

Deutschsprachige Version der U20 Klassenregeln, Bereich Besatzung und techn. Regeln **Ausgabe: 2020**

Präambel

1. Mit diesen Regeln wird die Sicherung des One-Design Charakters der Ultimate U20 verfolgt. Eventuelle Fragen bezüglich der Interpretation dieser Regeln oder zu Regellücken sollen im beabsichtigten Sinne dieser Klassengemeinschaft beantwortet werden anstelle formaler Anwendung möglicher Fehler in Formulierungen oder Zeichnungen.
2. Boote dieser Klasse sollen bezüglich Rumpf, Deck, Kiel, Ruder, Spanten-Konstruktion, Gewicht und Gewichtsverteilung, Segelplan und Ausrüstung einheitlich sein, außer Abweichungen sind explizit erlaubt.
3. Alle Boote sollen den Spezifikationen der Ultimate SAILBOATS INC. entsprechen sowie dieser One-Design Klassenregeln. Änderungen, Modifikationen oder Ergänzungen sind nicht zulässig, außer explizit in diesen Klassenregeln erlaubt.

Grundsätzliches zur Crew:

Das Crewgewicht darf 280 kg nicht überschreiten. Es ist kein Mindestgewicht vorgeschrieben, jedoch muss das Boot in einer Wettfahrt mindestens zwei Personen Besatzung an Bord haben. Die Anzahl der Besatzungsmitglieder darf während einer Veranstaltung nicht verändert werden, außer die Mehrheit der teilnehmenden U20 Steuerleute stimmt dem zu. Ein Tausch der Crewmitglieder ist nur erlaubt bei Krankheit oder Verletzung oder Zustimmung der anderen U20 Steuerleute, welche an dieser Wettfahrt teilnehmen. Falls ein Crewmitglied sich weiter vorne als die vorderste Stütze der Reling befindet, darf es sich nicht weiter über die Deckskaute lehnen, als dies bei einer gedachten, montierten Reling der Fall wäre.

1. Allgemeines:

Rumpf, Deck, Innenlayout, Kielschaft und Kielbombe, Ruder, Pinne, Gennakerbaum, Mast, Großbaum und Rigg müssen exakt den vom Konstrukteur vorgegebenen Spezifikationen entsprechen, und dürfen nur in originalen Formen bzw. Abmessungen ausschließlich von SAILBOAT INC lizenzierten Werften/Betrieben gebaut werden. Eine Optimierung/Veränderung dieser Komponenten durch Veränderung der Bauvorgaben ist nicht erlaubt, außer dies wird ausdrücklich von SAILBOAT INC schriftlich bestätigt und/oder von der U20class als Änderung in den US Klassenregeln aufgenommen. Entgegen den aktuellen US-Klassenregeln ist die Verwendung eines Karbonmastes und Dyform 4mm Wanten nicht zulässig.

2. Gewicht:

Das Trockengewicht incl. Kiel, Kielkran, Gennakerbaum mit Halterung, Fockroller, Traveller, Ruderbeschlag, Niedergangsluken, und Vorschiffsluk (falls vorhanden) darf 499 kg nicht unterschreiten. Das segelfertige Bootsgewicht inklusive Ruder, Pinne, Mast, Großbaum, stehendes und laufendes Gut, Blöcke und Klemmen, Relingstützen, Reling, Schotentaschen, Kompass, Beleuchtung darf 549 kg nicht unterschreiten. Ausgenommen sind Segel, Festmacherleinen, Fender, Anker mit Leine, Außenbordmotor mit Kraftstoff, Batterien, Polster und Rettungsmittel. Sollte das Mindestgewicht nicht erreicht werden, muss ein dauerhaft

montiertes Ausgleichsgewicht an der Maststütze im Kajütraum befestigt werden. Ein Reduzieren des Bootsgewichtes ist untersagt.

3. Rumpf:

Die Position von Püttings, Mastfuß, Traveller, Fockschot-Schienen und Gennaker-Umlenklöcken müssen an den vom Konstrukteur vorgegebenen Punkten (Skizze 1) montiert sein. Die Einbauposition darf nicht verändert werden. Reparaturen und Ausbesserungsarbeiten müssen so durchgeführt werden, dass der Rumpf wieder in den Originalzustand versetzt wird. Sonstige Veränderungen am Rumpf sind nicht zulässig.

Punkt 3.1 der orig. US Class Regeln entfällt momentan in Deutschland (bezahlter U20-Klassensticker muss angebracht sein)

4. Kiel:

Schaft und Ballastbombe müssen nach den Konstruktorsvorgaben gebaut sein und dürfen nicht verändert werden. Der Kiel darf höhenverstellbar sein, muss sich aber während einer Wettfahrt in der untersten Position befinden und muss mit den beigefügten Schrauben am Kielkasten befestigt sein. Aufbringen von Antifouling oder Durchführung notwendiger Reparaturen sind zulässig.

5. Ruder und Pinne:

Müssen nach Konstruktorsvorgaben gefertigt sein und dürfen nicht verändert werden. Der Eintauchwinkel des Ruders darf verändert werden (Klappruder) Die Pinnenverlängerung darf max. 122 cm in voll ausgezogenem Zustand lang sein.

6. Mast und Großbaum:

Diese müssen aus Aluminium gefertigt sein und den Konstruktorsvorgaben entsprechen. Der Lümmelbeschlag muss so am Mast befestigt sein, dass er nicht demontierbar ist oder seine Position verändert werden kann. Die Einbauhöhe gemessen vom Mastfuß zur Oberkante Großbaum muss 82,55 cm (+/- 1,2 cm) sein (Skizze 2). Es sollten Messmarken für Erkennung der max. Segelgrößen angebracht sein. Das Großsegel darf nicht über diese Markierungen hinausgehen.

7. Rigg:

Die Wanten müssen aus gerolltem Stahldraht mit 4 mm Durchmesser sein. Rodmaterial, Kevlar etc. ist nicht zulässig. Die Wantenspanner dürfen in Ihren Abmessungen nicht verändert werden. Eine Verstellung der Wanten während der Wettfahrt ist nicht erlaubt. Es sind 1 Paar Salinge zulässig, die nach den Konstruktorsvorgaben gefertigt und montiert sein müssen. Länge, Höhe der Anbringung und Salingswinkel dürfen nicht verändert werden. Die Länge des Vorstags ist frei wählbar, aber der Mastfall muss sich in den in der Skizze 3 angegebenen Toleranzen von $R = 10,592 - 10,668$ m bewegen.

8. Reling:

Reling und Relingstützen, wie vom Hersteller angeboten, sind erforderlich. Die Befestigungspunkte der Reling müssen mindestens 28 cm über der Seitendeckskante liegen. Die Relingdrähte müssen während der Wettfahrt fest verschraubt sein und dürfen nicht mehr als 5 cm Durchhang haben.

9. Gennakerbaum:

Der Gennakerbaum und seine Führung müssen dem Wertstandard entsprechen und dürfen nicht verändert werden. Der Baum muss mit seinem vorderen Ende bis zur vordersten Deckskante am Bug einziehbar sein. In ausgefahrenem Zustand darf der Gennakerbaum nicht weiter als 180 cm von der vordersten Deckskante entfernt sein. In dieser Stellung muss das vorderste Baumende mit der Längsschiffslinie übereinstimmen. Wenn der Gennaker nicht gesetzt ist, muss der Gennakerbaum komplett eingezogen sein, außer unmittelbar während des Gennaker Setz- / Berge-Manövers.

10. Segel:

Es dürfen nur Segel verwendet werden, welche exakt in Größe, Schnitt und Tuchgewicht/-material den Klassenvorschriften entsprechen. Achterliek-Trimmlen sind in allen Segeln erlaubt. Ebenso erlaubt ist eine Vorliek-Trimmlen beim Gennaker.

Großsegel: Es muss aus Dacron gefertigt sein mit einem Mindesttuchgewicht von 136 g. Die exakten Maße sind der Skizze 4 zu entnehmen. Es sind fünf Segellatten erlaubt, von denen die drei obersten durchgehend sind. Die unteren beiden Latten sollen, vom Achterliek aus gemessen, 152,4 cm lang sein. Das Material darf nur aus Glasfaser sein (Keine Karbon, Laminatlatten oder ähnliches.) Die Vorspannung darf während der Wettfahrt nicht verändert werden. Die Latten dürfen während einer Veranstaltung nicht verändert oder getauscht werden. Es ist ein Reffpunkt vorgesehen. Das Reff sollte 91,5 cm über dem Schothorn liegen. Größe, Design und Platzierung von Klassenlogo und Segelnummer sind fest vorgegeben und den zuständigen Segelmachern bekannt bzw. mitzuteilen. Als Segelnummer sollte die Bauseriennummer verwendet werden.

Fock: Die Fock muss aus Dacron mit einem Mindesttuchgewicht von 159 g gefertigt sein. Das Segel soll als Rollfock ausgelegt sein. Es wird mit einem Reißverschluss am Vorstag befestigt. Das Achterliek darf nicht konvex gewölbt sein. Es dürfen zwei vertikale Latten verwendet werden. Ein Ende der Latten muss am Achterliek sein. Die Latten können fest oder herausnehmbar montiert sein, dürfen aber nicht die Fock am Aufrollen behindern. Das Material der Latten ist frei wählbar. Die Länge darf 76 cm nicht überschreiten. Die Breite der Latten kann von 6,3 mm bis 25,2 mm gewählt werden. Die Position der Latten soll max. 579 cm und mind. 182 cm vom Schothorn entfernt sein. Die Maße der Fock sind der Skizze 6 zu entnehmen.

Gennaker: Der Gennaker darf kein leichteres Tuchgewicht als 40 g/qm haben. Das Material muss aus gewebten Nylon bestehen (Kein Polyester etc.). In Regatta-Wettfahrten darf nur der originale Klassengennaker verwendet werden. Die Maßangaben sind Skizze 7 zu entnehmen. Alle angegebenen Längen, Breiten und Diagonalmaße dürfen nicht mehr als 22 cm unterschritten werden.

Segelfenster: Es dürfen in allen Segeln transparente Fenster angebracht sein. Kein Segelfenster darf größer sein als 150 cm und keine Kante darf näher als 10 cm an einer Segelkante sein. Gennakerfenster dürfen eine Fläche von 2,3 qm nicht überschreiten.

*Punkt 10.6 und 10.7 der orig. US Class Regeln werden momentan in Deutschland nicht berücksichtigt.
(10.6: nur ein Segelsatz pro Jahr, 10.7: Ersatz nur im Schadensfall).*

Entgegen den aktuellen US-Klassenregeln darf pro Veranstaltung nur 1 Segelsatz verwendet werden. Es dürfen auch nicht mehr als die 3 Standardsegel bei einer Wettfahrt mit auf das Boot genommen werden. Sollte ein Segel während der Wettfahrt beschädigt werden, so darf diese erst nach Beendigung der Wettfahrt gegen ein anderes Klassensegel getauscht werden. *Grundsätzlich bleiben momentan die Punkte 10.8, und 10.9 der US Class Regeln in Deutschland unberücksichtigt.*

(10.8: Segelsatzanzahl bei Regatta-Serie, 10.9: von 10.6 abweichender Segelersatz bei Kauf einer gebrauchten U20).

11. Vermessung und Kontrolle:

Es obliegt der Verantwortung jedes Steuerannes, dass das Boot den oben aufgeführten Regeln entspricht.

Punkte 2,3 und 4 der orig. US Class Regeln bleiben momentan in Deutschland unberücksichtigt. (2: Vermessung durch Inspekteur im Rahmen North American Championship, 3: Bootsinspektion, 4.: Jeder Steuerann kann die Kontrolle eines verdächtigen Bootes verlangen).

Eigner/Steuerleute müssen Vermessern oder Personen der Wettfahrtleitung jederzeit freien Zutritt auf ihr Boot gestatten, um eventuell Kontrollen vorzunehmen.

12. Optionen, Veränderungen und Austausch:

Veränderungen am Boot oder zusätzliche Komponenten, welche die Segel-Performance nicht verbessern oder Materialverbesserungen nach sich ziehen sind erlaubt.

Beispiele:

- Klappruder (darf allerdings während der Wettfahrt nicht verstellt werden),
- Kajütlüfter oder Inneneinrichtungen, sofern weder das Bootsgewicht unterschritten noch der Bootstrimm verändert wird.
- Blöcke, Augringe, Klemmen und Führungen in Verbindung mit der Großschot, Fockschot, Gennakerschot,
- Fall und Halsleine, sowie die Rollfockanlage dürfen ausgetauscht werden, aber die Montagepunkte dürfen nicht verändert werden. Hingegen die geänderte Führung des Fockfalls ist gestattet (Umlenkung Fockfall in das Cockpit)
- Zusätzliche Klemmen und Blöcke dürfen montiert werden.
- Die Anordnung von Unterliekstrecker, Baumniederholer und Cunningham sind frei wählbar.

- Stabile Baumniederholer wie z.B. der „Boomkicker“ sind zulässig.
- Die Führung der Fockschot zwischen der Umlenkung und der Klemme ist frei wählbar aber die Schot muss durch einen Block auf der Fockschot-Schiene laufen.
- Barberholer und Beiholer sind erlaubt, aber ihre Anbringung muss so sein, dass sie das Deck oder den Aufbau nicht beschädigen, z.B. sie dürfen nicht durch das Deck oder die Cockpit-Seitenwände geführt werden.
- Die Anbringung der Großschot ist wählbar.
- Die Befestigungspunkte der Großschot-Blöcke am Baum können so verändert werden, dass die Blöcke nicht mehr an den Befestigungsösen montiert sind, sondern an anderer Stelle des Baumes mit Bändseln befestigt werden können.
- Der Großschot-Block mit Klemme am Cockpitboden darf hinter oder vor die Travellerschiene gesetzt werden, muss sich aber in Schiffsmitte nicht weiter als 20 cm von der Travellerschiene entfernt befinden.
- Fock- und Gennakerschot können endlos sein.
- Die Länge und der Durchmesser der Schoten und Leinen sind frei wählbar.

Folgende Ausstattungen und elektronische Instrumente sind während einer Wettfahrt zulässig:

- Mechanische Windanzeiger wie z.B. „Windex“.
- Geräte um Geschwindigkeit, Tiefe und Distanz zu messen.
- Alle Kompassstypen, einschließlich „Tacktick“-Kompass und elektronische Kompass.
- GPS Geräte dürfen für Geschwindigkeit und Kurs auf allen Wettfahrten verwendet werden.
- In Erweiterung der US-Klassenregeln sind elektronische Windanzeiger erlaubt.

Art. 13 der US Class Regeln entfällt in Deutschland (Kelp stick / Seetang-Abstreifer).

13. Verbotene Ausstattung:

Folgende Ausstattungen sind während einer Wettfahrt verboten:

- Ausreitgurte, Trapeze und alle anderen Hilfsmittel die ein Ausreiten/Überhängen möglich machen.
- Änderungen, die die Wasserdichtheit des vorderen oder hinteren Auftriebskörpers gefährden können.
- Hydraulische Hilfsmittel, z.B. federgespannter oder hydraulischer Baumkicker.
- Veränderung der Vorstaglänge während der Wettfahrt.
- Backstagen jeglicher Art.
- Alle Trimmanzeigen für Groß, Fock und Gennaker außer den in diesen Regeln gestatteten.
- Gennaker-Einführungen durch das Deck (wie z.B. Spi-Trompeten), außer durch die vom Hersteller gegebene Möglichkeit durch das Niedergangsluk.
- Alle Vorrichtungen zur Biegung des Mastes, wie Stützen und Halterungen etc.
- Aushöhlen, erleichtern, entfernen, nachbauen von diversen Materialien oder Schleifen und Polieren von Rumpf, Flächen und Teilen.
- Umplatzierung von der Standardausrüstung um Eintauchverhalten und Krängung zu verbessern.
- Ausbau von Einrichtungen und Standardausstattungen wie z.B. Positionslichter, Lukdeckel etc., um das Gewicht zu reduzieren.

14. Sicherheitsregeln und Ausstattung:

Alle Boote, welche an einer Regatta teilnehmen, müssen den Sicherheitsvorschriften des jeweiligen Landes, der Gewässerbehörde und der von der Wettfahrtleitung vorgegebenen Vorschrift entsprechen.

(Geändert gegenüber den US Class Regeln)

Die in den Punkten 2 und 3 der US Class Regeln aufgeführten Details entfallen hiermit, unter Bezugnahme auf den Eingangssatz (2: Sicherheitsausrüstung, 3: Rettungswesten-Pflicht).

15. Weitere erforderliche Ausstattung:

Folgende Ausstattungen müssen während einer Wettfahrt an Bord sein:

- Alle zur Standardausstattung gehörenden Teile wie Kielkran mit Stütze, Cockpitboden, Niedergangsluken, müssen in der Kajüte verstaut sein. Die Ergänzung zur Kajütbodenplatte entfällt in Deutschland.
- Außenbordmotor, wahlweise Benzin oder Elektro incl. Treibstoff/Batterien, oder ein fest an der Maststütze montiertes Zusatzgewicht von 14 kg.
- Zwei Fender.
- Ein Kompass.
- Passende Festmacherleinen.

(Teilweise geändert gegenüber den US Class Regeln.)

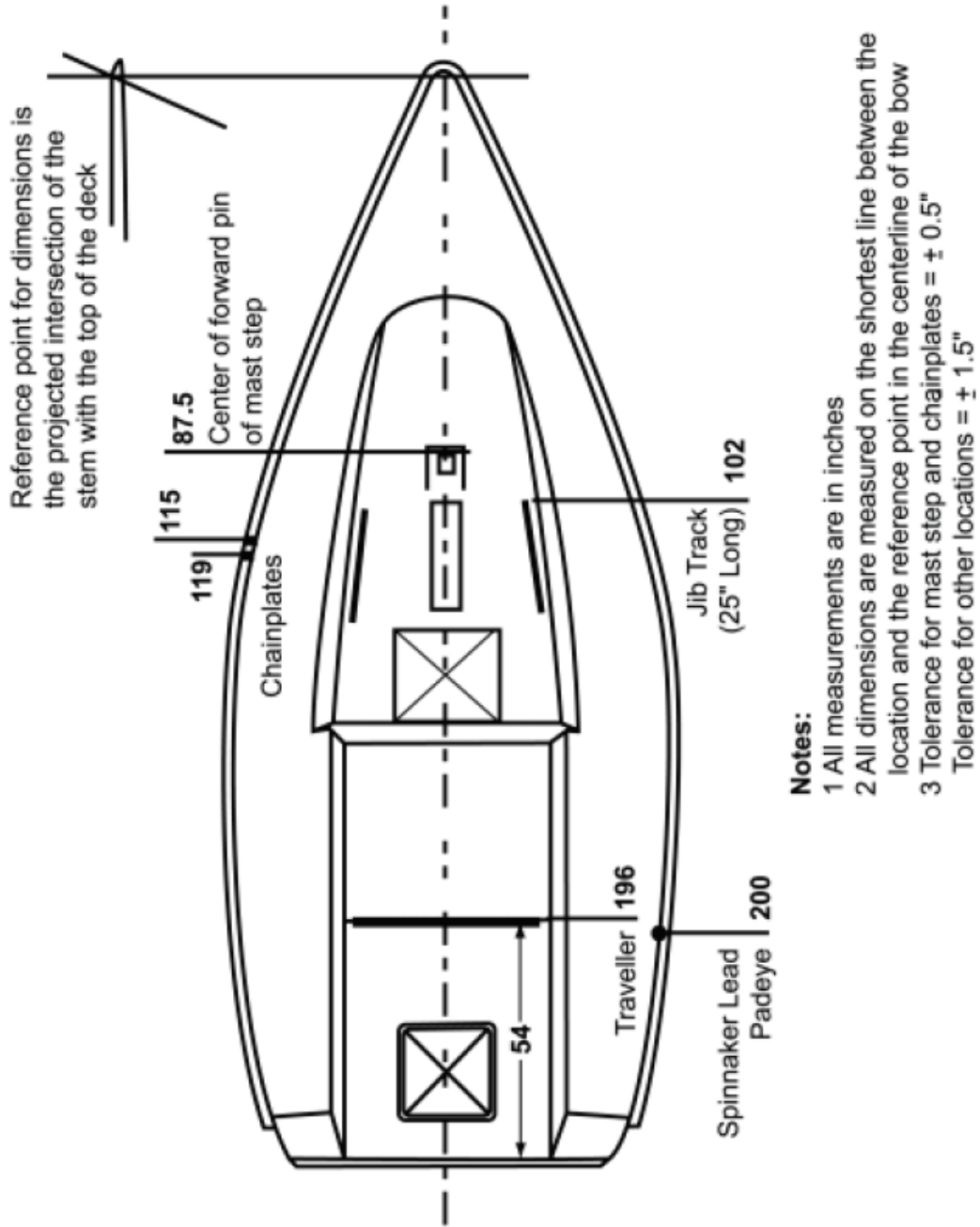
16. Schlussbemerkung des Übersetzers:

Es wurden einige Punkte der US Class Regeln verändert bzw. weggelassen, wenn sie für Mitteleuropäische Verhältnisse nicht sinnvoll erscheinen oder durch andere Gesetze/ Vorgaben außer Kraft gesetzt werden. Es wurde nur der technische Teil der originalen US Class Regeln übersetzt und nicht die Satzung der US U20 Class, welche hier in Deutschland nicht zum Tragen kommt.

Für Druck oder Übersetzungsfehler wird keine Gewähr übernommen.

Ultimate 20

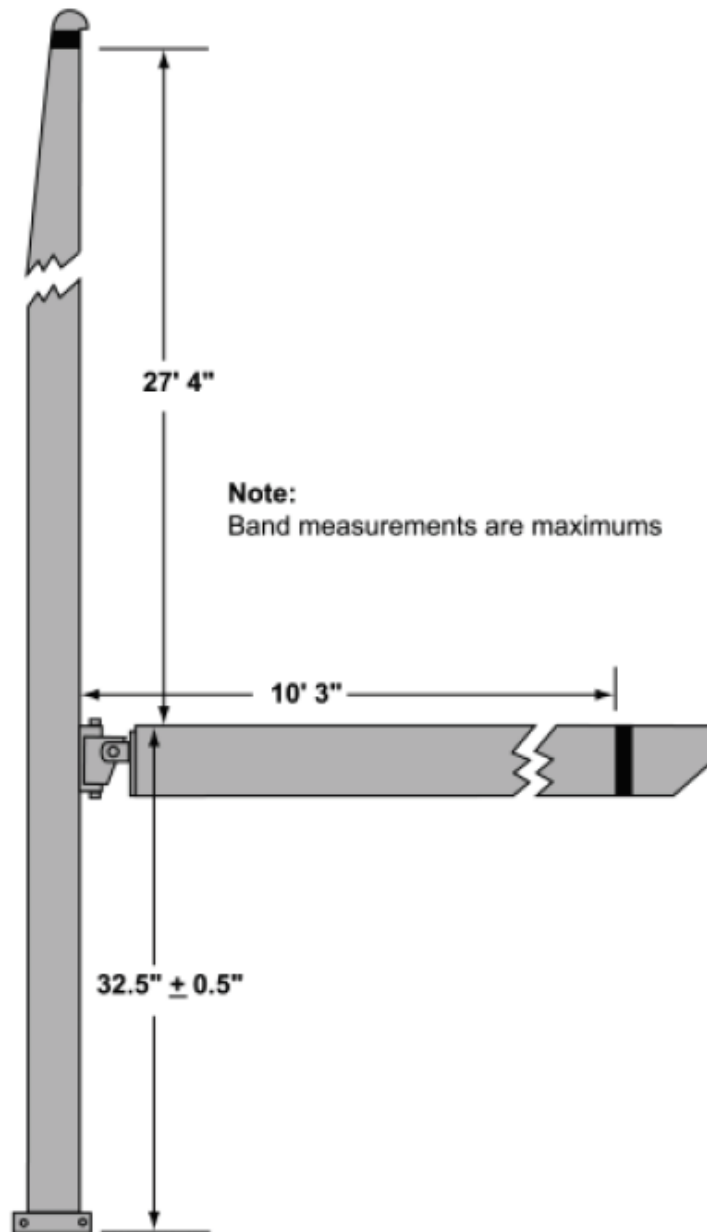
Deck Locations



Skizze 1

Ultimate 20

Gooseneck, Mast, and Boom Bands



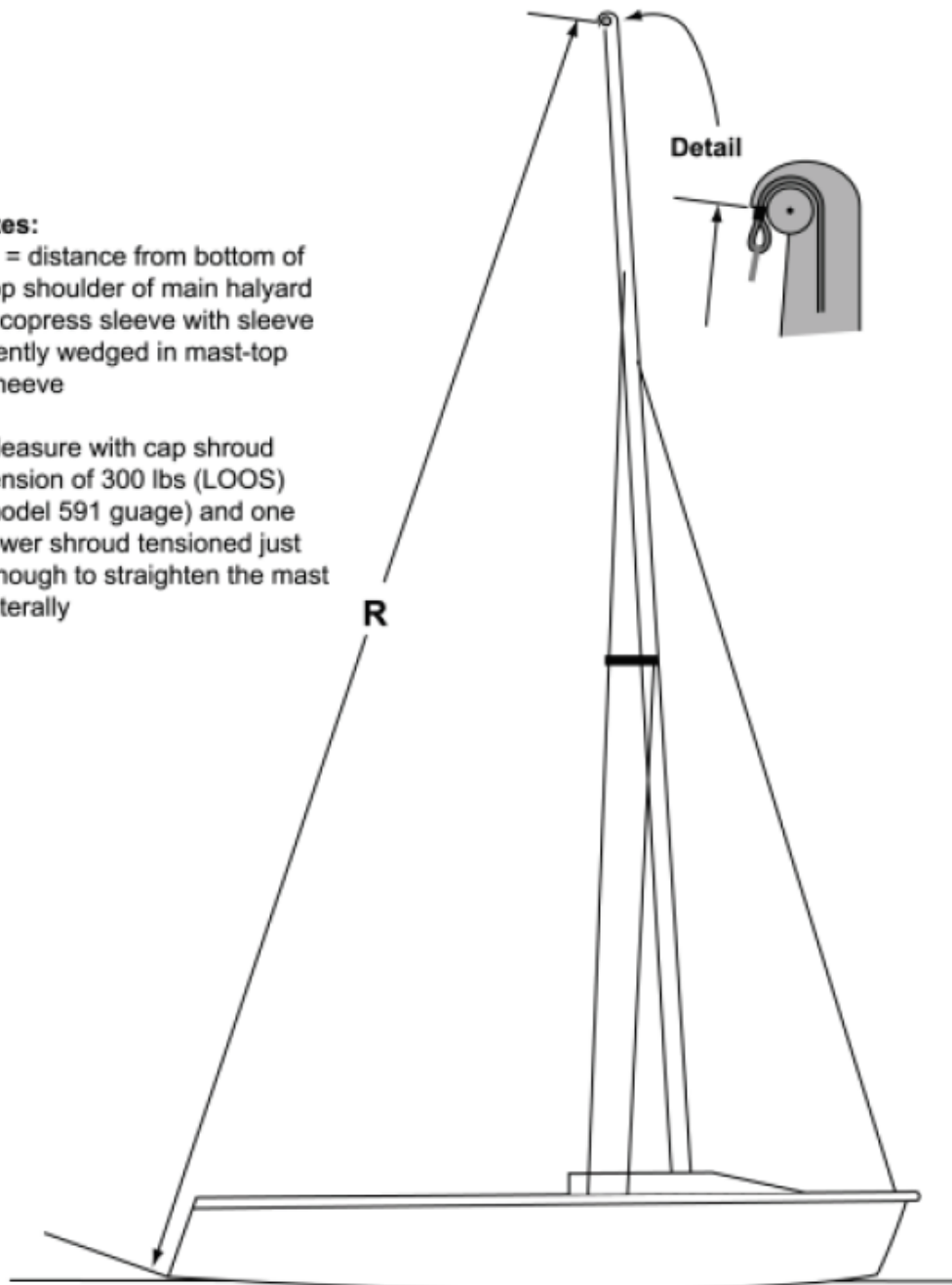
Skizze 2

Ultimate 20

Mast rake measurement

Notes:

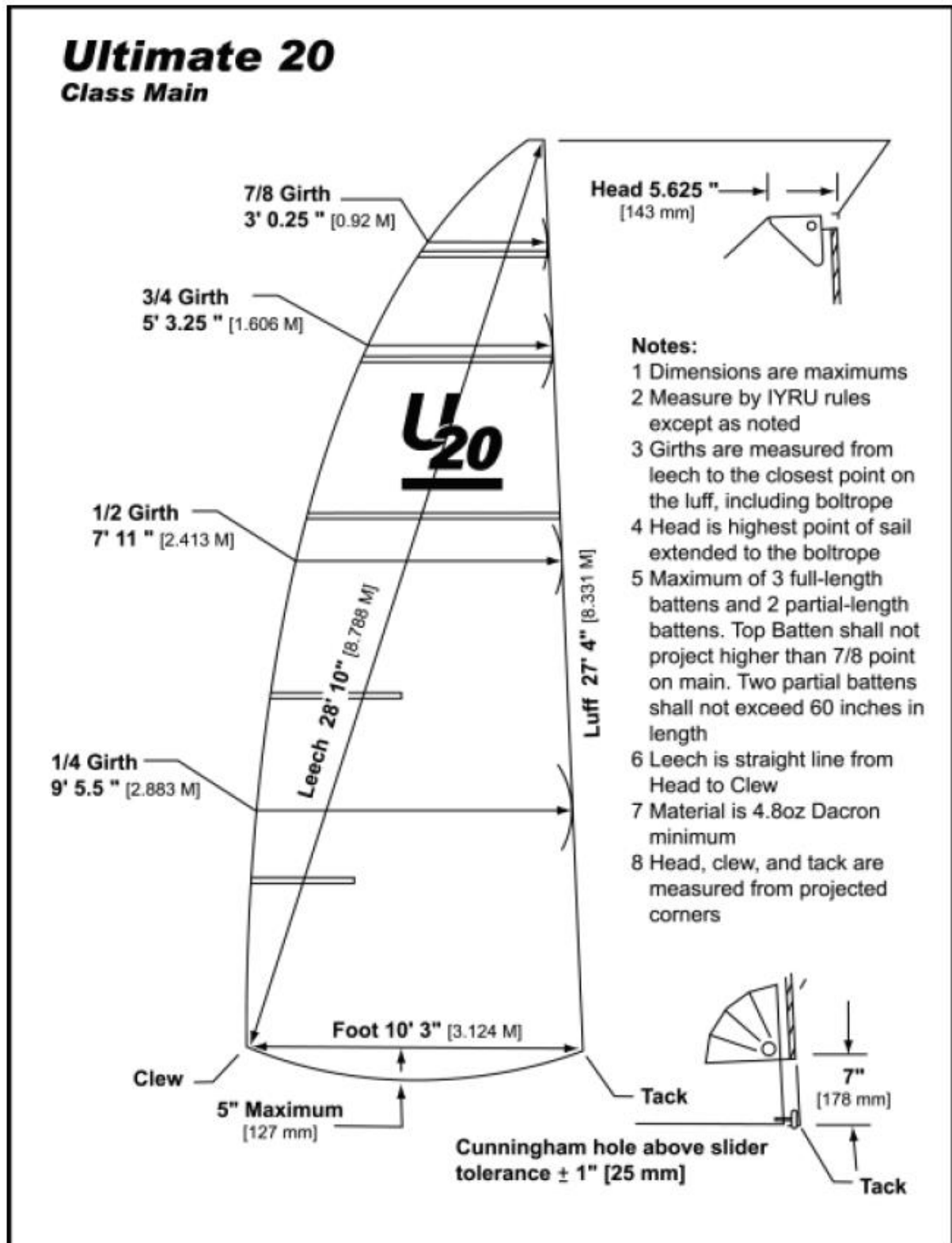
- 1 R = distance from bottom of top shoulder of main halyard nicopress sleeve with sleeve gently wedged in mast-top sheeve
- 2 Measure with cap shroud tension of 300 lbs (LOOS model 591 gauge) and one lower shroud tensioned just enough to straighten the mast laterally



Skizze 3

Ultimate 20

Class Main

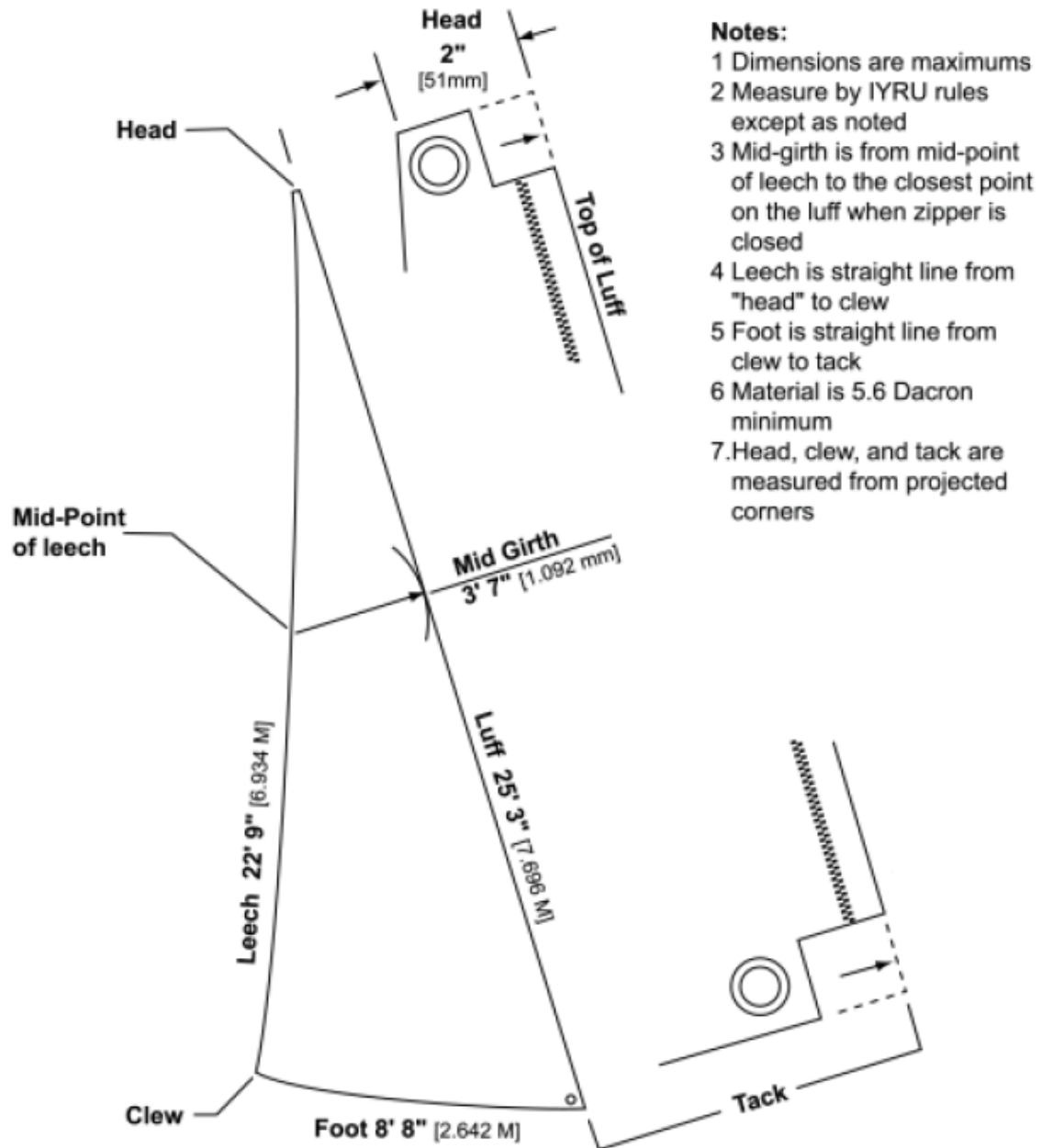


Skizze 4

Skizze 5: entfällt in der deutschen Übersetzung

Ultimate 20

Class Jib



Skizze 6

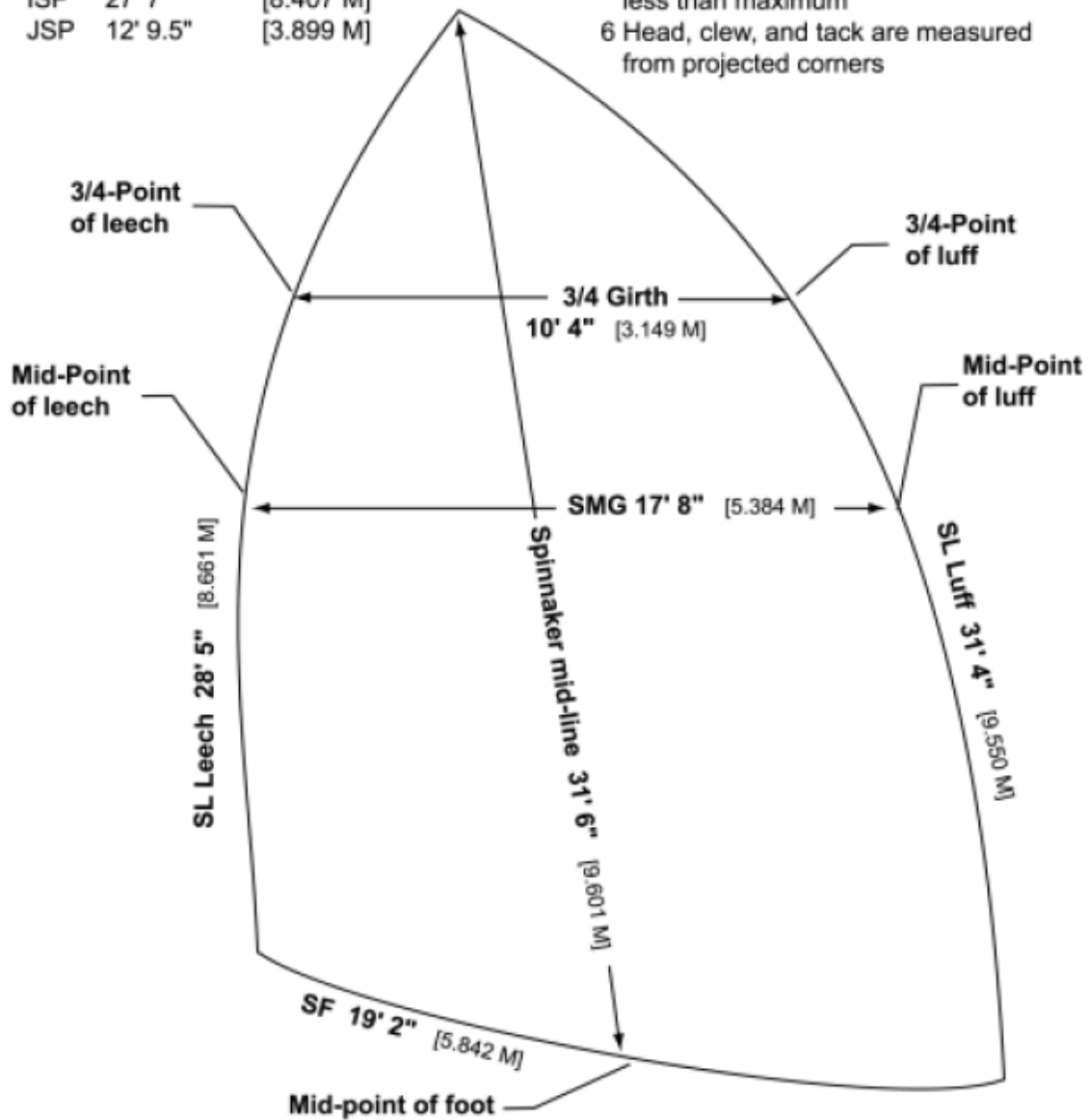
Ultimate 20

Class Spinnaker

I	26' 1"	[7.950 M]
J	6' 11.64"	[2.124 M]
P	27' 3.96"	[8.330 M]
E	10' 3"	[3.124 M]
ISP	27' 7"	[8.407 M]
JSP	12' 9.5"	[3.899 M]

Notes:

- 1 Dimensions are maximums
- 2 Measure by IYRU rules except as noted
- 3 Mid-girth is from mid-point of leech to the mid-point of luff
- 4 Material is minimum 40 gram/sqM nylon
- 5 Maximum dimensions are shown
Minimum dimensions may be up to 9" less than maximum
- 6 Head, clew, and tack are measured from projected corners



Skizze 7