztrockenem Zustand ohne Spieren, Takelage und Ruderblatt mit Pinne, ohne laufendes und stehendes Gut, sonst komplett mit Fußboden und Schwert sowie allen vorgeschriebenen Auftriebsbehältern darf nicht kleiner sein als

Ausgleichgewichte sind erlaubt bis	maximal	1 000 kg
Ohne Ausgleichgewichte darf das Boot also nicht leichter sein als 900 kg		100 kg

Die Ausgleichgewichte müssen aus Metall bestehen und je in Hälften oder Vierteln an den Unterseiten des Decks der Vor- und Achterlast zur Zufriedenheit des Vermessers befestigt und vermarktet sein. Anzahl und Gewicht sind in den Messbrief einzutragen.

## 10. Die Segel

Während einer Wettfahrt dürfen nur Segel gefahren werden, die vom einem anerkannten Vermesser des DSSV vermessen und als solche gekennzeichnet sind.

Die Segel müssen aus Kunstfasergewebe hergestellt sein. Als gewebtes Material (Gewebe) sind Materialien anzusehen, bei denen sich die Fasern voneinander trennen lassen, ohne das ein Filmrückstand übrig bleibt.

Die Segel müssen im Regelfall weiß sein, ausgenommen hiervon ist der Spinnaker. Lohfarbene Segel (braune Fischersegel) sind zulässig.

Die Lieken müssen mit den Spieren und Masten fest verbunden sein. Die Befestigung an den Masten hat durch Reihleinen zu erfolgen.

Die Größe der Verstärkungen an den Lieken darf maximal 3% der Vorlieklänge plus 150 mm betragen. Die Verstärkungen müssen ebenfalls aus gewebtem Tuch bestehen.

Maximale Segelmaße  
Alle Angaben in Millimeter

Segelmaße	Bezeichnung	Großsegel	Besansegel	Genua	Fock	Spinnaker
Achterliek	AL	6190	4750	5000	4660	-
Untерliek	UL	2740	2220	3700	3000	-
Knickmaß gesamt	KM	6000	4850	-	-	-
Mittelbreite	MB	2100	1600	-	-	-
Vorliek	VL	-	-	4900	4800	-
Mittelpunktlänge	MP	-	-	4900	4750	-
Kopfbreite	KB	50				-
Verstärkungen an den Ecken	E	330	300	300	300	330
Seitenlieklänge	SL	-	-	-	-	5650
½ Größte Breite	GB	-	-	-	-	2260

Die Lieklängen beinhalten Reck.

Die Segel müssen innerhalb der Messmarken gefahren werden, dadurch ergeben sich die Mast- und Gaffellieklängen konstruktiv.

Maximale Wölbungen an den Lieken

Alle Angaben in Millimeter

Maße	Bezeichnung	Großsegel	Besansegel	Genua	Fock	Spinnaker
Wölbung Achterliek	WA	350	250	-	-	-
Wölbung Unterliek	WU	-	-	200	150	-

Am Wind Segelfläche

Die berechnete Segelfläche (Groß- und Besansegelfläche und Vorsegeldreiecksfläche) darf 21,32 m<sup>2</sup> nicht überschreiten. Dabei beträgt die berechnete Vorsegeldreiecksfläche 4,37 m<sup>2</sup>.

Die einzelnen Flächen berechnen sich wie folgt:

Für die Gaffelsegel  $F_G = ((D_{ia} * L_{ot_{D_{ia}}}) + (A_L * L_{ot_{A_L}})) / 2 + \frac{2}{3} A_L * W_A$

Für die Vorsegel  $F_V = (V_L * L_{ot_{V_L}}) / 2 + \frac{2}{3} U_L * W_U$

Für den Spinnaker  $F_S = S_L * (H_U + \frac{1}{2} G_B) * 0,94$

Maße in Quadratmeter

	Bezeichnung	Großsegel	Besansegel	Genua	Fock	Spinnaker
Ebene Fläche	F	10,48	6,47	8,99	7,03	24,00

Die Achterlieken der Gaffelsegel müssen von den Segelecken über die vorgeschriebenen maximalen Wölbungen einen gleichmäßig strakenden Verlauf haben.

Beim Spinnaker müssen beide Lieken gleich lang sein. Der Spinnaker muß in einer Linie vom Kopf zur Mitte des Unterlieks symmetrisch sein.

Die Lage der größten Breite ist freigestellt.

Die Segelvermessung erfolgt nach den Vermessungsregeln der IYRU/ISAF. (siehe Pkt. 23 Erläuterungen)

Für die Gaffelsegel wird die Mittelbreite nach dem Klappverfahren (IYRU- Vermessungsregel 10.6.2) ermittelt.

Für die Ermittlung die Mittelpunktlänge in den Vorsegeln wird nach IYRU- Vermessungsregel 10.7.4 verfahren.

Für die Ermittlung der halben Größten Breite der Spinnaker wird nach IYRU- Vermessungsregel 10.8.5 verfahren.

Gemessen wird die Achterliekwölbung ab Hinterkante des Kopfbrettes.

Das Fahren von einem Fenster, aus nicht gewebten Material, je Segel ist gestattet. Ausgenommen hiervon ist der Spinnaker.

Maximale Fläche des Fensters: 0,3 m<sup>2</sup>.

Der Abstand zu Vor-, Achter- und Unterliek beträgt minimal jeweils 150 mm.

Alle Segel müssen das Zeichen des Segelmachers tragen.

Veränderungen, außer Reparaturen, erfordern eine Nachvermessung der Segel durch einen anerkannten DSSV- Vermesser.

## 11. Segellatten

Die Segellatten werden von oben nach unten bezeichnet, die Lage ist freigestellt.

Alle Maße sind Maximalmaße.

Alle Angaben in Millimeter

Segellatten-Nummer	Großsegel	Besan
I & IV	630	480
II & III	750	600

Die Breite der Segellatten darf betragen. 40 mm

Die Länge der Segellattentaschen darf um größer sein als die entsprechende Lattenlänge. 50 mm

## 12. Masten und Spieren

Masten und Spieren müssen gerade sein.

Freigestellt sind:

- das Fahren eines Vorstags
- Masten und Spieren aus Holz oder Aluminiumlegierung, eloxiert oder pulverbeschichtet
- das Schützen der Masten im Bereich der Gaffelschuhe und der Duchten
- die Mastverstellung innerhalb der Mastspur in Längsrichtung des Kutters
- Salinge einfacher Bauart
- das zusätzliche Anbringen von Unterwanten
- Anbringen einer Rutscherschiene für den Spibaum am Großmast
- das Verkleinern der Keep an Bäumen und Gaffeln

Verboten ist:

- das Fahren von drehbaren und permanent gebogenen Masten
- der Einsatz von Masten und Spieren, welche in Kompositbauweise hergestellt wurden
- das Fahren von zusätzlichen Spieren
- das Anbringen der Wanten, woanders als am Runselbord
- das Anbringen einer Rutscherschiene oder Keep an den Masten zur Bedienung von Groß- und Besansegel
- das Fahren eines Großmastes, welcher mehr als HOMG 1 200 mm über die UK der obersten Messmarke herausragt
- das Fahren eines Besanmastes, welcher mehr als HOMB 800 mm über die UK der obersten Messmarke herausragt
- das Erhöhen der Beschläge über maximale Mastlänge einschließlich Befestigungselementen
- das Fahren eines Großmastes mit einem Durchmesser von weniger als 70 mm
- das Fahren eines Besanmastes mit einem Durchmesser von weniger als 60 mm
- das Fahren einer Spinnakerrolle, deren Beschlag mehr als SRV 100 mm mit seiner Vorderkante über die Vorderkante des Großmastes herausragt

## Spinnakerbaum

Der Abstand von Vorderkante Mast bis Ende Spinnakerbaum, einschließlich der Beschläge, beträgt maximal SBL 2 100 mm

## 13. Messmarken

Die Messmarken an Masten und Spieren müssen deutlich sichtbar und minimal 20 mm breit sein.

Die Messmarken müssen dauerhaft in kontrastierender Farbe angebracht sein.

Die Anordnung der Messmarken ist der Anlage `Messmarkenplan´ zu entnehmen.

## 14. Schwert

Das Schwert muß aus 8 mm Schiffbaustahl oder aus legiertem Stahl, entsprechend der Zeichnung 2104-2340.66 (2)a, gefertigt sein.

Freigestellt ist:

- das Abrunden der Kanten mit einem Radius von 4 mm
- das Beschichten bis zu einer Gesamtstärke von 9 mm

Verboten ist:

- der Einbau von Profilschwertern
- jegliche Gewichtskonzentrationen innerhalb der gesamten Schwertplatte
- das Vergrößern oder Verkleinern der Schwertfläche

## 15. Ruderblatt

Die Grundlage für das Ruderblatt bildet die Zeichnung 2104-2200 (2)a.

Nachstehend sind die zulässigen Abweichungen niedergeschrieben.

Die parallele Ruderblattstärke beträgt RS 30 mm ± 3

Die Rudertiefe unter Kiel beträgt RTK 120 - 190 mm

Die minimale Breite des Ruderblattes beträgt RB 600 mm

Das Gewicht des kompletten Ruderblattes mit allen festen Beschlägen, jedoch ohne Pinne, muß mindestens betragen:

RG 15 kg

Das Ruderblatt ist mit geeigneten Mitteln gegen Verlust zu sichern.

Freigestellt ist:

- das Verjüngen des Ruderblattes ab 50 mm vor der Hinterkante bis auf die Hälfte der Materialstärke
- das Anbringen der unteren Stahlkante
- das Einlassen der Beschläge
- Kunststoffbeschichtungen

Verboten ist:

- der Einsatz von Profilruderblättern

## 16. Riemen

Die Maximallängen betragen für:

- die Arbeitsriemen 3 750 mm
- die Bugriemen 3 350 mm

Vorrichtungen am Innenhebel des Riemens, die das Drehmoment des Außenhebels ausgleichen, sind nicht gestattet.

Die Blätter müssen von der Mitte des Riemens aus symmetrisch gestaltet sein.

Die Breite der Blätter beträgt maximal 210 mm,  
deren Länge maximal 700 mm.

## 17. Auftriebsbehälter

Die Auftriebsbehälter müssen ein Volumeninhalt von mindestens (649 dm<sup>3</sup>) 610 l haben und mit den Klassenvorschrift übereinstimmen.

Die Auftriebsbehälter müssen lt. Bauvorschrift so an ihrem bestimmten Platz gestaut und fest angebracht werden, daß sie beim Kentern des Kutters nicht herausfallen und aufschwimmen können.

Bei baulichen Veränderungen muß das Mindestauftriebsvolumen lt. Bauvorschrift gesichert werden.

Bei allen anderen nicht aus Holz gefertigten Kuttern müssen die kompletten Längsdüchten mit einem geeignetem Auftriebsmedium (geschlossenem Schaumstoff oder Luftschräuche) ausgefüllt sein.

Bei Nichteinhaltung der Bestimmungen für das Anbringen und den Volumeninhalt der Auftriebskörper verliert der Kutter die Klasse.

## 18. Mindestausrüstung für Wettkämpfe

- 1 persönliches Rettungsmittel für jede an Bord befindliche Person
- 1 Rettungsring
- 1 Erste Hilfe Kasten mindestens nach DIN 13 164 - B
- 1 Bootshaken mit einer Mindestlänge von 2 000 mm
- 1 Anker (Ausführung egal), mit einem Mindestgewicht von 8 kg
- 2 Festmacherleinen
- 1 Anker- und/oder Schlepptrosse mit einer Mindestlänge von 25 m
- 4 Riemen beim Segeln mit einer Mindestlänge von 3 000 mm
- 1 Satz Werkzeug für Notreparaturen
- Bei Ruderwettkämpfen sind 2 Bugriemen und 8 Arbeitsriemen zu verwenden.

## 19. Vorschriften für Klassenwettfahrten

- **Wettfahrtregeln - Segeln -**

In direktem Zusammenhang mit diesen Klassenregeln stehen folgende Regeln der WR: 1, 48, 50, 51, 54, 77, 78 und die Kategorie C nach Regel 79.

Klassenwettfahrten werden nach den WR, sowie der Sportordnung des DSSV ausgetragen.

Von diesen Bestimmungen darf nur mit Zustimmung des DSSV abgewichen werden.

- **Klassenvorschrift**

Diese Klassenvorschrift ist bindend für alle Wettfahrten.

Wettfahrtleitungen und -ausschüsse sind nicht berechtigt von dieser Vorschrift abzuweichen.

Der Bootsführer ist verantwortlich, daß sein Kutter der Klassenvorschrift entspricht und vollständig ausgerüstet ist.

- **Vermessung**

Jeder Eigner ist verpflichtet, sein Boot bei stattfindenden Kontrollvermessungen dem Vermesser vorzuführen.

Wird bei Kontrollvermessungen eine Verletzung dieser Klassenvorschrift festgestellt, so muß die Wettfahrtleitung die gemäß WR vorgesehenen Maßnahmen treffen. Weiterhin ist dem DSSV über diesen Vorfall zu berichten.

- **Besatzung**

Die Besatzung muß aus mindestens 6 Personen bestehen, wobei mindestens eine Person an Bord im Besitz eines gültigen Befähigungsnachweises für das jeweilige Revier sein muß.

- **Segelführung**

Das Ausbaumen von mehr als einem Segel mit dem Spinnakerbaum und das Ausbaumen mit Bootshaken oder Riemen ist verboten.

## 20. Gebühren

### Für Bauwerften

Aufnahme in das Register:	110,00 €
jeder weiterer Kutter :	16,00 €

### Für Eigner und Bauwerften:

Vollvermessung:	160,00 €
Rumpfvermessung:	80,00 €
1Satz Segel: (1 Vorsegel, Besansegel, Großsegel, Spinnaker)	100,00 €
Groß-/ Besansegel:	30,00 €
Vorsegel:	20,00 €
Neu- und Nachvermessung von Ausrüstungsteilen, sowie von Segeln	je 5,50 €
Auf Boote von Mitgliedvereinen des DSSV werden 50% Rabatt gewährt.	

30 % der Vermessungsgebühren gehen dem DSSV zum Erhalt der Klasse und zur Klassenverwaltung zu.

## 21. Begriffsbestimmungen und Abkürzungen

Nachfolgend sind alle Abkürzungen erklärt, welche sich im Textteil nicht selber erklären.

DSSV	Deutscher Seesportverband e.V	GUP	Glasfaserverstärkte unberuhigte Plaste
DSV	Deutscher Seglerverband e.V.	GfK	Glasfaserverstärkter Kunststoff
ISAF	International Sailing Federation	VEB	Volkseigener Betrieb
WR	Wettfahrtregeln -Segeln- der ISAF	DIN	Deutsches Institut für Normung
ERS	Equipment Rules of Sailing	StB	Steuerbord
CE	Conformité Européenne	UK	Unterkante
BB	Backbord	VK	Vorderkante
OK	Oberkante		
HK	Hinterkante		

## 22. Anlagen

- Messmarkenplan
- Lieklängen
- Skizze Ruderblatt
- Skizze Schwertplatte

## 23. Erläuterungen

Die angegebenen Vermessungsregeln und Skizzen dazu beziehen sich auf die deutsche Ausgabe des Vermesserhandbuches, herausgegeben vom DSV im August 1986.

Die im Augenblick gültigen ERS liegen nur in der englischen Originalversion vor.

Es wurde eine Neubezeichnung der Regeln eingeführt und ein Teil der alten Zeichnungen wurde durch dokumentierede Fotos ersetzt.

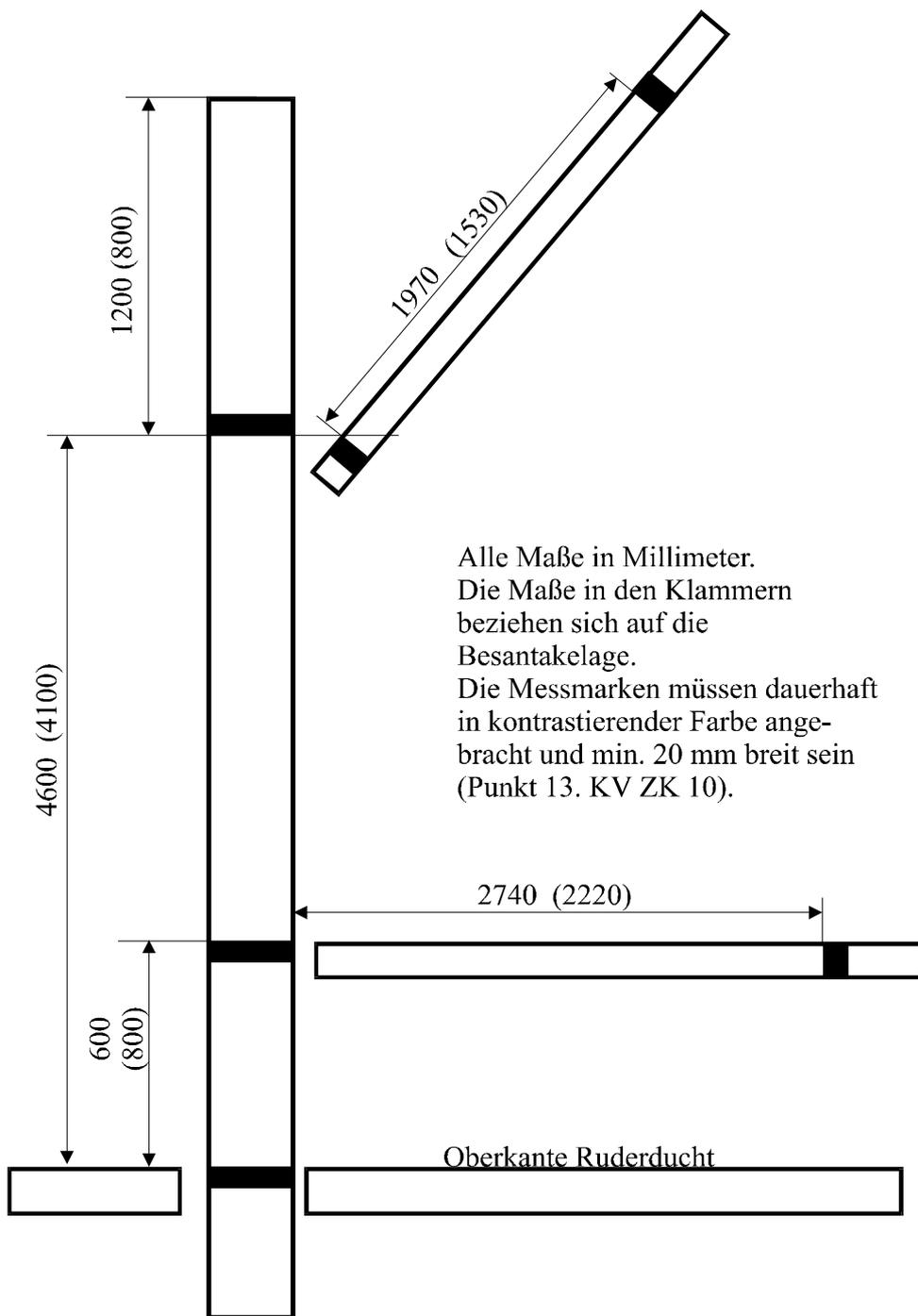
Fundamentale Änderungen zu den die Klassenvorschrift Kutter ZK 10 betreffenden Regeln haben nicht stattgefunden.

Im Zweifels- und/oder Streitfall ist die jeweils gültige englische Originalversion heranzuziehen.

## 24. Änderungen:

Ausgabe 02/97 (Erstausgabe) zu 04/98	Messmarkenplan Maß HOM; HOM max. 1 200; IYRU in ISAF 3x; Layout
Ausgabe 02/97 (Erstausgabe) zu 02/99	Segelflächen gestrichen; Achterliekwölbung Besan; Mittelbreiten; Zeichnungsnummern für Segel, Layout
Ausgabe 10/02	Komplettüberarbeitung / Neufassung, Gebühren in €
Ausgabe 03/04	Ruderblattmaße geändert, Besatzungsstärke definiert, Fenster aus Spinnaker getrichen, Signalhorn gestrichen, Gebühren geändert

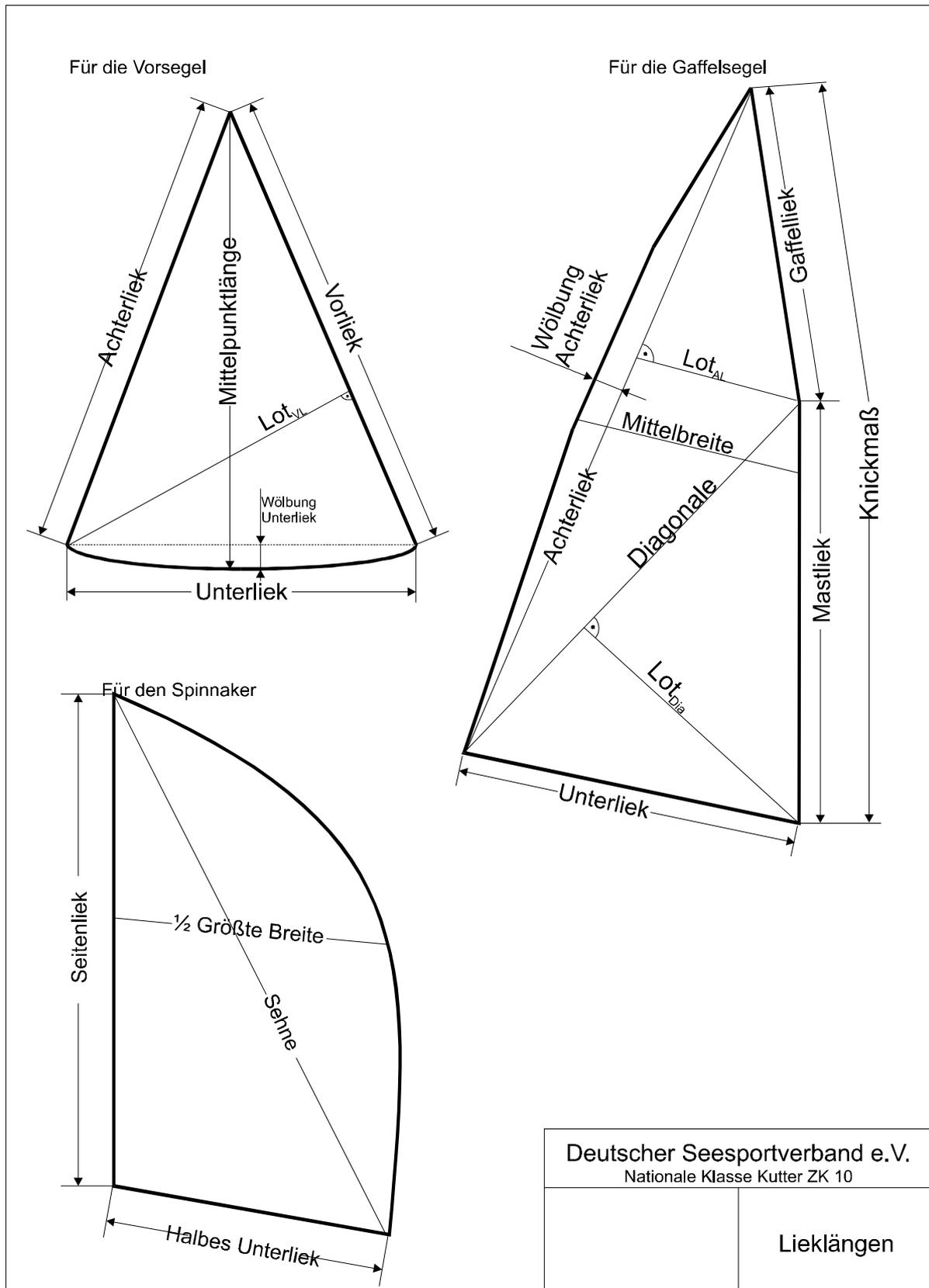
# Anlage Messmarkenplan



Alle Maße in Millimeter.  
 Die Maße in den Klammern  
 beziehen sich auf die  
 Besantakelung.  
 Die Messmarken müssen dauerhaft  
 in kontrastierender Farbe ange-  
 bracht und min. 20 mm breit sein  
 (Punkt 13. KV ZK 10).

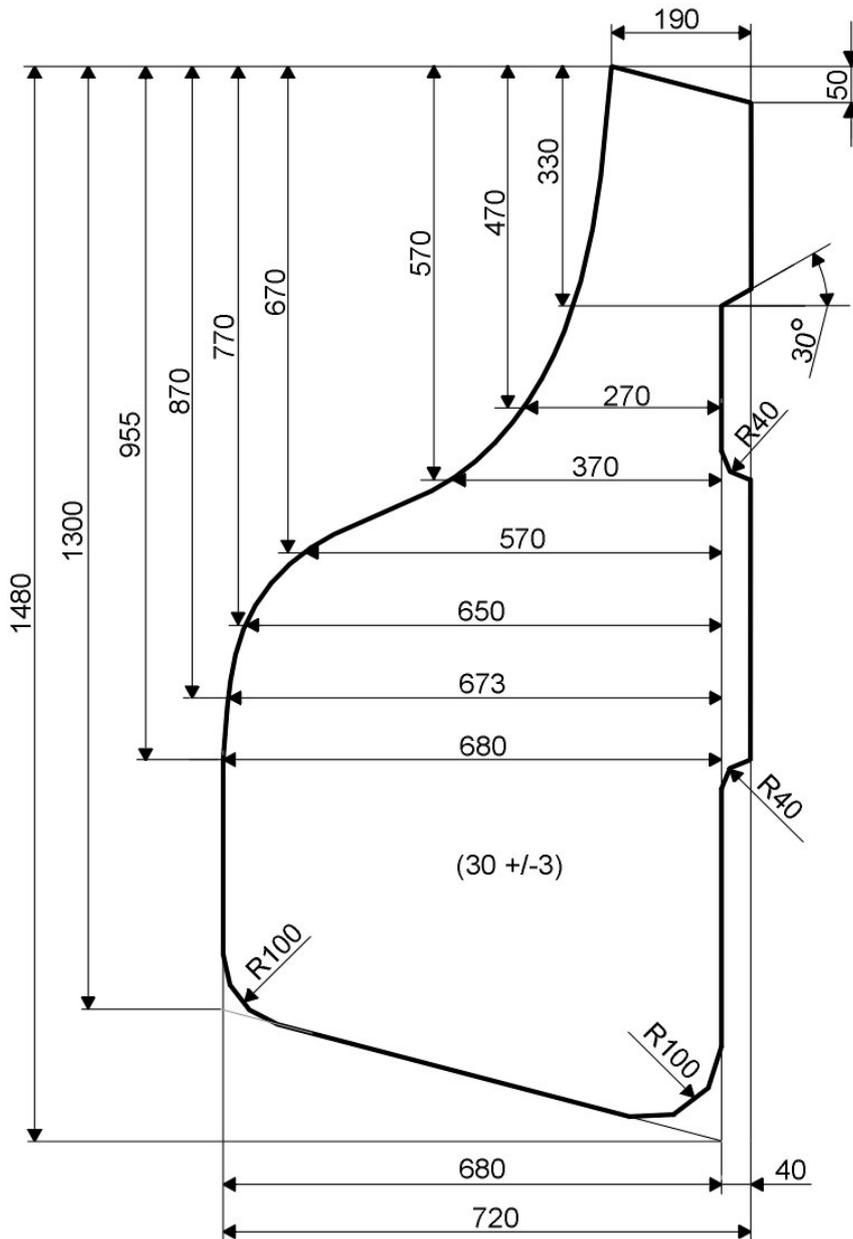
Deutscher Seesportverband e.V. Nationale Klasse Kutter ZK 10	
Maßangaben    in mm	<b>Messmarkenplan</b>

# Anlage Lieklängen



Deutscher Seesportverband e.V. Nationale Klasse Kutter ZK 10	
	Lieklängen

# Anlage Skizze Ruderblatt



Die Ruderschaftbreite kann abweichend von der Originalzeichnung sein und verbreitert werden.

Die Originalzeichnung kann bei Bedarf beim Generalsekretariat des DSSV bestellt werden.

Deutscher Seesportverband e.V.  
Nationale Klasse Kutter ZK 10

Maßangaben in mm

Ruder  
Zeichnungsnummer  
2104-2200(2) a

## Anlage Skizze Schwertplatte

