

# **Klassenvorschrift**

für die

## **Nationale Klasse**

des

zehnriemigen Ruder- und Segelkutter

### **Kutter ZK 10**

Deutscher Seesportverband e.V.

Gültig  
ab 1. Januar 1997

Fassung:  
3. März 2004

Geändert durch Verbandstagsbeschluß  
28. Februar 2016



## **0. Inhalt**

### **1. Allgemeines**

### **2. Hersteller und Baulizenzen**

### **3. Registrierung und Messbrief**

### **4. Vermessung**

### **5. Identifizierungszeichen**

### **6. Beschlüge**

### **7. Auftriebsbehälter**

### **8. Der Rumpf**

### **9. Gewicht**

### **10. Schwert**

### **11. Segel**

### **12. Segellatten**

### **13. Ruderblatt**

### **14. Masten und Spieren**

### **15. Messmarken**

### **16. Riemen**

### **17. Mindestausrüstung für Wettkämpfe**

### **18. Vorschriften für Klassenwettfahrten**

### **19. Gebühren**

### **20. Legende**

### **21. Inkrafttreten**

## 1. Allgemeines

- 1.1 Der Kutter ZK10 ist ein zehnriemiger Ruder- und Segelkutter welcher 1966 von Ulrich Czerwonka entworfen wurde.
- 1.2 Die Holzausführung ist von dem VEB Yachtwerft Berlin und die GUP-Version in dem VEB Schiffswerft Rechlin gebaut worden.
- 1.3 Kutter die in GUP oder GfK gebaut wurden oder werden, sind nachfolgend einheitlich als Kunststoffkutter bezeichnet.
- 1.4 Die Marke Kutter ZK 10 ist beim Deutschen Patentamt unter der Nummer 301 48 603 eingetragen.
- 1.5 Die Klassenvorschrift soll sicherstellen, dass alle Boote dieser Klasse in allen Punkten, die Geschwindigkeit und die Segeleigenschaften beeinflussen, gleich sind.
- 1.6 Die angegebenen Toleranzen sollen nur zum Ausgleich von Bauabweichungen dienen und nicht zur Bevorteilung von Booten ausgenutzt werden.  
Die Vorschrift ist in diesem Sinne auszulegen.
- 1.7 Alles was in dieser Klassenvorschrift nicht ausdrücklich erlaubt ist, ist verboten.
- 1.8 Wer gegen diese Klassenvorschrift verstößt, verliert die Klasse und muss den Nachweis der Einhaltung erbringen.
- 1.9 Alle Boote dieser Klasse müssen nach dem offiziellen Unterlagen gebaut sein (Klassenvorschrift, Zeichnungen, Messbrief).  
Bestehen Widersprüche zwischen Klassenvorschrift, Zeichnungen und Messbrief, so ist dieses der technischen Kommission des DSSV zur Klärung vorzulegen.
- 1.10 Die Verwaltung der Klasse obliegt dem DSSV.  
Der DSSV übernimmt keine rechtliche Haftung hinsichtlich dieser Vorschrift und irgendwelcher daraus abgeleiteter Ansprüche.
- 1.11 Ab 01.01.1998 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.
- 1.12 Die Bauvorschriften des 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.
- 1.13 Alle Neubauten mit baulichen Veränderungen sind grundsätzlich bei der technischen Kommission des DSSV einzureichen und genehmigen zu lassen.  
Für Boote die im Bereich des DSSV gebaut werden oder wurden, hat nur diese Klassenvorschrift Gültigkeit.
- 1.14 Wettfahrtausschüsse sind nicht berechtigt von dieser Klassenvorschrift abzuweichen.

## **2. Hersteller und Baulizenzen**

- 2.1 Boote der Klasse Kutter ZK10 dürfen nur durch Hersteller gebaut werden, die hierfür vom Generalsekretariat des DSSV lizenziert sind.
- 2.2 Eigenbau ohne Lizenz ist erlaubt. Als Eigenbauer gelten die Personen, die nicht mehr als ein Boot im Jahr ausschließlich für den Eigenbedarf bauen.
- 2.3 Baulizenzen müssen beim DSSV beantragt werden. Bei ausländischen Werften muss dieser Antrag durch den jeweiligen nationalen Verband befürwortet werden.
- 2.4 Die Lizenzierungsgebühr muss vom Hersteller für jedes gebaute Boot an den DSSV gezahlt werden, unabhängig davon, ob dieses Boot später vermessen und/oder registriert wird.
- 2.5 Der Hersteller ist verpflichtet, die Boote der Klasse Kutter ZK10 in Übereinstimmung mit der gültigen Klassenvorschrift zu bauen.
- 2.6 Der Hersteller ist verpflichtet, unter Verzicht auf Einrede der Verjährung, alle nachweislichen beim Bau entstandenen Regelwidrigkeiten auf eigene Kosten zu beseitigen.

## **3. Registrierung und Messbrief**

- 3.1 An Klassenwettfahrten dürfen nur solche Kutter teilnehmen, für die ein gültiger, vom DSSV abgestempelter und auf den Namen des Eigners ausgestellter Messbrief vorliegt.
- 3.2 Der Messbrief wird vom DSSV aufgrund eines von einem anerkannten Vermesser ausgefüllten Messblattes erstellt.
- 3.3 Bei einem Eignerwechsel wird der Messbrief ungültig.  
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.
- 3.4 Bei Änderungen am Rumpf wird der Messbrief ungültig.  
Hierzu ist eine Nachvermessung durch einen anerkannten DSSV-Vermesser notwendig.

## 4. Vermessung

- 4.1 Die Vermessung darf nur von einem anerkannten DSSV-Vermesser vorgenommen werden.
- 4.2 Kein Vermesser darf Boote, Schwerter, Ruder, Masten, Bäume, Gaffeln, Segel oder Ausrüstungen vermessen, die ihm gehören, die von ihm hergestellt wurden bzw. an denen er beteiligt oder Miteigentümer ist.
- 4.3 Die Vermessung muss mit dem offiziellen DSSV-Schablonen erfolgen.
- 4.4 Soweit diese Vorschrift nichts anderes aussagt, gelten die Equipment Rules of Sailing in der jeweils gültigen Fassung.
- 4.5 Holz- und Kunststoffkutter der oben genannten Werften, welche vor dem 01. Januar 1996 gebaut wurden, erhalten jeweils einen Messbrief, in dem alle relevanten Maße und Daten niedergeschrieben sind. Diese Maße gelten als Vermessungswerte für den jeweiligen Kutter. Die in der vorliegenden Klassenvorschrift niedergeschrieben und auf den Maßblättern und Messbriefen angegebenen Toleranzen zu den relevanten Maßen gelten bei der Vermessung auch für diese Kutter.
- 4.6 Nach der Erstvermessung ist der Eigner verantwortlich für die Einhaltung der Klassenvorschrift.
- 4.7 Nach der gültigen Vermessung sind Rumpf, Ruderblatt und Masten durch Messplaketten zu kennzeichnen.
- 4.8 Die Segel werden durch geprägte (gebissene) Marken oder Stempel gekennzeichnet.
- 4.9 Die Vermessung bei Kunststoff- Serienkuttern kann in Form einer Typprüfung durchgeführt werden. Die Bedingungen einer Typprüfung werden im einzelnen zwischen der technischen Kommission des DSSV und der Bauwerft geregelt. Die Prüfung erfolgt nach folgendem Schema:

Die ersten 3 Kutter jeder Serie werden von einem Vermesser entsprechend dieser Klassenvorschrift geprüft. Die Messblätter der Typprüfung werden von der technischen Kommission 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-

## 5. Identifizierungszeichen

- 5.1 Das Identifizierungszeichen besteht aus dem Klassenzeichen und der Unterscheidungsnummer.
- 5.2 Alle Identifizierungszeichen müssen aus lateinischen Buchstaben und arabischen Ziffern bestehen.
- 5.3 Als Klassenzeichen haben Holzboote ein 'Z' und Kunststoffkutter ein 'K'
- 5.4 Als Unterscheidungsnummer gelten die Baunummern des ehemaligen VEB Schiffswerft Rechlin und des VEB Yachtwerft Berlin.
- 5.5 Kunststoffkutter mit Grauer Original-Gelcoat (gebaut für die ehemalige Volksmarine) führen vor ihrer Baunummer die Ziffer 3, wobei die erste Unterscheidungsnummer 301 lautet.
- 5.6 Neubauten ab 1996 führen als Unterscheidungsnummer die Nummer ihres Messbriefes, beginnend mit 401.
- 5.7 Identifizierungszeichen am Rumpf
- 5.7.1 Die Unterscheidungsnummer ist in gut lesbaren großen Zahlen, ca. 20 mm unter dem Vorstevenbeschlag, bei Holzbooten auf der Innenseite in den Steven, bei GFK-Booten auf der Außenseite auf die Stevenschiene einzuschlagen.
- 5.7.2 Bei Neubauten kann die Markierung am Vorsteven entfallen, wenn eine Kennzeichnung nach CE-Norm am Spiegel erfolgt.
- 5.8 Identifizierungszeichen im Segel
- 5.8.1 Das Klassenzeichen ist oberhalb der Unterscheidungsnummer auf beiden Seiten des Großsegels, die Unterscheidungsnummer ist oberhalb des unteren Drittel des Großsegels, auf beiden Seiten des Segels jeweils in unterschiedlicher Höhe anzubringen, an StB höher als an BB.
- 5.8.2 Folgende Mindestgrößen für Klassenzeichen und Unterscheidungsnummern im Segel sind vorgeschrieben
- |  |        |
|--|--------|
| Höhe:                                      | 300 mm |
| Breite, ausgenommen Nr. '1':               | 200 mm |
| Strichbreite:                              | 45 mm  |
| Abstand zwischen den benachbarten Ziffern: | 60 mm  |
- 5.8.3 Die Farbe des Identifizierungszeichen muss kontrastreich zum verwendeten Segeltuch sein.

## 6. Beschläge

### 6.1 Puttingpositionen

Die Puttingeisen dürfen nur am Rundselbord oder auf der Oberseite des Balkweger angebracht sein.

Außen­kante Rundselbord bis Druckpunkt Putting beträgt maximal 65 mm

Der Druckpunkt Putting Oberwanten des Großmastes nicht vorlicher als 180 mm vor Mitte der Rundsel der 3. Arbeit.

Die Druckpunkte der vorderen Puttinge für den Besanmast müssen sich vorlicher der Schlagrundsel befinden.

Der Mindestabstand zwischen den Besanputtings beträgt 800 mm

Die Puttinge für die Oberwanten müssen fest an einem Punkt sein und dürfen während der Wettfahrt nicht verstellt werden.

Der Anschlagpunkt für die Rollfock oder das Vorstag hat hinter VK Stevenschiene zu erfolgen.

### 6.2 Festmacher

Es muss jeweils eine Klampe, Augbolzen oder Bügel für die Befestigung der Festmacher am Vorsteven, Vordeck, Achtersteven, Achterdeck, Spiegel, Balkweger oder Rundselbord vorhanden sein.

Freigestellt ist/sind:

- das Anbringen von Stemmleisten und deren Halterungen
- das Anbringen von Ausreitgurten
- die Form des Vorstevenbeschlag
- die Art und die Position des Anschlagpunktes für die Unterwanten
- das Anbringen einer Rollanlage unter OK Rundselbord
- das Anbringen einer Mastfuhrung in Form, Material und Größe an VK 3. Arbeits- und HK Schlagducht
- die Form, Größe und Positionierung der Mastspur für Groß- und Besanmast
- das Anbringen eines Leitwagens oder Triangel für die Besanshot
- der Einbau von jeweils einem Traveller pro Gaffelsegel, wobei der vordere Traveller demontierbar gestaltet sein muss
- die Form und das Einlassen der Ruderbeschlage
- die Führung des Schwertfalls

## 7. Auftriebsbehälter

- 7.1 Die Auftriebsräume müssen so angeordnet sein, dass der Kutter im geflutetem Zustand annähernd gleichlastig schwimmt.
- 7.2 Die Auftriebsräume müssen fest eingebaut sein, sodass sie beim Kentern und/oder im voll geflutetem Zustand nicht herausfallen und/oder aufschwimmen können.
- 7.3 Als Auftriebsräume gelten wasserdicht abgeschottete Räume, zugänglich nur für Konservierung, Luftkästen aus Metall oder Kunststoff sowie mit geschlossenzelligem Schaumstoff ausgefüllte Räume.
- 7.4 Bei Holzkuttern müssen die Auftriebsbehälter ein Volumeninhalt von mindestens 649 dm<sup>3</sup> haben.
- 7.5 Bei allen nicht aus Holz gefertigten Kuttern müssen die kompletten Längsduchten mit einem geeignetem Auftriebsmedium (geschlossenzelligem Schaumstoff) ausgefüllt sein.  
Minimum

1 580 dm<sup>3</sup>

## 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. Arbeitsducht	(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. Gewicht

- 9.1 Das Boot wird im trockenen und sauberen Zustand komplett mit Schwert, Plichten, den vorgeschriebenen Auftriebsbehältern und allen festen Beschlügen gewogen, jedoch ohne Masten, Bäume, Gaffeln, Ruderblatt, Pinne, stehendes Gut, laufendes Gut und Mindestausrüstung für Wettkämpfe.
- 9.2 Das Mindestgewicht des Bootskörpers beträgt 1 000 kg
- 9.3 Erlaubt sind Ausgleichsgewichte von maximal 100 kg
- 9.4 Die Ausgleichsgewichte müssen aus Metall bestehen und jeweils in Hälften oder Vierteln die Differenz zum Mindestgewicht ergänzen. Die Anbringung hat an den Unterseiten des Decks in der Vor- und Achterlast zur Zufriedenheit des Vermessers zu erfolgen. Die eingebrachten Ausgleichsgewichte müssen vermarktet sein.
- 9.5 Anzahl und Gewicht der Ausgleichsgewichte sind im Messbrief einzutragen.
- 9.6 Bei Kontrollmessungen innerhalb von Wettkämpfen und Meisterschaften ( Segeln) kann das Gewicht des Bootes mit kompletter Ausrüstung lt. KV (segelfertig) ermittelt werden.  
Persönliche Rettungsmittel, Werkzeug und Ersatzteile sind vorher zu entfernen.  
Das Boot muss im trockenen Zustand sein.  
Das Gewicht darf nicht unterschreiten. 1 090 kg

## 10. Schwert

- 10.1 Das Schwert muss, entsprechend der Zeichnung 2104-2340.66 (2)a, gefertigt werden.  
maximale Toleranz im Umriss 5 mm
- 10.2 Das Schwert muss aus Schiffsbaustahl oder aus legiertem Stahl gefertigt sein.  
Die Dicke des Bleches beträgt 8 mm
- 10.3 Das Schwert muss soweit aufholbar sein, dass es mit keinem Teil unter dem tiefsten Punkt des Kiels hervorragt.
- 10.4 Die Befestigung des Schwertfalls von min. 4 mm Stahldraht hat an der Schwertplatte kraftschlüssig zu erfolgen.

Freigestellt ist:

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

## 11. 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 Untерliek	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) [Anm. d. Autoren Pkt.23 gibt es nicht mehr]

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.

## 12. 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 40 mm betragen.

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

### 13. Ruderblatt

- 13.1 Das Ruderblatt, die Beschläge, die Pinne und der Pinnenausleger dürfen nur aus folgenden Materialien bestehen: Holz, Sperrholz, Polyester-, Vinylester- oder Epoxidharz mit Glasfaser verstärkt, Kunststoffschäum, Aluminium, legierter Stahl, verzinkter Stahl und darf lackiert sein.
- 13.2 Die Form des Ruderblattes muss der Zeichnung KV-ZK10-003 Ruderblatt entsprechen.
- 13.3 Die minimale Breite des Ruderblattes beträgt RB 600 mm
- 13.4 Die parallele Ruderblattstärke beträgt RS 30 mm ± 3 mm
- 13.5 Die Rudertiefe unter Kiel beträgt minimal RTK 120 mm  
maximal 190 mm
- 13.6 Das Gewicht des kompletten Ruderblattes mit allen festen Beschlägen, jedoch ohne Pinne, beträgt mindestens RG 15 kg
- 13.7 Das Ruder ist gegen unbeabsichtigtes Aushängen zu sichern.
- 13.8 Das Ruder ist im ausgehangenem Zustand gegen Verlust zu sichern.  
Dies geschieht durch eine Leine mit einem Mindestdurchmesser von 4 mm

Freigestellt ist:

- das Verjüngen der Hinterkante des Ruderblattes von maximal 50 mm  
vor Hinterkante bis auf eine Stärke von mindestens 15 mm
- das Abrunden der Kanten mit einem Radius von maximal 15 mm
- das Einlassen der Beschläge
- das Vergrößern der Ruderblattstärke von OK Ruderblatt (Kopf) bis 570 mm  
für den oberen Ruderbeschlag und den Kopfbeschlag für die Pinne
- das Anbringen von Schutzkanten
- das Anbringen eines Flaggenhalters
- das Profil und die Länge der Pinne
- das Fahren eines Pinnenausleger in Profil und Größe

## 14. 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 Beschlüge 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 Beschlüge, beträgt maximal SBL 2 100 mm

## 15. Messmarken

14.1 Messmarken müssen dauerhaft in kontrastreicher Farbe zu den Masten, Bäumen und Gaffeln angebracht sein.

14.2 Die Breite der Messmarken beträgt minimal 20 mm

14.3 Die Anordnung der Messmarken ist dem ‘Messmarkenplan‘ zu entnehmen.

## 16. Riemen

- 16.1 Alle Riemen müssen aus Holz gefertigt sein.  
Das Blatt darf auch aus einem Hartschaum bestehen.
- 16.2 Die Maximallänge der Arbeitsriemen beträgt 3 750 mm
- 16.3 Die Maximallänge der Bugriemen beträgt 3 350 mm
- 16.4 Die Blätter müssen von der Mitte des Riemens aus symmetrisch gestaltet sein.
- 16.5 Die Breite der Blätter beträgt maximal 210 mm  
deren Länge maximal 700 mm
- 16.6 Vorrichtungen am Innenhebel des Riemens, die das Drehmoment des Außenhebels ausgleichen sind verboten.

## 17. Mindestausrüstung für Wettkämpfe

- 17.1 1 persönliches Rettungsmittel für jede an Bord befindliche Person
- 17.2 1 Rettungsring
- 17.3 1 Erste-Hilfe-Kasten mindestens nach DIN 13 164-B
- 17.4 1 Ösfass oder Pütz
- 17.5 1 Bootshaken mit einer Mindestlänge von 2 000 mm
- 17.6 1 Anker (Ausführung egal), mit einem Mindestgewicht von 8 kg
- 17.7 1 Anker- und/oder Schlepptrosse aus reinem Polyester oder Polyamid  
mit einer Mindestlänge von 25 m  
und einem Mindestdurchmesser von 16 mm
- 17.8 (ersatzlos gestrichen)
- 17.9 2 Festmacherleinen
- 17.10 4 Riemen beim Segeln mit einer Mindestlänge von 3 000 mm
- 17.11 Bei Ruderwettkämpfen sind 2 Bugriemen und 8 Arbeitsriemen zu verwenden.

## **18. Vorschriften für Klassenwettfahrten**

### **18.1 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.

### **18.2 Klassenvorschrift**

Diese Klassenvorschrift ist bindend für alle Wettfahrten.

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

### **18.3 Der Bootsführer ist verantwortlich, dass sein Kutter der Klassenvorschrift entspricht und vollständig ausgerüstet ist.**

### **18.4 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.

### **18.5 Besatzung**

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

### **18.6 Segelführung**

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



## 19. Gebühren

19.1	Für Bauwerften	
	Aufnahme in das Register	110,00 €
	jeder weiterer Kutter	16,00 €
19.2	Für Eigner und Bauwerften	
	Vollvermessung	160,00 €
	Rumpfvermessung	80,00 €
	1 Satz 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 Mitgliedsvereinen des DSSV werden 50% Rabatt gewährt.	
19.3	30 % der Vermessungsgebühren gehen dem DSSV zum Erhalt der Klasse und zur Klassenverwaltung zu.	

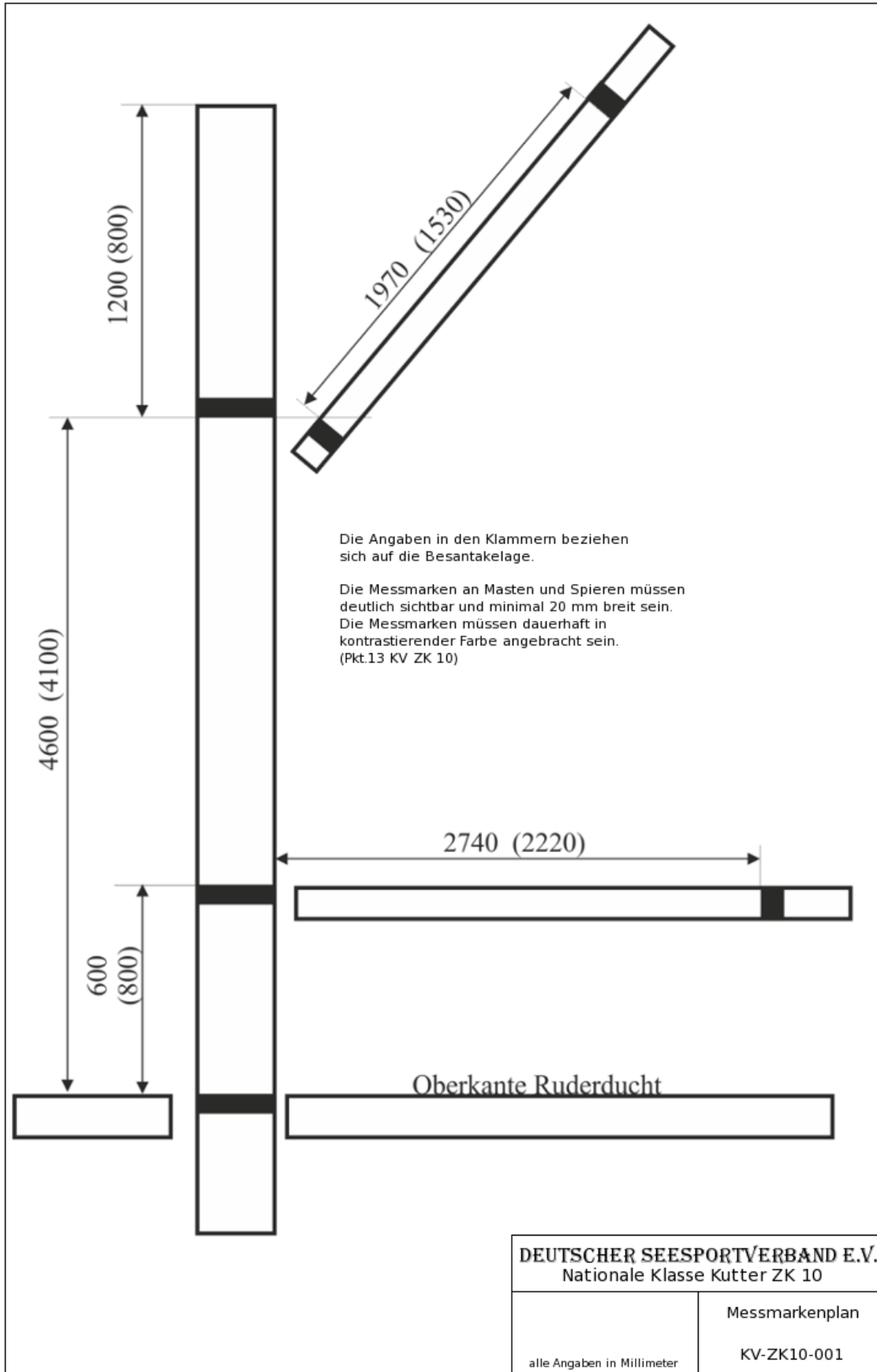
## 20. Legende

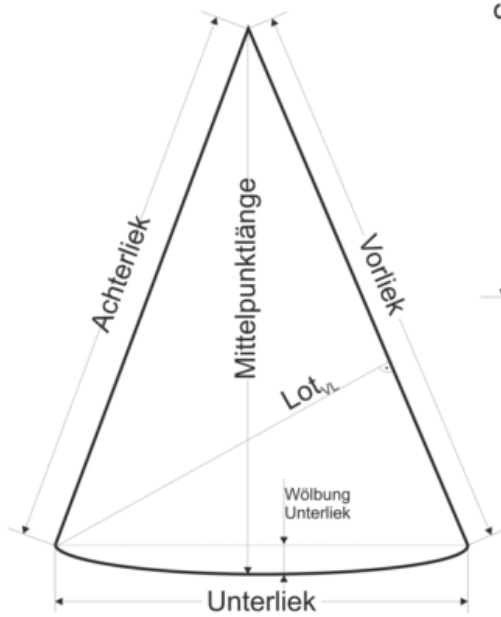
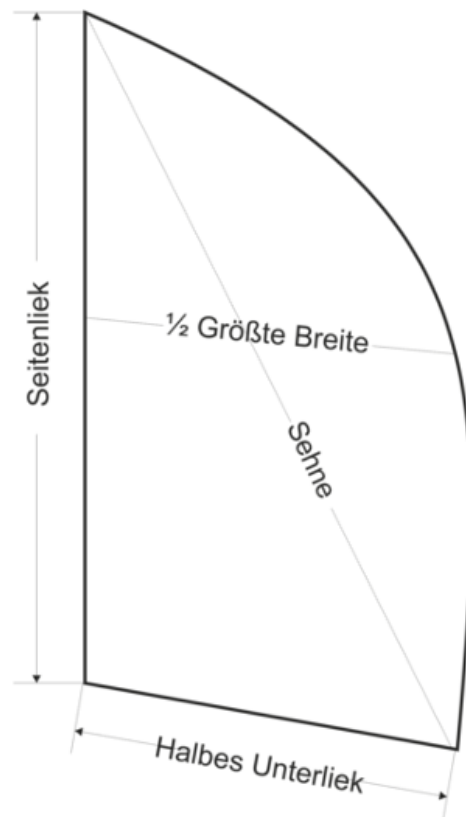
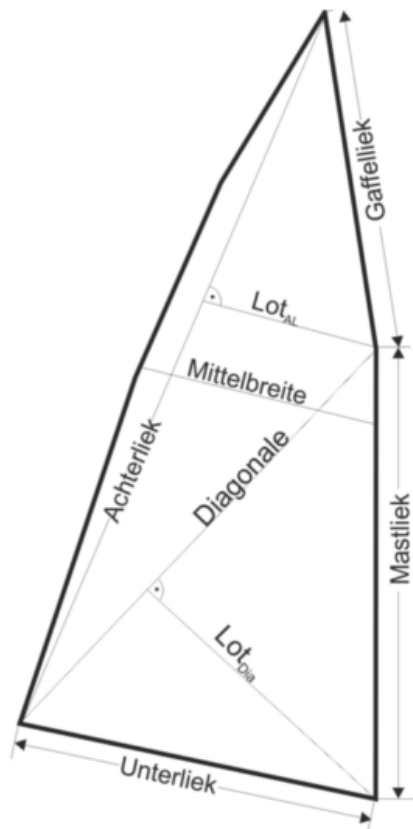
Nachfolgend sind alle Abkürzungen erklärt, welche sich im Textteil nicht selber erklären.

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

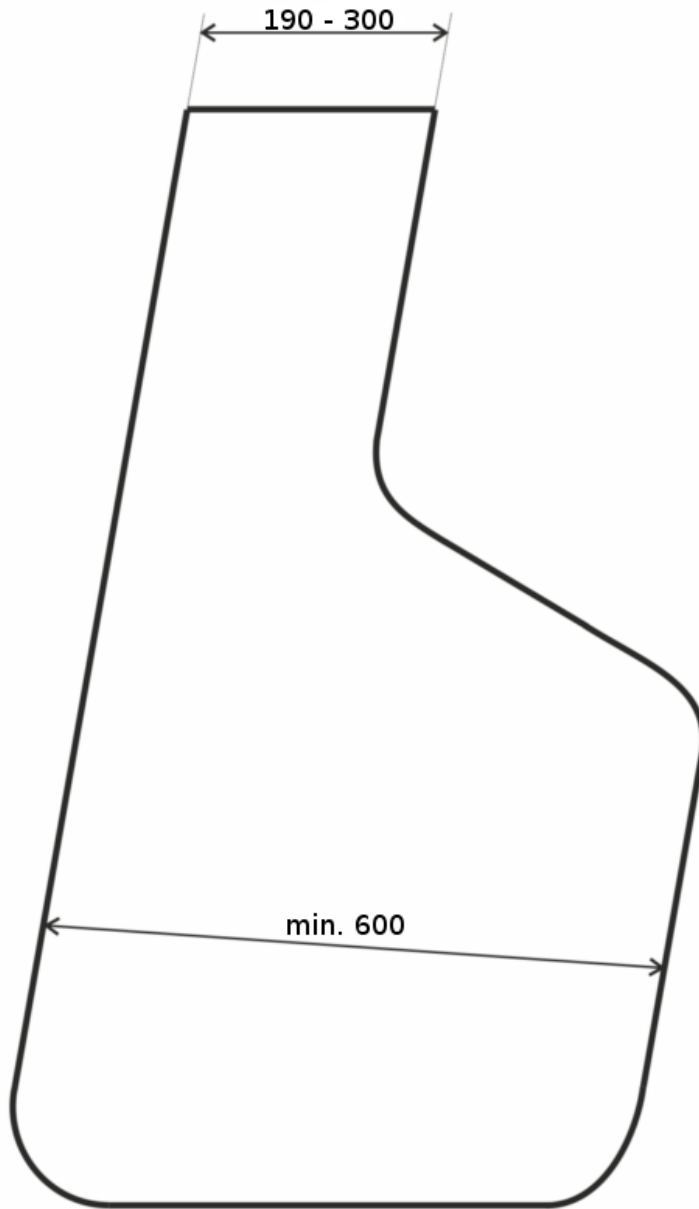
## 21. Inkrafttreten

Diese Vorschrift ist ab dem 01.01.2014 gültig.



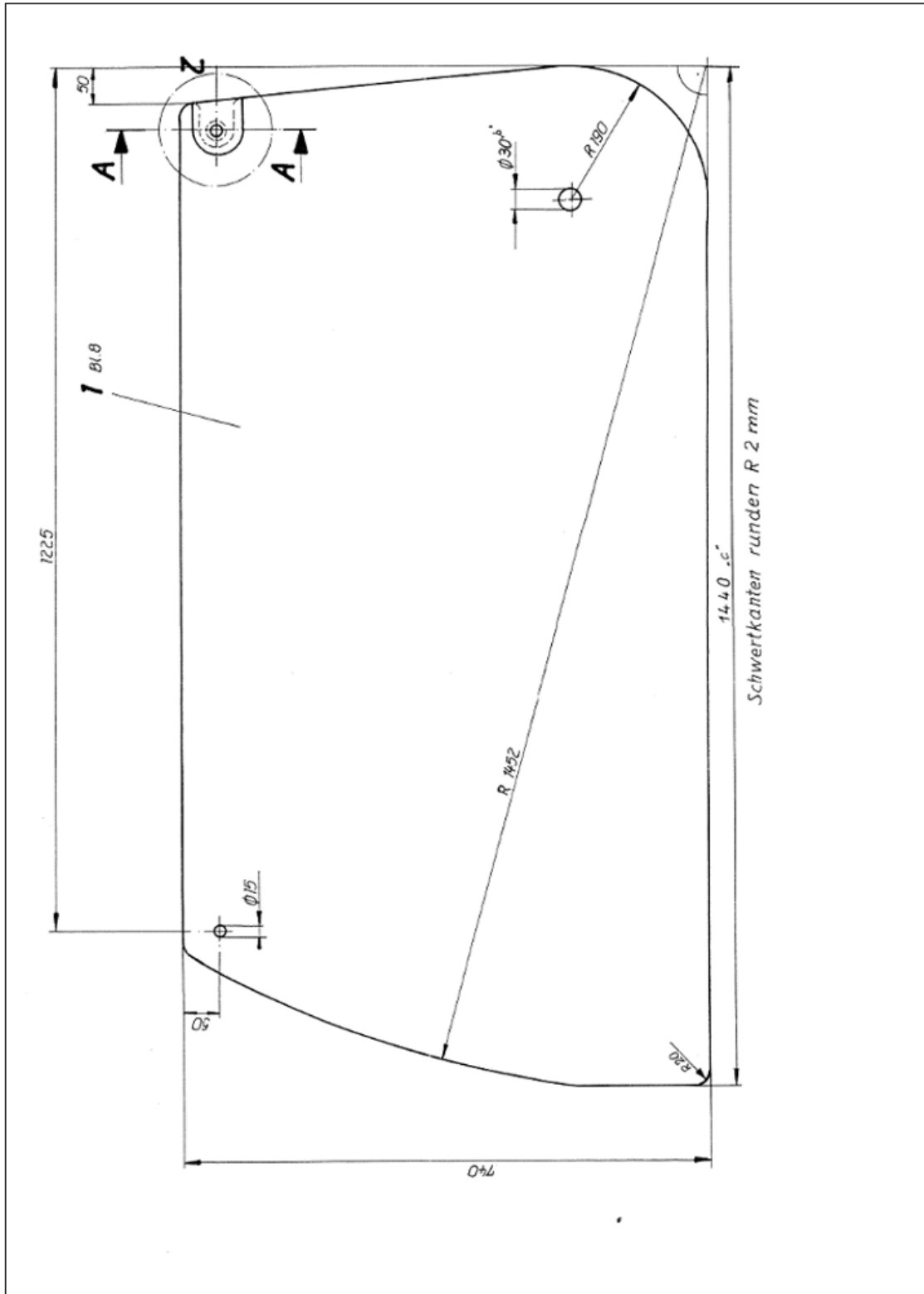


<b>DEUTSCHER SEESPORTVERBAND E.V.</b> Nationale Klasse Kutter ZK 10	
	Liekängen
	KV-ZK10-002



DEUTSCHER SEESPORTVERBAND E.V.  
Nationale Klasse Kutter ZK 10

	Ruderblatt
alle Angaben in Millimeter	KV-ZK10-003



DEUTSCHER SEESPORTVERBAND E.V.  
Nationale Klasse Kutter ZK 10

alle Angaben in Millimeter	Schwert KV-ZK10-004
----------------------------	------------------------