

## Klassenregeln der Asso99 Klassenvereinigung

(Abteilung im Wind-Club e.V)



## Inhalt

1.ZIEL DER KLASSENREGELN UND ALLGEMEINES .....	2
2.SPRACHE, OFFIZIELLE STELLEN; UND BOOTSBAU .....	2
3.MESSBRIEF .....	3
4.BAUVORSCHRIFTEN .....	5
5.RUMPF UND DECK .....	5
6.KIEL .....	6
7.RUDER UND PINNE .....	6
8.MAST UND BAUM.....	7
9.SEGEL – GENERELLE ANMERKUNGEN .....	10
10.GROSSEGEL.....	11
11.FOCK .....	12
12.GENOA 1 &2.....	13
13.SPINNAKER .....	13
14.DECK EQUIPMENT UND LAUFENDES GUT .....	14
15.TEILNAHME AN REGATTEN UND AUSRÜSTUNG .....	14
16.CREW .....	15
17.WERBUNG .....	16
18.ÄNDERUNG DER KLASSENVORSCHRIFTEN.....	16
19.HAFTUNG.....	17
20.REGELÄNDERUNGEN .....	17
21.PLAN 1A RUMPF UND DECK.....	19
22.PLAN 1B KIEL UND RUDER .....	20
23.PLAN 2A SEGEL .....	21
24.PLAN 2B MAST UND BAUM .....	23

## 1. ZIEL DER KLASSENREGELN UND ALLGEMEINES

- a. Die Asso99 ist eine ONE-DESIGN Yacht. Das Ziel dieser Regeln besteht darin, das Bootsdesign unverändert zu belassen und zu garantieren, dass die Yachten in der Klasse mit den Bestimmungen dieser Klassenregeln konform gehen. Ebenso sollen die Betriebskosten der Yachten begrenzt werden.
- b. Mit der Ausnahme bestimmter, ausdrücklich erlaubter Veränderungen, sollen die Yachten in der Klasse, in Bezug auf Rumpf, Deck, Kiel, Ruder, Rigg-Abmessungen, Gewichte/Massen und deren Verteilung, Segelplan und Ausrüstung identisch sein.
- c. Alle Yachten müssen den Plänen 1A, 1B, 2A und 2B, den Fertigungsspezifikationen und den Klassenvorschriften entsprechen. Im Zweifelsfall gelten immer die Klassenregeln. Alle Punkte, die in diesen Regeln nicht genau beschrieben sind, werden als verboten angesehen und deshalb muss jede Änderung, Modifizierung oder ungewöhnliche Lösung dem technischen Ausschuss – der alleinig die Auslegung und Interpretation der Klassenregeln bestimmt– vorgelegt werden und Bedarf vor Umsetzung seiner ausdrücklichen Zustimmung.

## 2. SPRACHE, OFFIZIELLE STELLEN UND BOOTSBAU

- a. Die offizielle Sprache der Klasse ist Englisch. Die Sprache der offiziellen Klassenregeln ist Italienisch. Im Falle von Streitigkeiten über die Auslegung der Klassenregeln in dieser übersetzten, anderen Sprache, gilt die ursprüngliche, italienische Fassung.
- b. Definitionen – Zur Vereinfachung der Regeln, werden die folgenden Begriffe definiert.
  - Die Regeln:  
Diese Klassenregeln
  - Die Klasse:  
Die ASSO99 Klassenvereinigung als Abteilung im Wind-Club e.V.
  - Das Committee:  
Das Committee der internationalen ASSO99 Klassenvereinigung, bestehend aus allen Klassenvereinigungsverständen der nationalen Vereinigungen.
  - Die lizenzierten Werften  
Die Werften und Bootsbauer, die durch den Designer autorisiert wurden, Asso99 Yachten zu bauen
  - Der Messbrief  
Das Vermessungs- bzw. das Ratingzertifikat.

- Die Yacht
  - Die Asso99 Yacht, regattafertig ohne Segel und Ausrüstung
- c. Zuständige Stellen - Die Zuständigen Stellen sind die Nationalverbände und die internationale Klassenvereinigung.
- d. Lizenzierte Werften – Die ASSO99 darf nur durch lizenzierte Werften gebaut werden. Dies darf ausschließlich in Einklang mit den aktuell gültigen Klassenregeln und den Bauregeln, die bei Lizenzvergabe durch den Designer in detaillierter Form zur Verfügung gestellt werden und bei der Klassenvereinigung hinterlegt sind, geschehen. Der Inhaber des Designs und des damit verbundenen geistigen Eigentums muss der Klassenvereinigung in Schriftform mitgeteilt werden, auch wenn der Inhaber der Rechte nur zeitweise wechselt. Außerdem muss der Designer die Klassenvereinigung über die Vergabe von Baurechten und auf Anfrage, über die aktuellen Lizenznehmer informieren. Segelmacher, Hersteller von Decksbeschlägen, Instrumenten, laufendem und stehendem Gut und sonstiger Verschleißteile benötigen keine Lizenz des Designers. Die Klassenvereinigung behält sich das Recht vor, die Benutzung von Gegenständen zu verbieten, die von Herstellern stammen, die die gültigen Klassenregeln verletzt haben oder verletzen.

### 3. MESSBRIEF

- a. Der Messbrief ist das Dokument, das die Konformität aller ASSO99 Yachten unter Berücksichtigung der Klassenregeln beweist. Sie wird durch das Committee ausgestellt, nachdem die nationale Klassenvereinigung seine Genehmigung hierfür erteilt. Diese Genehmigung bedarf der vorherigen Vermessung durch einen, von der Klassenvereinigung anerkannten, Vermesser oder Gutachter.

Der Messbrief wird vom Ausschuss nach Genehmigung des Nationalverbandes und Zertifizierung durch eine Vermessung ausgestellt. Der Messbrief kann von der Klassenvereinigung als ungültig erklärt werden, falls grobe Verletzungen der Klassenvorschriften festgestellt wurden.
- b. Wenn ein Lizenznehmer eine neue Segelnummer beantragt, wird die Segelnummer vom Committee zugeteilt. Die Segelnummern werden als fortlaufende Nummern und in gleichbleibenden Schritten vergeben.
- c. Eine Änderung des Yacht-Eigentümers führt zur Ungültigkeit des Messbriefes, sodass bei Eigentümerwechsel ein neuer Messbrief auszustellen ist. In dem Fall, dass beide Eigentümer formlos, aber schriftlich erklären, keine regelverletzenden Änderungen an

der Yacht durchgeführt zu haben, reicht eine formlose Anfrage an das Committee, welches in diesem Fall einen neuen Messbrief ausstellt, ohne dass eine erneute Vermessung notwendig ist.

- d. Es liegt in der Verantwortung des Eigentümers zu gewährleisten, dass die Yacht immer den Klassenregeln entspricht und eine Kopie des Messbriefes an Bord mitgeführt wird.
- e. Durch einen Austausch des Kieles oder des Ruders wird das Zertifikat ungültig, bis eine neue Vermessung des Teiles oder der damit verbundenen Teile durchgeführt wurde. Das Zertifikat verliert seine Gültigkeit ebenfalls durch Reparaturen, die eine Veränderung der bisherigen Gewichte, Formen oder Abmessungen zur Folge haben, die einen Verstoß gegen die geltenden Klassenregeln darstellen.
- f. Überprüfung und Messmethoden des Rumpfes, Riggs und der Segel sollen, sofern in diesen Klassenregeln nicht explizit anders beschrieben, gemäß der aktuellen worldSailing-Empfehlungen erfolgen.
- g. Im Messbrief vermerkt der Vermesser sämtliche (potentielle) Abweichungen von den Klassenregeln. Der Messbrief wird für ungültig erklärt, wenn das Committee nach Rücksprache mit dem Vermesser, regelverletzende Abweichungen feststellt, bzw. diese bestätigt.
- h. Die Yacht kann auch für die Rennen bestraft werden, an denen sie bereits teilgenommen hat, bis zu diesem Zeitpunkt zu dem ein neuer, gültiger Messbrief vorliegt.
- i. Um die Einhaltung der aktuellen Vorschriften zu überprüfen, kann das Committee unabhängig oder nach Antrag der Klassenvereinigung jederzeit Nachvermessungen durchführen lassen bzw. die Einhaltung der Bauvorschriften überprüfen. Dies muss durch einen zertifizierten Vermesser erfolgen.
- j. Das Gewicht der Yacht, einschließlich aller Ausrüstung, darf 1,100 kg nicht unterschreiten.
- k. Wenn die Yacht gewogen wird, darf sich nur die folgende Ausrüstung an Bord befinden: 1 Mast, 1 Baum, 1 Spinnakerbaum mit der jeweiligen Takelage, Großsegel, Genua und Spinnaker, komplette Decksausrüstung in der endgültigen Fassung, Cockpitoluke und Bodenbretter. Die gleiche Ausrüstung, die die Yacht hatte, als Ihr Gewicht geprüft wurde, ist auf der Regatta zu verwenden.

- l. Zusätzlicher Ballast, der während der Messung als erforderlich ermittelt wurde, muss aus Bleiplatten bestehen. Diese sind im Rumpf am Mastfuß zwischen den beiden zentral Schotten zu befestigen und mit Harz einzulaminieren. Anschließend muss die Masse der Ausgleichsgewichte in das Zertifikat eingetragen werden.
- m. Neue Yachten müssen bereits vom Lizenznehmer vermessen und inklusive Messbrief geliefert werden.

#### 4. BAUVORSCHRIFTEN

- a. Rumpf, Deck, Innenausstattung und entsprechende Strukturen, Kiel, Ruder und Grundausrüstung müssen den Bauvorschriften, den Klassenregeln und den Plänen 1A und 1B entsprechen.
- b. Jede erkannte oder vermutete Veränderung in der Struktur des Rumpfes, des Decks, der inneren Strukturen und Träger, Gegenstände, für die genaue Beschreibungen nicht in den Regeln oder in den Bauvorschriften festgelegt wurden, ist zu akzeptieren, wenn keine Nachweise für eine Änderung vorliegen. Wenn es Anhaltspunkte für eine Änderung gibt, wird die Sache an die Jury des Rennens und/oder das Committee übergeben, welches die erforderlichen Maßnahmen für einen solchen Fall trifft. Es kann eine Vergleichsmessung oder Bewertung im Vergleich mit Messwerten von 3 Yachten, durch Los gezogen und mit Segel-Nummer, die nicht mehr als 20 Zahlen von der geprüften Yacht entfernt ist, erfolgen.

#### 5. RUMPF UND DECK

- a. Der Rumpf und das Deck müssen aus Glasfaser und Vinylesterharz gemäß den Bauvorschriften und Laminierungsspezifikationen des originalen Designs in, vom Konstrukteur autorisierten, Formen laminiert werden. Es ist erlaubt, den Rumpf in der Farbe der eigenen Wahl zu lackieren, um Reparaturen durchzuführen, die auf eine Fläche von 0,2 Quadratmetern begrenzt sind. Umfangreichere Reparaturen müssen von einem Lizenznehmer oder einem Vermesser genehmigt sein.
- b. Die Form des Rumpfes und des Decks, die Position der Schotten und der Verstärkungen, die inneren Strukturen, der Mastdurchlass, der Mastfuß und alle anderen Teile, die am Rumpf und am Deck befestigt sind und mit Harz einlaminiert sind, müssen den ursprünglichen Plänen entsprechen.

- c. Folgendes ist absolut verboten: Material zu entfernen, Löcher in das Deck zu bohren, die nicht dem Zweck dienen, Schrauben aufzunehmen oder die Takelage zu fixieren oder für das Einbauen von maximal zwei Ventilatoren, Änderungen oder den Austausch von Materialien zu bewirken, Gewichtsveringerung durch Abschleiff, die reglementierte Position von Ausrüstung in irgendeiner Weise zu verändern, das Profil und die Konturen des Rumpfes zu ändern, Öffnungen oder Löcher in der Beplankung des Rumpfes zu machen, die nicht nur für ein Echolot und/oder eine Logge bestimmt sind.

## 6. KIEL

- a. Der Kiel ist von einem Lizenznehmer zu liefern. Aus rostfreiem Stahl gegossenen 3 mm  $\pm$  0,2 mm dick, mit Blei gefüllt, so dass sich verbleibender leerer Raum im oberen Teil befindet. Das Gesamtgewicht muss zwischen 450 und 480 kg liegen.
- b. Der Kiel muss dem PLAN 1B und den Klassenregeln entsprechen. Er darf nur zum Schutz lackiert werden, auch für den antivegetativen Gebrauch. Absichtliche Änderungen in Form und Dicke der Abschnitte sind nicht zulässig. Es ist nicht erlaubt, den Kiel mit Füllstoff oder anderem Material an dem Rumpf zu befestigen.
- c. Der Lizenznehmer muss den Kiel wiegen, bevor er am Rumpf befestigt wird, und das Gewicht in einem Dokument festhalten, das die Einhaltung der geltenden Vorschriften der Yacht bescheinigt, für die der Kiel bestimmt ist. Sein Gewicht wird im Messbrief der Yacht eingetragen. Der Erbauer muss auch seine Markierung auf dem Kiel in einer sichtbaren Position setzen und bescheinigt damit die Übereinstimmung mit den gegenwärtigen Bauvorschriften.

## 7. RUDER UND PINNE

- a. Das Ruder wird von einem Lizenznehmer geliefert, und aus Fiberglas und Vinylester in eine, vom Designer lizenzierten, Form laminiert. Seine Achse besteht aus Aluminium oder Aluminiumlegierungen und sein Kern aus Holz und P.V.C. Schaum. Das Gewicht der Achse und des Ruders muss genau oder über 8 kg liegen.
- b. Die Außenmaße und das Profil des Ruders müssen dem offiziellen Ruderdesign und dem Plan 1B entsprechen.

- c. Die Pinne muss aus Holz gefertigt sein. Ihre Abmessungen sind nicht reglementiert. Ein Ausleger aus beliebigem Material mit beliebigen Maßen darf montiert werden.
- d. Die Backen für die Pinne müssen aus Edelstahl gefertigt sein.
- e. Die Lagerung der Ruderachse unterliegt normalerweise hohem Verschleiß. Deshalb darf diese durch beliebiges Material ausgetauscht werden, vorausgesetzt die Abmessungen bleiben dieselben.

## 8. MAST UND BAUM

- a. Mast und Baum müssen aus extrudiertem Aluminium oder Aluminiumlegierungen bestehen. Mast, Baum und Spinnakerbaum müssen den Spezifikationen und den Plänen 2A und 2B entsprechen. Änderungen oder Modifikationen der Rohre sind nicht zulässig, mit Ausnahme der Montage von Beschlägen und Fittings, wie in den Regeln festgelegt. Die für den Mast, den Baum und den Spinnakerbaum verwendeten Profile müssen mit den, bei der Klasse hinterlegten, Samples identisch sein und dürfen nicht ohne Genehmigung geändert werden. Neue Strangpressprofile werden der Kontrolle und Bewertung des technischen Ausschusses unterzogen – auch wenn Sie den aktuellen hinterlegten Samples und den vorliegenden Klassenregeln entsprechen. Die Verwendung dieser neuen Profile muss vorbeugend vom Committee genehmigt werden. Die Mess- oder Bewertungsmarkierungen an den Profilen müssen dauerhaft fixiert, vom Lizenznehmer angebracht und mindestens 25 mm breit sein.
- b. Mast: Der Mast muss in Übereinstimmung mit den Ausführungen des Planes 2B, aus extrudiertem Aluminium oder Aluminiumlegierung bestehen.
  - Das Mindestgewicht beträgt 2,3 kg pro Meter Profillänge. Der Längsschnitt misst zwischen 115 mm und 118 mm. Der Querschnitt misst zwischen 76 mm und 78 mm. Masten mit unterschiedlichen Schnitten werden nur zugelassen, wenn Sie gebaut und installiert wurden, bevor die geltenden Vorschriften genehmigt wurden. Wenn Sie jedoch ersetzt werden, müssen Sie den aktuellen Klassenregeln entsprechen.
  - Die Ringe, die den Spinnakerbaum mit dem Mast verbinden, müssen dauerhaft fixiert sein, Sie dürfen nicht mehr als 50 mm von der Bug-Seite des Mastes herausragen und dürfen nicht höher als 1800 mm über den Seiten der Yacht montiert sein.

- Folgende Fallen sind erlaubt:
  - c..1. Großsegelfall Stahldraht oder Textil (Dyneema) 3 mm Durchmesser zusätzlich zu gewebtem Seil mit einem minimalen Durchmesser von 8 mm
  - c..2. Zwei Genuafallen Stahldraht oder Textil (Dyneema) 3 mm Durchmesser zusätzlich zu gewebtem Seil mit einem minimalen Durchmesser von 8 mm
  - c..3. Ein Spinnakerfall mit einem Durchmesser von mindestens 7 mm
  - c..4. Ein Topnant aus gewebtem Seil mit einem minimalen Durchmesser von 5 mm
  
- Trapezdrähte müssen entweder aus Stahlkabel mit einem minimalen Durchmesser von 2,5 mm sein oder aus Gewebematerial mit einem minimalen Durchmesser von 3,0 mm (Dyneema, Vectran, ...)
  
- Folgende Verstägung ist erlaubt: Eindrätige oder geflochtene Edelstahldrähte oder Kabel in folgenden Dimensionen.
  - c..1. Unterwanten min. Durchmesser 4 mm
  - c..2. Mittelwanten min. Durchmesser 3 mm
  - c..3. Oberwanten min. Durchmesser 4 mm
  - c..4. Oberbackstag min. Durchmesser 4 mm (Dyneema erlaubt) mit laufendem Gut aus gewobener Leine Durchmesser min. 10mm und maximaler Übersetzung von 2:1. Durchzusetzen mit einer Winsch mit einem maximalen Übersetzungsverhältnis von 32:1. Alternativ 3:1 und 16:1.
  - c..5. Unterbackstag min. Durchmesser 2,5 mm (Dyneema erlaubt)
  - c..6. Vorstag min. Durchmesser 4 mm
  - c..7. Achterstag min. Durchmesser 2,5 mm (Dyneema erlaubt)
  - c..8. Jumpstag min. Durchmesser 2,5 mm
  
- Die Gesamtmasse des Mastes, voll verstägt und mit allen Fallen darf 56 kg nicht unterschreiten.
  
- Die Länge des Vorstages muss zwischen 10.445 mm und 10.415 mm liegen. Gemessen zwischen dem Mittelpunkt des Bolzens am Vorstagansatzpunkt am Mast bis zur Püttingträgerplatte auf Deck. Das Vorstag muss mit einer

Profilschiene ausgerüstet sein. Die Länge des Vorstages darf technisch nicht außerhalb dieser Maße veränderbar sein. Eine Rollreiffanlage ist nicht erlaubt.

- Der Mastfuß muss aus Aluminiumdruckguss bestehen und muss über eine Nut oder Bohrung zur Fixierung mittels Bolzen verfügen. Die Mastfußposition kann verstellbar ausgeführt sein. Die Decksdurchführung des Mastes ist fixiert und darf nicht verändert werden.
  - Änderungen der Mastfußposition, Wanten- oder Vorstagposition sind während einer Regatta nicht erlaubt. Somit ist es nicht erlaubt, jedweden Einfluss auf die Länge des Vorstages zu nehmen. Keile sind erlaubt, um den Mast in der Decksdurchführung an beliebigen Positionen zu fixieren. Die Benutzung sämtlicher, sonstiger Werkzeuge ist nicht erlaubt.
  - Der Lizenznehmer muss folgende Markierungen an den Masten anbringen, um Vermessungen zu vereinfachen.
    - c..1. Gravur auf der achterlichen Seite des Mastes auf der 0.00 Position
    - c..2. Gravur bugseitig bei 8945 mm am Mittelpunkt des Bolzens am Vorstagansatzpunkt.
  - Am Anschlagpunkt des Achterstages darf eine zusätzliche Latte benutzt werden.
- c. Großbaum: Der Großbaum muss in Übereinstimmung mit der Bauart des Planes 2A, aus extrudiertem Aluminium oder Aluminiumlegierungen gefertigt sein. Der Querschnitt des Großbaumes misst maximal zwischen 105 mm und 135 mm. Er darf nicht dauerhaft gebogen sein und darf nicht mehr als 7 Öffnungen auf jeder Seite haben, deren maximaler Durchmesser 60 mm beträgt. Eine Verjüngung ist in den letzten 350 mm zulässig. Der Großbaum muss über Beschläge für Reffleinrichtungen verfügen und entsprechende Beschläge an Deck müssen vorhanden sein. Der Baumniederholder muss aus Stahldraht und/oder gewebtem Seil bestehen. Hydraulische oder feststehende Systeme sind nicht erlaubt.
- d. Spinnakerbaum: Die Länge des Spinnakerbaumes inclusive aller Beschläge darf 3600 mm nicht überschreiten. Er soll über zwei Hahnepot aus Edelstahldraht verfügen, die über die gesamte Länge reichen um Topnant und Spinnakerbaumniederholer (ugs. Downfucker) zu befestigen. Befestigungsbeschläge und Typ der Leinen unterliegen keiner Reglementierung.

## 9. SEGEL – GENERELLE ANMERKUNGEN

- a. Folgende Segel dürfen während einer Regatta mitgeführt werden:
  - Ein Großsegel
  - Eine Genua
  - Eine Fock
  - Ein Spinnaker
  
- b. Jedes Mitglied der Jury oder der Wettfahrtleitung kann die Überprüfung dieser Regel beantragen. Die Wettfahrtleitung hat die Befugnis, die Ausrüstung an Bord um einen zweiten Spinnaker zu erweitern, falls die Art des Rennens dies erfordert, wobei die Bekanntmachung in den Segelanweisungen oder mit einer besonderen Bekanntgabe zu erfolgen hat.
  
- c. Alle Segel müssen aus einem Material gefertigt sein, dessen Tuchgewicht und Struktur in den „fixierten Minimalgewichtsbereichen“ gleich ist. Alle Segel müssen in einem Bahnsystem gefertigt sein, das nicht größer als 1,5 Meter ist. Structural continuous fibres und Garne sind nicht erlaubt. (3DL u.d.g)
  
- d. Das Großsegel, die Fock und die Genua können mit maximal drei transparenten "Fenstern" ausgestattet werden, egal aus welchem Material. Falls vorhanden, darf kein Einzelmaß eines Fensters 1200 mm überschreiten, und jede Kante eines Fensters muss mindestens 80 mm von allen Lieken des Segels entfernt sein. Verstärkungen und Sicherheitsvorkehrungen gegen die Auswirkungen von Reibung sind zulässig, solange die verwendeten Stoffe die gleichen sind, die für die Segel zugelassen sind.
  
- e. Die Segel werden nach den Empfehlungen von worldSailing vermessen, mit Ausnahme der in den Regeln sonst festgelegten Maße. Für das Großsegel und die Vorsegel sind Zonen mit einem minimalen Gewicht – nach Plan 2A – zu identifizieren
  
- f. Die Buchstaben „GER“ und die Segelnummer – ohne 99 - müssen auf dem Großsegel positioniert werden, während auf dem Spinnaker nur die Segelnummer positioniert werden muss und die Buchstaben ausgelassen werden können.

- g. Die Buchstaben und Zahlen der Segelnummer dürfen die folgenden Maße nicht überschreiten. Höhe: 380 mm, Breite: 260 mm, Dicke: 80 mm mit einem maximalen Abstand zwischen benachbarten Buchstaben und Zahlen von 80 mm.
- h. Jedes Segel muss vermessen, gestempelt, datiert und von dem Vermesser in der Nähe der Mastschiene unterzeichnet sein. Die Segel müssen während der Vermessung in Übereinstimmung mit den Klassenregeln sein.
- i. Eine UNI-Scheibe wird vom Hersteller in der Nähe des Vorlieks angebracht. Es muss dasselbe Tuch sein, wie das verwendete in der Zone des festgelegten Gewichts und muss an den Segelhals genäht werden, damit es leicht zu bewegen, zu prüfen, zu kontrollieren und für einen visuellen Vergleich mit dem verwendeten Tuch in der Zone des festgelegten Gewichts zu verwenden ist. Während des visuellen Vergleichs muss die UNI-Scheibe dem verwendeten Tuch in der Zone des festgelegten Gewichts überlagert sein und sie muss aus demselben Gewebe bestehen.
- j. Das Klassenlogo/Segelzeichen, das auf dem Großsegel auf der rechten Seite zwischen der ersten und der zweiten Toplatte positioniert werden muss, wird durch die Zahl 99 in grüner Farbe unterstrichen mit einer blauen Linie dargestellt. Auf der linken Seite steht die 99 unterhalb des blauen Balkens. Siehe Plan 2A.

## 10. GROßSEGEL

- a. Die Länge des Vorliek (P) darf 11.250 mm nicht überschreiten; die Länge des Fußes (E) darf 4.150 mm nicht überschreiten und seine Form muss eine fast gleichmäßige Biegung aufweisen und sein maximale Wölbung darf 350 mm nicht überschreiten.
- b. Die Messungen werden an drei Punkten durchgeführt: 7/8, 3/4 und auf halber Höhe. Die maximale Breite bei 7/8, gemessen senkrecht zum Vorliek einschließlich der Liekkordel, darf 990 mm nicht überschreiten. Die maximale Breite bei 3/4, gemessen wie oben, darf 1.700 mm nicht überschreiten. Die maximale Breite auf halber Höhe gemessen wie oben, darf 2.800 mm nicht überschreiten.
- c. Das Segel muss mit 5 Latten ausgerüstet sein, von denen die beiden Topplatten durchgelattet sein müssen, und die niedrigsten drei dürfen nicht länger als 1.300 mm sein. Die Oberkante der Lattentasche der Toplatte muss am Vorliek mindestens 1.600 mm vom Top des Segels – inklusive aller Anbauteile - entfernt sein. Bei der zweiten Latte mindestens 3.000 mm.
- d. Das Achterliek muss in der Line zwischen zwei Latten annähernd gerade geschnitten sein. Dies gilt für alle Sektoren zwischen den verschiedenen Latten.

- e. Das Großsegel muss mit mindestens einem Reff ausgerüstet sein, das mindestens 1.200 mm oberhalb des Unterlieks liegen muss.
- f. Das Tuchgewicht in der beschriebenen Zone unter 9d) darf 220 g/qm nicht unterschreiten.
- g. Das Gesamtgewicht des Großsegels ohne Latten darf 11,50 kg nicht unterschreiten.

## 11. FOCK

- a. Das Diagonalmaß (LP) darf 2.900 mm nicht überschreiten.
- b. Wenn das Segel gesetzt ist, muss es mit einem Wirbel direkt an dem Anschlagpunkt auf Deck befestigt werden. Das Achterliek darf nicht konvex sein und durch nicht mehr als drei Latten stabilisiert werden. Die Toplatte darf hierbei über die gesamte Segellänge reichen, allerdings nicht länger als 700 mm sein. Die beiden unteren Latten dürfen nicht länger als 500 mm sein.
- c. Das Tuchgewicht in der beschriebenen Zone unter 9d) darf 260 g/qm nicht unterschreiten.
- d. Das Gesamtgewicht der Fock inklusive Latten darf 6,0 kg nicht unterschreiten.

## 12. GENUA 1 (Genua 2 ist nicht mehr erlaubt)

- a. Das Diagonalmaß (LP) der Genua 1 muss zwischen 4.400 mm und 4.500 mm liegen.
- b. Wenn das Segel gesetzt ist, muss es mit einem Wirbel direkt an dem Anschlagpunkt auf Deck befestigt werden. Das Achterliek darf nicht konvex sein. Segellatten in den Genuas sind nicht erlaubt.
- c. Das Tuchgewicht der Genua 1 in der beschriebenen Zone unter 9d) darf 192 g/qm nicht unterschreiten.
- d. Das Gesamtgewicht der Genua 1 darf 7,0 kg nicht unterschreiten.

## 13. SPINNAKER

- a. Der Spinnaker muss in Bezug auf seine Mittenachse symmetrisch geschnitten sein.
- b. Die Länge der Seitenlieken (SL) darf 10.000 mm nicht überschreiten.
- c. Die maximale Halbweite (1/2 SMW) darf 3.300 mm nicht überschreiten.
- d. Das Tuchgewicht darf 35 g/qm (0.75 oz.) nicht unterschreiten .

## 14. DECK EQUIPMENT UND LAUFENDES GUT

Die Deckausrüstung ist nicht reglementiert außer in Bezug auf die Bestimmungen aus Plan 1A.

- a. Die Wanten-, Vorstag- und Achterstagpüttinge müssen an den in Plan 1A beschriebenen Positionen sein. Es ist nicht erlaubt, diese zu versetzen oder zu verändern.
- b. Sämtliches stehendes Gut und laufendes Gut muss auf dem Deck verlaufen. Mit der Ausnahme für lose Enden des laufenden Gutes, welches durch das Deck geführt werden dürfen um mittels angemessener Sortiersystemen klariert zu bleiben.
- c. Der Bugkorb und die Relingstützen müssen mindestens 300 mm hoch sein. Der Bugkorb muss aus zwei Teilen bestehen und mindestens 1 Meter lang sein. Die Relingstützen dürfen gebogen sein um ein Überkommend er Genua zu ermöglichen.
- d. Die Anzahl der Winschen muss zwischen 4 und 6 liegen. Das maximale Übersetzungsverhältnis ist auf 32:1 limitiert. Die maximale Länge der Winskurbeln ist auf 203 mm (8“) limitiert. Deren Anzahl und Ausführung an Bord unterliegt keiner Reglementierung.
- e. Die Travelerschiene kann gerade oder gewölbt sein, jedoch nicht mehr als 80 mm.
- f. Die maximale Anzahl an Hohlepunktschienen an Bord beträgt 4. Keine von ihnen darf länger als 1 Meter oder kürzer als 40 cm sein.
- g. Folgende elektronischen Geräte und Sensoren sind an Bord erlaubt:
  - a. Logge
  - b. Kompass
  - c. GPS
  - d. Windinstrument
  - e. Tiefenmesser
- h. Schoten und Leinen beliebigen Typs können verwendet werden.

## 15. TEILNAHME AN REGATTEN UND AUSTRÜSTUNG

- a. Um an den Rennen in der 99-Klasse teilnehmen zu können, ist es unerlässlich, im Besitz eines, aktuell gültigen Messbriefes zu sein. Eine vollständig bezahlte Mitgliedschaft in der Klassenvereinigung ist ebenfalls unerlässlich. Der Messbrief ist im Original oder in Form einer identischen Kopie bei der Meldung für jede Regatta einzureichen.

- b. Den Yachteignern steht es frei, an Rennen teilzunehmen, die nicht von der Klasse veranstaltet werden. Als Vertreter der Klasse Asso 99, sind sie dennoch verpflichtet, die Klassenregeln auch bei Nicht-Klassenregatten vollständig zu beachten. Bei Nichtbeachtung der Klassenregeln kann der Messbrief für ungültig erklärt werden.
- c. Die Yacht muss die entsprechenden Sicherheitsausrüstung mitführen, die auf dem jeweiligen Fahrtgebiet vorgeschrieben ist, mindestens jedoch folgende Gegenstände in vernünftiger Qualität und Pflegezustand:
  - Ein Bootshaken
  - Eine Sirene oder Nebelhorn
  - Ein Paddel
  - Eine wasserdichte Taschenlampe
  - Ein Schöpfeimer
  - Rettungswesten für alle Crewmitglieder
  - Einen Rettungsring oder „horseshoe“ mit mindestens 30 Metern schwimmfähiger Leine
  - Einen Verbandskasten für Segelyachten mit Anleitung in Erster Hilfe
  - Einen Anker mit mindestens 6 kg Gewicht und 25 Metern Ankerleine mit mindestens 8 mm Durchmesser
- d. Die Yacht muss jederzeit mit Auftriebskörpern ausgerüstet sein, die mindestens 500 kg Auftrieb erzeugen
- e. Während Regatten muss die Klassenflagge an einem Achterstag gesetzt sein. Mindestens auf 150 cm Höhe über dem Cockpit.

## 16. CREW

- a. Die Anzahl an Personen an Bord muss mindestens 4 und höchstens 7 betragen.
- b. Nur drei Besatzungsmitglieder dürfen sich vollständig über die Bordkante lehnen. Das Trapez ist als das einzige geeignete Mittel zu betrachten, für das es zwingend erforderlich ist, eine Rettungsweste zu tragen. Jede Maßnahme, die zur Erhöhung des

aufrichtenden Moments der Mannschaft im Trapez dient ist untersagt (z. B. Pyramiden, Ausleger, usw.)

- c. Die Verwendung von „Rettungswesten“ zum Zweck der Erhöhung des Gewichts ist strikt verboten. Die erlaubte Kleidung ist in den worldSailing rules of racing zu entnehmen.
- d. Das Gesamtgewicht der drei Personen im Trapez darf 260kg nicht überschreiten. Sollte das Gesamtgewicht der drei schwersten Mannschaftsmitglieder (ohne Steuermann) 260kg überschreiten, so sind die Trapezgeher in der Anmeldung namentlich zu nennen. Sollte die Anzahl der Trapezgeher größer als drei sein oder diese nicht genannt werden, wird von den drei schwersten Crewmitgliedern ausgegangen.
- e. Während einer Regatta mit mehreren Wettfahrten, muss die Anzahl der Crewmitglieder gleichbleiben. Jegliche Änderung der Mannschaft muss vor der Wettfahrt der Wettfahrtleitung mitgeteilt werden.
- f. Das Gesamtgewicht der Mannschaft inklusive Steuermann darf 520 kg nicht überschreiten.

## 17. WERBUNG

In Bezug auf Werbung finden die Regeln von worldSailing (Anhang 14) Anwendung.

Für den Fall, dass die Klasse ihren eigenen Sponsor hat, ist dessen Werbung gemäß den Regeln auf Klassenveranstaltungen zu zeigen.

## 18. ÄNDERUNG DER KLASSENVORSCHRIFTEN

Jede Änderung dieser Bestimmungen wird von dem Committee über die nationalen Klassenvereinigungen und dessen Vorstandschaft an die Mitglieder kommuniziert. Eine Genehmigung der nationalen Klassenvereinigungen in Zusammenarbeit mit dem Committee ist erforderlich. Regeländerungen werden jeweils am 31. Dezember des laufenden Jahres um 12:00 Uhr gültig, es sei denn, es werden Verschiebungen über diesen Zeitpunkt hinaus berücksichtigt, wenn die Änderung genehmigt wird. Jede Änderung wird möglicherweise den Nachdruck der geltenden Vorschriften bedeuten, in welchem Fall jede Seite nummeriert und datiert werden soll. Alle Mitglieder haben das Recht auf eine neue Kopie, die die früheren Ausgaben automatisch annullieren wird.

## 19. HAFTUNG

Die Klasse übernimmt trotz der Erteilung eines gültigen Messbriefes keine Haftung für eventuelle Schäden, die den Mitgliedern, Eigentümern, Besatzungen oder Dritten während der Rennen und allen mit der Verwendung von Asso 99 Yachten verbundenen Situationen entstehen könnten.

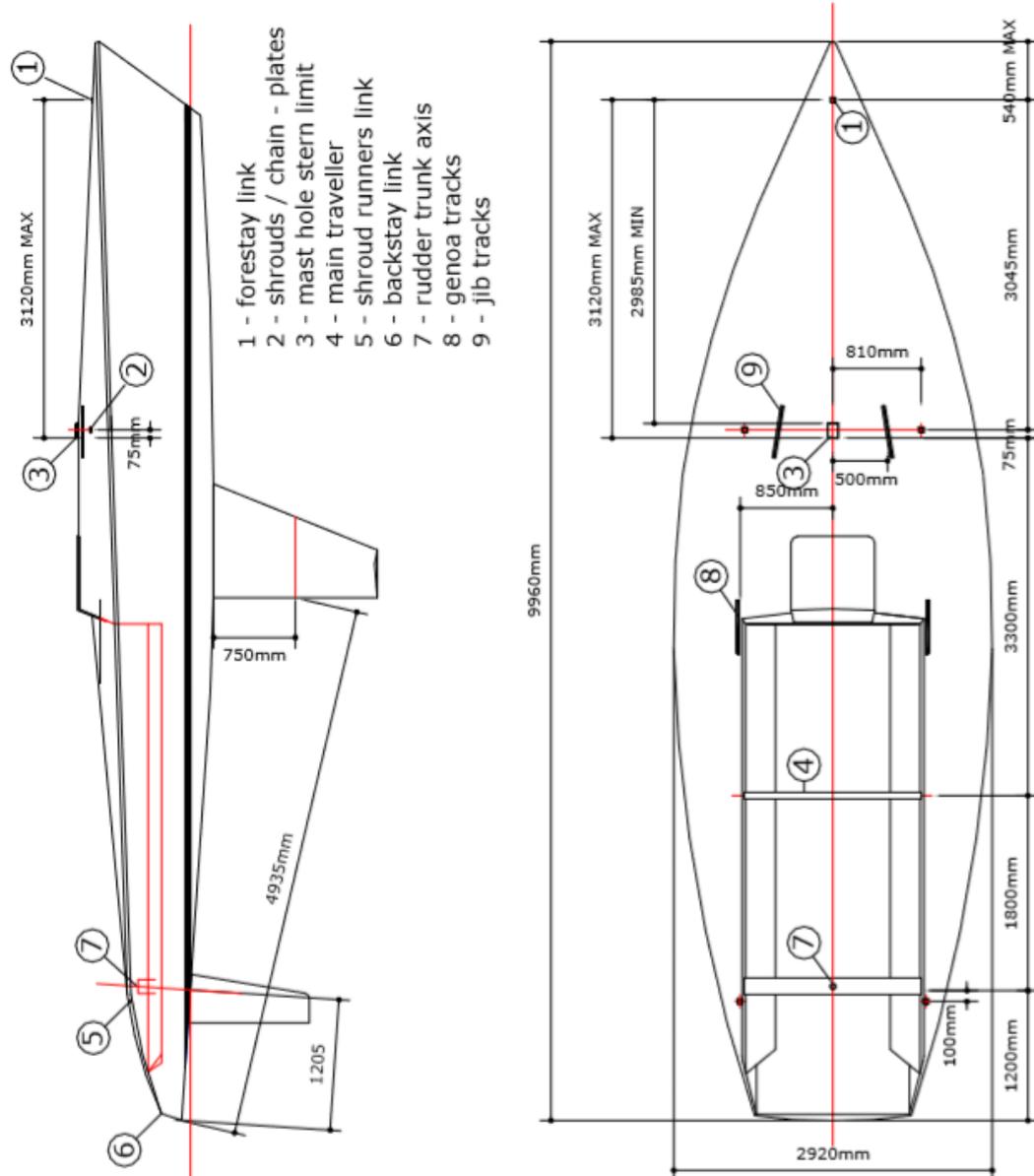
## 20. REGELÄNDERUNGEN

- a. Segel, die vor dem 31.12.2003 vermessen wurden, sind von folgenden Reglementierungen ausgenommen:
  - Punkt 9) b)
  - Punkt 9) d)
  - Punkt 9) g)
  - Punkt 9) h)
  - Punkt 10) g)
  - Punkt 11) d)
  - Punkt 12) d)
  - Punkt 12) e)
  
- b. Alle Segel, die vor dem 31.12.2008 vermessen wurden sind von folgenden Regeln ausgenommen.
  - Punkt 12) a)
  - Punkt 12) b)
  - Punkt 12) d)
  - Punkt 12) e)
  
- c. Mit Wirkung zum 01.01.2009 wird die Genua 2 nicht mehr vermessen.
  
- d. Mit Wirkung zum 01.01.2009 müssen die neuen Genuas 1 nach den neuen Regeln vermessen werden.

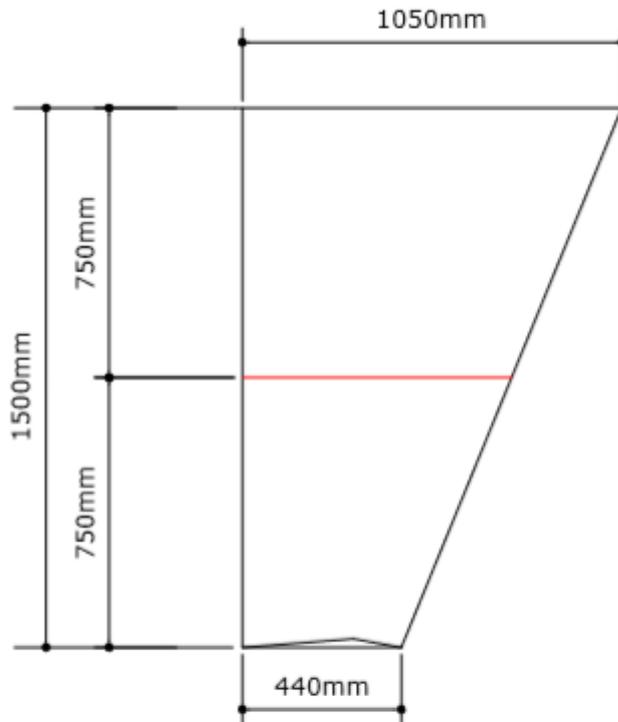
- e. Mit Wirkung zum 01.01.2010 dürfen bei Wettfahrten nur noch Genuas 1 nach den neuen Klassenregeln vermessen und benutzt werden.
  
- f. Mit Wirkung zum 01.01.2017 wurde der Punkt 9h) geändert. Es ist nun nicht mehr nötig Herstellerlogos auf jedem Segel zu haben.
  
- g. Mit Wirkung zum 14.08.2017 wurde der Punkt 16a) dahingehend geändert, dass die maximale Crewstärke nun 7 Personen beträgt anstatt bisher 6. Der Hintergrund liegt darin begründet, dass reine Frauenteam mit 6 Personen häufig nicht das ideale Crewgewicht erreichen.

## 21. PLAN 1A RUMPF UND DECK

Allowance on measurements  $\pm 10$  mm



## 22. PLAN 1B KIEL UND RUDER



### KEEL

allowance on measurements  $\pm 10$  mm

THICK OF SECTIONS (in mm.)

	min	max
UPPER	110	115
MIDDLE	95	105
LOWER	60	65

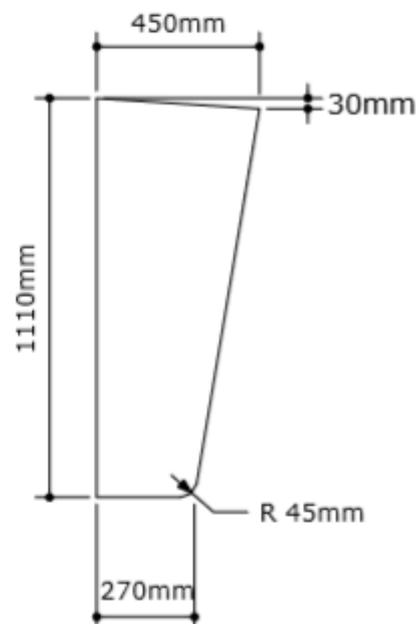
N.B.: the basic frame getted by modelling one stainless steel section,  $4 \pm 0,5$  mm thick, along its own simmetry axis, in order to from an angle included between  $90^\circ$  MIN end  $120^\circ$  MAX.

### RUDDER

allowance on measurements  $\pm 3$  mm

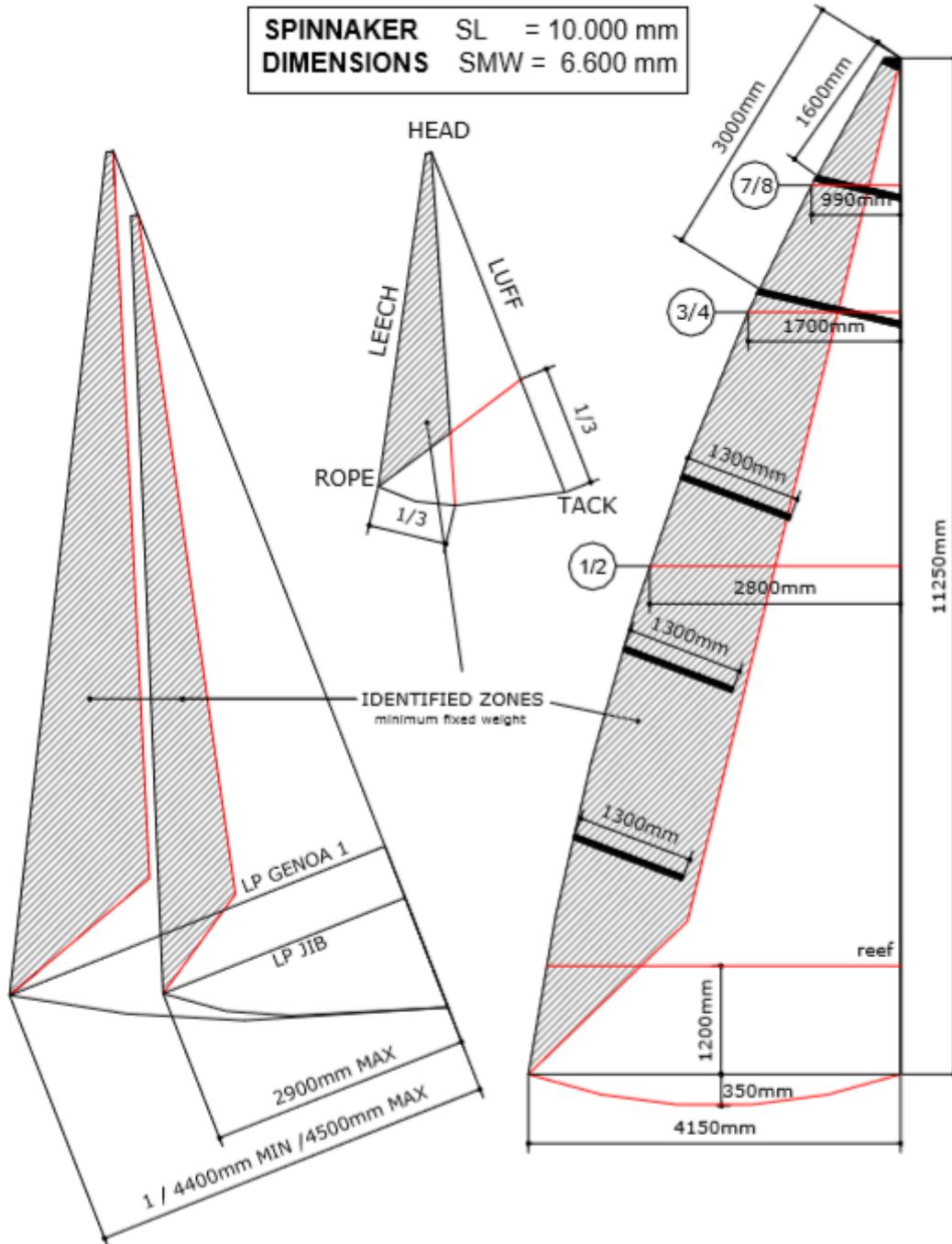
THICK OF SECTIONS (in mm.)

	min	max
UPPER	60	63
LOWER	40	43



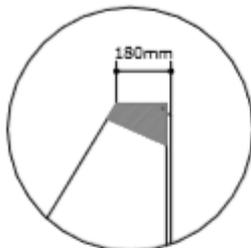
### 23. PLAN 2A SEGEL

The showed measurements are the maximum ones

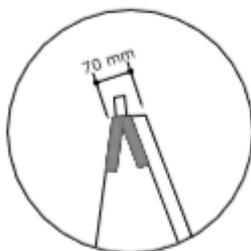


The showed measurements are the maximum ones

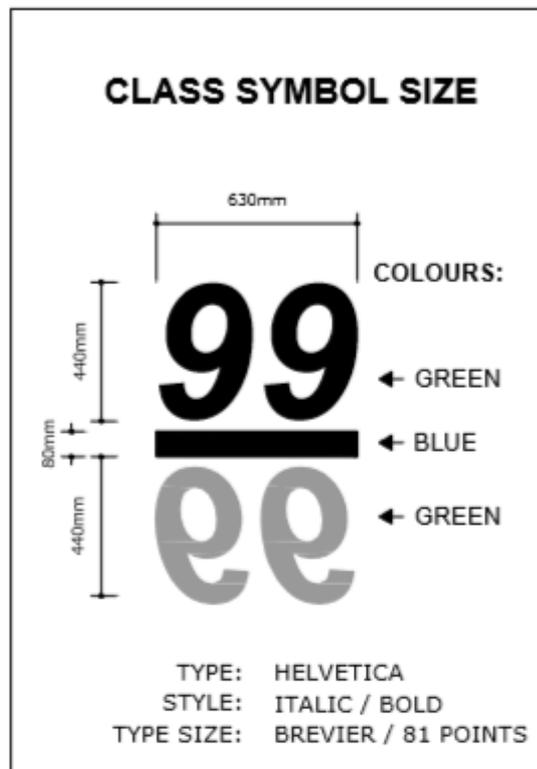
**MAINSAIL  
TOP ENLARGED**



**HEAD SAILS  
TOP ENLARGED**



**CLASS SYMBOL SIZE**



COLOURS:

← GREEN

← BLUE

← GREEN

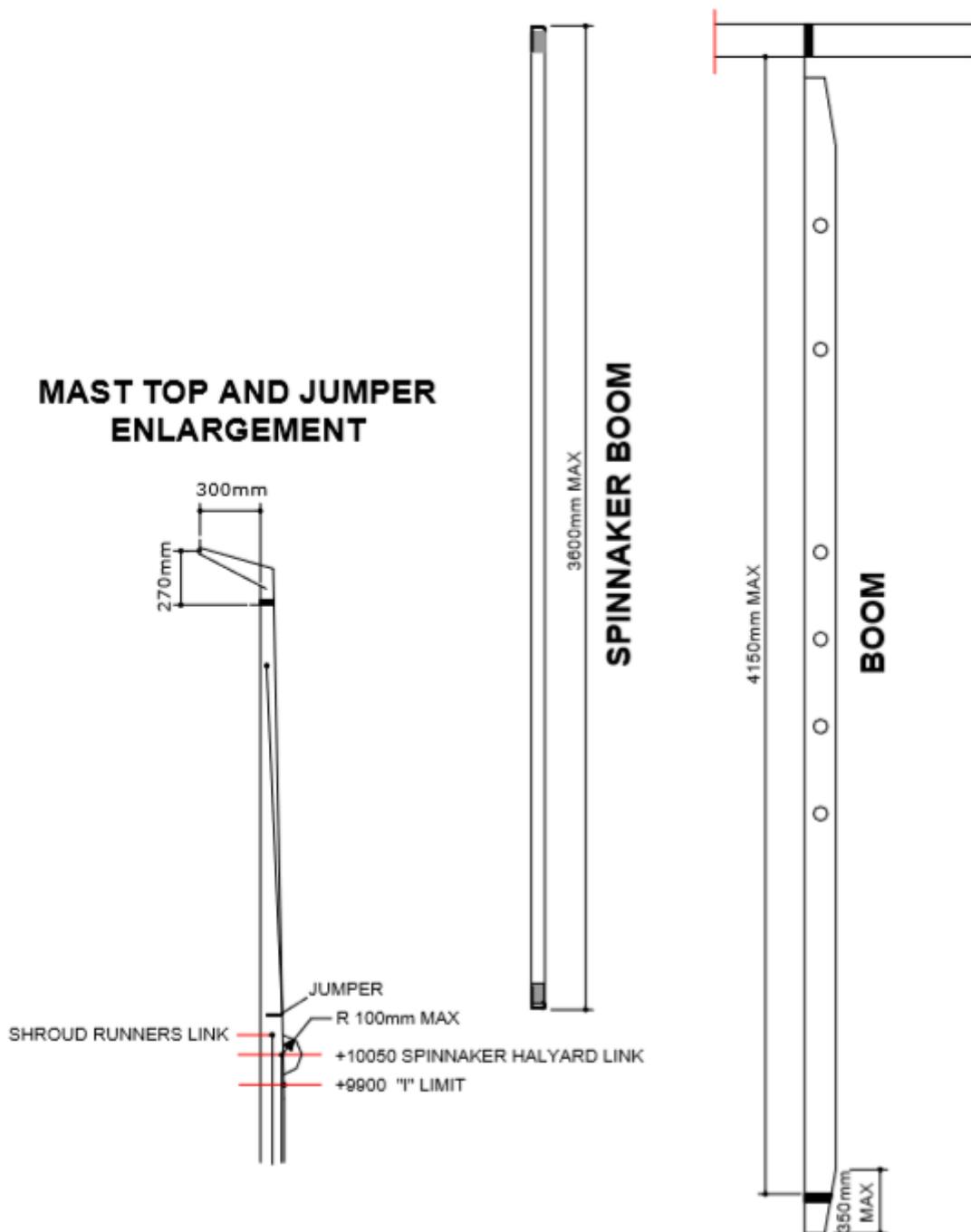
TYPE: HELVETICA  
STYLE: ITALIC / BOLD  
TYPE SIZE: BREVIER / 81 POINTS

**RECOMMENDED LIMITS** (APPENDIX 2 - I.Y.R.U. - 1993 Ed.)

	MAINSAIL	HEADSAIL	SPI
PRIMARY REINFORCEMENT	650	500	450
SECONDARY REINFORCEMENT	1650	1600	1350
FLUTTER PATCHES	200	180	-
CHAFTING PATCHES	1650	1600	-
BATTEN POCKET PATCHES	276	250	-
SEAMS	30	25	-
TABLING	55	50	-

## 24. PLAN 2B MAST UND BAUM

ALLOWAVCES:  $\pm 5$  mm. to "I" limit -  $\pm 10$  mm. to any other measurer



ALLOWANCES: ± 5 mm. to "I" limit - ± 10 mm. to any other measurers

