

VX ONE KLASSENVEREINIGUNG DEUTSCHLAND

KLASSENREGELN 2023

Übersetzung der Originalfassung

VX ONE AUSTRALIA

CLASS RULES

Effective July 1, 2022

Dieses Dokument ist der aktuellen Fassung der
VX ONE Australia Class Association untergeordnet.



Die VX ONE wurde 2011 von Brian Bennett und Roger Martin Yacht Design entworfen
und im April 2012 als eigene Klasse anerkannt.

Copyright © Deutsche VX ONE Klassenvereinigung

Inhalt

EINLEITUNG	4
TEIL I – ADMINISTRATION	5
Abschnitt A – Allgemeines	5
A.1 SPRACHE	5
A.2 ABKÜRZUNGEN.....	5
A.3 ZUSTÄNDIGKEITEN.....	5
A.4 VERWALTUNG DER KLASSE in Deutschland	5
A.5 INTERNATIONALE REGELN	5
A.6 ABWEICHUNGEN VON DEN KLASSENREGELN	5
A.7 ÄNDERUNGEN DIESES DOKUMENTS	6
A.8 AUSLEGUNG DER KLASSENREGELN.....	6
A.9 KLASSENGEBÜHREN UND LIZENZPLAKETTE	6
A.10 LIZENZIERTER HERSTELLER.....	6
A.11 RUMPF-, SEGEL- UND BUGNUMMERN.....	6
Abschnitt B – Zulässigkeit der Ausrüstung.....	7
B.1 KLASSENREGELN	7
B.2 KENNZEICHNUNGEN DER KLASSENVEREINIGUNG	7
B.3 INSPEKTION DER AUSTRÜSTUNG (ERS C.4.3)	7
TEIL II – ANFORDERUNGEN UND BESCHRÄNKUNGEN.....	8
Abschnitt C – Bedingungen für Rennen	8
C.1 ALLGEMEINES.....	8
C.2 BESATZUNG	8
C.3 PERSÖNLICHE AUSTRÜSTUNG	9
C.4 WERBUNG	9
C.5 TRAGBARE AUSTRÜSTUNG.....	9
C.6 BOOT	10
C.7 RUMPF	11
C.8 RUMPFANBAUTEILE.....	11
C.9 RIG UND RIGGING	12
C.10 SEGEL.....	14
Abschnitt D – Rumpf.....	15
D.1 HERSTELLER	15
D.2 VERMESSUNG	15
D.3 MATERIALIEN, KONSTRUKTION UND ABMESSUNGEN.....	15

Abschnitt E - RUMPFANBAUTEILE	16
E.1 HERSTELLER	16
E.2 TEILE	16
E.3 MATERIALIEN, KONSTRUKTION UND ABMESSUNGEN	16
E.4 KIELLEINHEIT	16
E.5 RUDER, PINNE UND PINNENVERLÄNGERUNG	17
Abschnitt F - Mast und Takelage.....	18
F.1 HERSTELLER	18
F.2 TEILE	18
F.3 VERMESSUNG	18
F.4 MATERIALIEN, KONSTRUKTION UND ABMESSUNGEN	18
F.5 STEHENDES GUT.....	18
F.6 LAUFENDES GUT	18
Abschnitt G - Segel	19
G.1 TEILE	19
G.2 ALLGEMEINES.....	20
G.3 GROSSEGEL	20
G.4 FOCK	23
G.5 GENNAKER	24
TEIL III - ANHÄNGE	25
Abschnitt H	25
ANHANG H.1 Logo	25
ANHANG H.2 Plakette für zertifiziertes Equipment	25
ANHANG H.3 VXCA OPTIONALE BUGNUMMERN	26
ANHANG H.4 REGATTA-RICHTLINIEN	26
ANHANG H.5 HERSTELLERBESCHEINIGUNG SEGELMACHER (Beispiel)	27

EINLEITUNG

Die VX ONE-Klasse wurde als strikte One-Design-Klasse entwickelt, bei der der Wettkampf wirklich zwischen den Besatzungen und nicht zwischen Booten und Ausrüstung stattfindet.

VX ONE Rumpf, Kiel, Ruder, Takelage und Stehendes Gut dürfen nur von Unternehmen geliefert werden, die vom TMH lizenziert sind ~~und in den Klassenregeln als lizenzierter Hersteller aufgeführt werden~~. Zertifizierte Bauteile müssen dem VX ONE Builders Construction Manual entsprechen.

VX ONE Rumpf, Kiel, Ruder, Takelage und Stehendes Gut dürfen nach Verlassen des Werkes nur in dem in Abschnitt C der Klassenregeln zugelassenen Umfang verändert werden. Eigner und Crews müssen sich bewusst sein, dass die Einhaltung der Regeln in Abschnitt C in der Eigenverantwortung des Teilnehmers liegt.

VX ONE-Segel werden durch eine Vermessung kontrolliert und können von jedem Segelmacher hergestellt werden. Die Segel müssen von einem zugelassenen Vermesser vermessen werden und entsprechende Markierungen auf den Segeln angebracht werden, um zu zeigen, dass die Segelvermessung durchgeführt wurde und mit diesen Klassenregeln übereinstimmt.^

DIESE REGELN SIND GESCHLOSSENE KLASSENREGELN. WAS NICHT AUSDRÜCKLICH ERLAUBT WIRD, IST VERBOTEN.

DIE KOMPONENTEN UND IHRE VERWENDUNG WERDEN DURCH DIESE BESCHREIBUNG DEFINIERT.

TEIL I – ADMINISTRATION

Abschnitt A – Allgemeines

A.1 SPRACHE

- A.1.1 Die offizielle Sprache der Klassenregeln ist Englisch, und im Falle von Streitigkeiten hat die englische Originalversion Vorrang.
- A.1.2 Das Wort "soll" ist verpflichtend, und das Wort "kann" bedeutet „zulässig“.

A.2 ABKÜRZUNGEN

- A.2.1 ISAF WORLD SAILING International Sailing Federation
- DSV Nationale Vertretung World Sailing durch den DSV
- VXOACA VX ONE Australia Class Association
- VVKVD VX ONE Klassenvereinigung Deutschland
- ERS Equipment Rules of Sailing der ISAF
- RRS Racing Rules of Sailing der ISAF
- TMH/ICA Markeninhaber / Int. Klassenverwaltung (Brian Bennett)
- VVKVS Satzung der VX ONE Klassenvereinigung Deutschland

A.3 ZUSTÄNDIGKEITEN

- A.3.1 Die internationale Verwaltung ist der ICA, die mit der VXOACA in Angelegenheiten, die diese Klassenregeln betreffen, zusammenarbeitet.
- A.3.2 Die VVKVD unterliegt keiner rechtlichen Verpflichtung in Bezug auf diese Klassenregeln.

A.4 VERWALTUNG DER KLASSE in Deutschland

Der TMH hat seine administrativen Funktionen in Australien an die VXOACA delegiert. Die VXOACA kann einen Teil oder alle seine Funktionen, wie in diesen Klassenregeln angegeben, an einen Administrator delegieren.

A.5 INTERNATIONALE REGELN

- A.5.1 Diese Klassenregeln sind immer den ERS untergeordnet.
- A.5.2 Wenn ein Begriff in "fett" gedruckt ist, gilt die ERS, wenn ein Begriff in "*Kursivschrift*" gedruckt ist gilt die RRS. (Überschriften ausgenommen)
- A.5.3 **Abweichungen der VVKVS zu denen der VXOACA werden in orange dargestellt.**

A.6 ABWEICHUNGEN VON DEN KLASSENREGELN

- A.6.1 RRS 87 sagt: Die Klassenregeln können durch die Segelanweisungen geändert werden.
- A.6.2 RRS 87 sagt: Klassenregeln können durch die schriftliche Genehmigung der VVKVD geändert werden, wenn dies auf dem offiziellen Schwarzen Brett ausgehängt wird.

A.7 ÄNDERUNGEN DIESES DOKUMENTS

Änderungen dieser Klassenregeln bedürfen der Zustimmung des Vorstands der VXXVD wie in der Satzung festgehalten.

A.8 AUSLEGUNG DER KLASSENREGELN

A.8.1 Die Auslegung der Klassenregeln erfolgt durch das australische Technische Komitee in Absprache mit dem TMH.

A.8.2 Die Interpretation der Klassenregeln bei einer Veranstaltung erfolgt in Übereinstimmung mit den RRS. Der Veranstalter informiert die VXOACA so bald wie möglich nach der Veranstaltung über alle abweichenden Auslegungen.

A.9 KLASSENGEBÜHREN UND LIZENZPLAKETTE

(IN BEARBEITUNG)

A.10 LIZENZIERTE HERSTELLER

VX ONE-zertifizierte Bauteile können nur von denjenigen hergestellt werden, der vom TMH lizenziert wurde. Solche Lizenznehmer werden in diesen Klassenregeln als lizenzierte Hersteller bezeichnet.

A.11 RUMPF-, SEGEL- UND BUGNUMMERN

A.11.1 Rumpfnummern werden vom TMH vergeben.

A.11.2 Die Rumpfnummern werden in fortlaufender Reihenfolge ab "100" ausgegeben.

A.11.3 Die Großsegel- und optionalen Bugnummern müssen sich auf die Rumpfnummer beziehen.
Ausnahme: eine abweichende Großsegelnummer kann verwendet werden, wenn es keine Konflikte mit einem Boot gibt, dessen Segelnummer seiner Rumpfnummer entspricht.

A.11.4 Bug-Nummern wie in H.3.2 beschrieben sind optional, bei Regatten ab einem Starterfeld von mehr als 15 Booten vorgeschrieben.
(im Original: Permanent angebrachte Bug-Nummern sind verpflichtend.)

Abschnitt B – Zulässigkeit der Ausrüstung

Damit ein Boot zu einem Rennen (lt. RRS) zugelassen werden kann, muss es den Regeln in diesem Abschnitt entsprechen.

B.1 KLASSENREGELN

Das Boot muss mit den Klassenregeln übereinstimmen.

B.2 KENNZEICHNUNGEN DER KLASSENVEREINIGUNG

B.2.1 Das VX ONE Logo muss auf den Cockpit-Seitenflächen gemäß Anhang H.1 angebracht sein.

~~B.2.2 Jeder Rumpf, jeder Mast, jeder Kiel und jedes Ruder muss mit einem ‚VX ONE Certified Equipment‘ Aufkleber gemäß Anhang H.2 versehen sein. Die Zertifizierungsetiketten müssen von einem lizenzierten Hersteller oder dem TMH angebracht werden. (In Absprache mit TMH Brian Bennett entfernt, die Plaketten wurden abgeschafft)~~

B.3 INSPEKTION DER AUSRÜSTUNG (ERS C.4.3)

Die Aufgabe der Inspektoren bei einer Veranstaltung besteht darin, zu überprüfen, ob die Ausrüstung von einem lizenzierten Hersteller gefertigt und nachträglich nicht mehr verändert worden ist, es sei denn, die Veränderung ist nach diesen Vorschriften zulässig. Geprüft wird mit den von ihm für zweckmäßig erachteten Methoden, einschließlich des Vergleichs mit einer Referenzprobe, die für die Inspektion vorgelegt wird. Sollte dieser Vergleich eine Abweichung ergeben, die nach Meinung des Inspektors größer ist als die Fertigungstoleranzen, wird die Angelegenheit dem Rennkomitee gemeldet. Vorgefundene Modifikationen sind dem TMH und dem Technischen Komitee der VXCA zu melden, wenn es lohnenswert sein könnte diese Änderung generell auf Praktikabilität für *Rennen* zu prüfen.

TEIL II – ANFORDERUNGEN UND BESCHRÄNKUNGEN

Die Besatzung und das Boot müssen beim *Rennen* (lt. RRS) die Regeln in Teil II einhalten. Im Falle eines Konflikts hat Abschnitt C Vorrang.

Die Regeln in Teil II sind geschlossene Klassenregeln (ERS C.2.2). Die Kontrolle der Zertifizierung (ERS C.4.2) und die Inspektion der Ausrüstung (ERS C.4.3) müssen in Übereinstimmung mit den ERS durchgeführt werden, es sei denn, in diesem Teil II wird davon abgewichen.

Abschnitt C – Bedingungen für Rennen

Abschnitt C enthält Regeln und Anforderungen während einer Veranstaltung, einschließlich Regatten, und zulässige Änderungen an VX One Rümpfen, Rumpfanbauten, Rigg, Takelage und Segeln.

C.1 ALLGEMEINES

C.1.1 RSS und ERS

- (a) RRS 55.4 findet keine Anwendung.
- (b) RRS 42.2 (a) wird wie folgt geändert: erlaubt ist unbegrenztes drehen und fieren des Gennakers für optimalen Trimm.
- (c) Es gilt der ERS-Teil I – Verwendung von Ausrüstung.

C.1.2 UNTERSTÜTZUNG VON AUSSEN

Außer in Notfällen erhält eine Crew auf dem Boot keine Hilfe von außen (durch Funk einschließlich Mobiltelefone, visuelle oder akustische Signalisierung oder den Transfer von Ausrüstung oder Vorräten von Unterstützungsbooten, die nicht allen Teilnehmern zur Verfügung stehen) von dem Zeitpunkt an, an dem sie das Renngelände erreicht, bis sie das Renngelände nach der letzten Wettfahrt des Tages verlässt oder wenn sie sich aus dem Wettbewerb zurück zieht.

C.2 BESATZUNG

C.2.1 BESTIMMUNGEN

- (a) Die Besatzung besteht aus mindestens 2 Personen. Jedes Mitglied der Besatzung kann jederzeit als Steuermann fungieren, wenn es die Bestimmungen von C.2.1 (d) erfüllt.
- (b) Kein Besatzungsmitglied darf während einer Veranstaltung ersetzt werden, es sei denn, die Jury oder das Rennkomitee erteilt eine ausdrückliche schriftliche Zustimmung. Wird ein Austausch der Besatzung beantragt, so darf sich das Gesamtgewicht der Besatzung nicht um mehr als 10 kg ändern.
- (c) Teil der Crew darf nur werden, wer nicht für den Wettkampf bezahlt wird. Es kann eine entsprechende, unterschriebene Erklärung verlangt werden.
- (d) Bei einer von der VXOACA organisierten Veranstaltung muss jeder Steuermann ein aktives oder förderndes Mitglied der VXXVD sein, das einen guten Ruf in der VXOACA hat.

- (e) Bei einer von der Klasse organisierten Veranstaltung muss bis fünfzehn Tage vor dem Event jedes Besatzungsmitglied für jeden Tag der Regatta mit Namen, Funktion und Gewicht aufgelistet und an die VXXKVD termingerecht übergeben werden. Es ist keine schriftliche Bestätigung erforderlich. (im Original: nicht enthalten)

C.3 PERSÖNLICHE AUSRÜSTUNG

C.3.1 VERPFLICHTEND

Während des *Rennens* ist eine geeignete Schwimmweste für jedes Crewmitglied Pflicht. (im Original: nur gültig für offshore)

C.3.2 RRS 50.1 Buchstaben a), b) findet Anwendung.

C.4 WERBUNG

C.4.1 BESTIMMUNGEN

Werbung darf nur in Übereinstimmung mit dem WORLD SAILING Advertising Code gezeigt werden. (Siehe WORLD SAILING Regulations, Regel 20)

C.5 TRAGBARE AUSRÜSTUNG

C.5.1 VERPFLICHTEND

- (1) Sicherheitsausrüstung, entsprechend den Vorgaben der örtlichen Behörde
- (2) Eine Schleppleine, bestehend aus nicht mehr als zwei Leinen mit einer Gesamtlänge von mindestens 20 Metern und einem Durchmesser von mindestens 6 mm ist während des Rennens an Bord zu führen. Die Verwendung von laufendem Gut zu diesem Zweck ist untersagt.
- (3) Ein Paddel
- (4) ~~Ein UKW-Funkgerät~~

C.5.2 OPTIONAL

- (1) Elektronische oder mechanische Zeitmessgeräte
- (2) Nicht verkabelte elektronische Geräte
- (3) Vertäuungsleine
- (4) Windrichtungsanzeige(n)
- (5) Magnetischer Kompass
- (6) Ersatzteile und Werkzeuge
- (7) Hand-Windmesser
- (8) UKW-Funkgerät

C.6 BOOT

C.6.1 GEWICHT

- (a) Das Mindestgewicht des Bootes im trockenen Zustand muss mindestens 255 kg betragen.
- (b) Zur Auflastung notwendige Korrekturgewichte müssen dauerhaft befestigt werden
- (c) Platzierung des Korrekturgewichts: 50 % sind an der Innenseite des Ruderkastens auf der Backbordseite oder auf dem Cockpit-Boden in der Nähe des Ruderkastens zu befestigen, und 50 % sind zu gleichen Teilen an der Außenseite unter der hinteren Kante des Decks anzubringen. Wenn nur 1 kg oder weniger Korrekturgewicht erforderlich ist, muss das gesamte Gewicht an der Innenseite des Ruderkastens angebracht werden.

C.6.2 WIEGEN

- (a) Folgendes muss zur Bestimmung des Mindestgewichts an Bord sein: Mast, Rigg, Kieleinheit, Ruder, Pinne mit Verlängerung, Segel, fest angebrachte Beschlüge, Schoten und Steuerleinen.
- (b) Folgendes darf einbezogen werden:
 - Windanzeiger, max. zwei Kompassse mit Halterungen, fest verbaute Wantenverstellung und Wantensicherung, Kiel-Talje, dauerhaft befestigter Gleitschutz und Kran-Hebezeug.
- (c) Folgendes ist ausgeschlossen:
 - Alle in C.5 aufgeführten Gegenstände, die nicht in C.6.2 b) aufgezählt werden.
- (d) In Rumpf und den Hohlräumen des Kiels darf sich kein Wasser befinden.

C.6.3 ÄNDERUNGEN, WARTUNG UND REPARATUR

- (a) Die Verwendung von Gummischnüren oder Klebebändern ist im Allgemeinen unbeschränkt zulässig. Ausgenommen ist die Verwendung in Funktion eines Beschlags oder um die Funktion eines zugelassenen Beschlags zu erweitern.
- (b) Schutzabdeckungen aus einem beliebigen, weichen Material über freiliegenden Beschlügen sind zulässig. Solche Abdeckungen dürfen die Funktion eines Beschlags nicht verändern.
- (c) Trimmmarken dürfen angebracht werden.
- (d) Gennakerschot-Haltevorrichtungen dürfen angebracht werden.
- (e) Die Schiene des Focktravellers darf unterlegt werden, um ein Verklemmen des Schlittens zu verhindern.
- (f) Gepäckfächer für Paddel, Segelsäcke und andere Ausrüstung können angebracht werden.

C.7 RUMPF

C.7.1 ÄNDERUNGEN, WARTUNG UND REPARATUR

- (a) Das Ersetzen oder Hinzufügen von Gleitschutz im Cockpit ist erlaubt.
- (b) Entwässerungs-Stopfen und Inspektionsöffnungen müssen während des *Rennens* geschlossen sein.
- (c) Routinemäßige Wartungsarbeiten wie Polieren sind erlaubt.
- (d) Geringfügiges Abschleifen der Rumpfoberflächen ist erlaubt, sofern die ursprüngliche Geometrie erhalten bleibt.
- (e) Strukturelle Schäden dürfen repariert werden, sofern dadurch kein Wettbewerbsvorteil entsteht. Die Reparatur muss zum Ziel haben, die ursprüngliche Geometrie und mechanischen Eigenschaften wiederherstellen.

C.8 RUMPFANBAUTEILE

C.8.1 ÄNDERUNGEN, WARTUNG UND REPARATUR

Die Reparatur von Schäden ist zulässig, sofern die ursprüngliche Konstruktionsgeometrie beibehalten wird und kein Wettbewerbsvorteil erzielt wird.

C.8.2 BESTIMMUNGEN

- (a) Während einer Veranstaltung darf nur eine Kielbaugruppe und ein Ruder verwendet werden, außer bei irreparabler Beschädigung oder Verlust.

C.8.5 KIELEINHEIT

- a) Kielführungsblöcke und Halteschrauben müssen montiert sein, um Bewegungen des Kiels zu verhindern.
- (b) Die Kielführungsblöcke können rechts und links unterlegt werden, um den Kiel senkrecht auszurichten.
- (c) Die Kielführungsblöcke und die Kielplatte können mit Unterlegscheiben versehen werden, um die Konstruktionsgeometrie zu erfüllen. Werden Unterlegplatten verwendet, so muß die Konstruktionsgeometrie eingehalten werden.
- (d) Die Kielführungsblöcke und die Kielplatte dürfen nicht unterlegt werden, um den Winkel des Kiels nach vorne oder hinten zu verändern.
- (e) Der Unkrautschneider kann entfernt und der Schlitz gefüllt oder mit einem Minimum an dünner Klebefolie bedeckt werden.
- (f) Für Boote Baujahr vor 2013 (Nr 100-148) darf Blei aus der Kielbombe entfernt werden, wenn das Boot das Mindestgewicht überschreitet. Das Mindestgewicht der Kieleinheit muss eingehalten werden.

C.8.6 RUDER, PINNE UND PINNENVERLÄNGERUNG

- (a) Das Ruder muss gesichert sein.
- (b) Die Pinnenverlängerung kann aus jedem Design oder Material bestehen.

C.9 RIG UND RIGGING

C.9.1 ÄNDERUNGEN, WARTUNG UND REPARATUR

- (a) Die Reparatur von Schäden ist zulässig, sofern die ursprüngliche Konstruktionsgeometrie beibehalten und kein Wettbewerbsvorteil erzielt wird. Die Reparatur muss von einem Klassenvermesser oder einem TMH-Vertreter freigegeben werden. Nach dem Event werden die beschädigten Komponenten ausgetauscht.
- (b) Alle Holme dürfen nur mit klarem, seidenmattem 2K-Urethan lackiert werden. Farbige Lackierungen sind verboten, mit Ausnahme der Oberseite der Salinge, die mit einer farbigen Vinylfolie versehen werden dürfen (weiß, silber oder chrom empfohlen).

C.9.2 BESTIMMUNGEN

- (a) Während einer Veranstaltung darf nur ein Rigg und ein Satz stehendes Gut verwendet werden außer wenn ein Teil irreparabel beschädigt oder verloren wurde. Das Rennkomitee muss den Ersatz genehmigen.

C.9.3 ABMESSUNGEN MAST (Originalfassung)

Mast Heel Position: Aft edge of mast heel to deck datum point (Mast heel ERS F.2.2 (b))	mind. 3326mm	max. 3336mm
Top of lower limit mark to bottom of upper limit mark ERS F.2.2		max. 7026mm
Limit mark Width ERS F.1.9(a)(i)	18mm	

C.9.6 ABMESSUNGEN BAUM (Originalfassung)

Outer Point Distance ERS F.3.3(a)		max. 2970mm
Limit mark width ERS F.1.9(a)(i)		18mm

C.9.7 GENNAKER BAUM

- (a) Der Bugsprit darf nur mit dem Gennaker gesetzt werden.

C.9.8 STEHENDES GUT

- (a) BENUTZUNG
Die Wantenspannung darf ab dem Startsignal bis nach der Zieldurchfahrt einer Wettfahrt nicht mehr verändert werden.

(b) ZULÄSSIGE ERGÄNZUNGEN UND VERÄNDERUNGEN

- (1) Vorrichtungen zum Einstellen und Sichern der Wantenspanner.
- (2) Feste Schäkkel dürfen durch Softschäkkel ersetzt werden.
- (3) Vorrichtung zum Justieren der Ausreitgurte

(c) ABMESSUNGEN TAKELAGE (Originalfassung)

Forestay Length: Rigging point of T tang to bearing point of pin hole.	mind. 6652 mm	max. 6656 mm
Forestay Height: ERS F.2.3(e) Mast forestay tang box bearing point to mast datum point (bottom of heel tenon)	mind. 6432 mm	max. 6436 mm
Mast Rake: shrouds slack and jib halyard at full hoist to hull-deck joint at bow centerline	to be defined	to be defined

C.9.9 LAUFENDES GUT

(a) VERWENDUNG

Laufendes Gut ist durch die für dessen Funktion vorgesehenen Beschläge zu führen und an diesen zu befestigen.

(b) ZULÄSSIGE ERGÄNZUNGEN UND VERÄNDERUNGEN

- (1) Laufendes Gut darf verändert oder verlegt werden, solange es durch die werkseitig gelieferten Konfigurationen geführt wird.
- (2) Das Material der Kontrollleinen ist nicht beschränkt.
- (3) Fallen, Schoten und Kontrollleinen dürfen verjüngt werden.
- (4) Großschot-Klemmenbasis und -block mit Klemme auf der Mittellinie des Cockpitbodens.
- (5) Großschot-Klemme am innersten Baumblock
- (6) Ein oder zwei Ratschenblöcke in der Großschotanlage
- (7) Um die Fock am Dreiecksbeschlag des Fockrollers zu befestigen dürfen Schäkkel, Stropp oder Leine verwendet werden.
- (8) Vorrichtung zur Verhinderung des unbeabsichtigten Wiedereinklemmens des Gennakerfalls
- (9) Vorlauf zur Befestigung der Gennakerschot, begrenzt auf 20 cm
- (10) Hand-Ausreitleine(n), die an der Öse der Kielplatte oder an den Befestigungsösen der Ausreitgurte befestigt sind
- (11) Hilfsleine zum Verändern des Fock-Holepunktes
- (12) Klemmen, Teile oder Ausrüstungen können ersetzt werden, sofern sie von ähnlichem Gewicht, Größe oder Typ sind und die gleiche Funktion erfüllen. Ersatzteile oder Geräte können von jedem Lieferanten bezogen werden.

- (13) V-Klemmen und normale Klemmen können durch Curryklemmen ersetzt werden.
- (14) Jeder Block kann durch einen Block mit der gleichen Anzahl von Rollen mit gleichem oder größerem Durchmesser ersetzt werden.
- (15) Jede Befestigung von Blöcken kann ersetzt werden. Sie müssen im wesentlichen die gleiche Größe und Ausführung haben.
- (16) Beschläge und Befestigungen können ersetzt oder hinzugefügt werden, wenn die Funktion des Beschlags oder des Teils nicht verändert wird. Wenn es zur Erleichterung einer Reparatur erforderlich ist, kann der Beschlag etwas größer gewählt werden, damit er eine etwas größere Befestigung zulässt.
- (17) Das Großfall kann einen Augspleiß haben. Zur Sicherung des Falles kann eine einseitige Talje mit Haken verwendet werden. Die Übersetzung darf 4:1 nicht überschreiten.
- (18) Die Gnav-Steuerleine kann durchgehend sein und durch Außenbord-Umlenkungen geführt werden.
- (19) Friction Rings dürfen verwendet werden.
- (20) Die Fock-Traveller-Klemme darf um 180° gedreht werden.
- (21) Die Übersetzung des Niederholers darf 6:1 nicht überschreiten.
(im Original: in AUS nicht verpflichtend)

C.10 SEGEL

C.10.1 ÄNDERUNG, REPARATUR UND ERSATZ

- (a) Ein nicht mehr zu reparierendes Segel kann mit Genehmigung des Rennkomitees ersetzt werden.
- (b) Während einer Veranstaltung darf ein Segel nicht verändert werden, nachdem es gemessen wurde.
- (c) Während eines Ereignisses kann ein beschädigtes Segel repariert werden, ist aber nach umfangreicher Reparatur erneut zu vermessen.

C.10.2 BESCHRÄNKUNGEN

- (a) Es dürfen nicht mehr als 1 Großsegel, 1 Fock, 1 Hauptgennaker und ein Ersatzgennaker an Bord mitgeführt werden.
- (b) Es dürfen nicht mehr als 1 Großsegel, 1 Fock, 1 Hauptgennaker und ein Ersatzgennaker für den Gebrauch während einer Veranstaltung vermessen werden, es sei denn, ein Segel geht verloren oder wird irreparabel beschädigt.
- (c) Der Ersatzgennaker darf von einem Begleitboot der Flotte transportiert werden. Kein Ersatz während der laufenden Wettfahrt.

C.10.3 GROSSEGEL

(a) VERWENDUNG

- (1) Der Mainsail Throat Point (ERS G.4.5) des Großsegels muss unterhalb der Mast Upper Limit Mark (ERS F.2.1 b) liegen.
- (2) Der Schnittpunkt von Achterlieks und der Oberkante Großbaums, beides nach Bedarf geöffnet, darf nicht hinter dem Boom Outer Limit Mark (ERF F.3.2) des Baums liegen.
- (3) Das Vorliek (Keder) muss sich in der Mastnut befinden.

C.10.4 FOCK

(a) VERWENDUNG

- (1) Die Verwendung eines Reißverschlussvorlieks ist vorgeschrieben.
- (2) Die Fock muß vollständig aufgerollt werden können.

C.10.5 GENNAKER

(a) VERWENDUNG

- (1) Wenn das Segel benutzt wird, muß es an einem Fall gehißt werden. Die Konfiguration muß das Hissen und Niederholen des Segels auf dem Wasser ermöglichen.
- (2) Das Ende des Gennakerfalls muss am Niederholpunkt des Segels befestigt sein.

Abschnitt D - Rumpf

D.1 HERSTELLER

- (a) Der Rumpf muss von einem von TMH lizenzierten Hersteller gefertigt werden.

D.2 VERMESSUNG

~~(a) RUMPF-BEZUGSPUNKT~~

~~Der Bezugspunkt des Rumpfes (ERS D.2.1) liegt auf der Mittellinie 25 mm vor der Schnittlinie des Spiegels. Er ist durch einen 2mm großen Punkt in einer kontrastierenden Farbe zu kennzeichnen. (In Absprache mit TMH entfernt)~~

(b) DECK-BEZUGSPUNKT

Der Bezugspunkt des Decks ist die obere hintere Kante des oberen Ruderbolzens.

D.3 MATERIALIEN, KONSTRUKTION UND ABMESSUNGEN

Materialien, Konstruktion und Abmessungen müssen dem Builders Construction Manual entsprechen.

Abschnitt E - RUMPFANBAUTEILE

E.1 HERSTELLER

Die Kieleinheit und das Ruder dürfen nur von einem von TMH lizenzierten Hersteller hergestellt werden.

E.2 TEILE

E.2.1 VERPFLICHTEND

- (a) Kieleinheit
- (b) Kielführungsblöcke
- (c) Ruder
- (d) Pinne und Pinnenverlängerung

E.2.2 OPTIONAL

- (a) Rumpferverlängerung / Rumpferweiterung

E.3 MATERIALIEN, KONSTRUKTION UND ABMESSUNGEN

Kieleinheit, Ruder und Pinne müssen dem Builders Construction Manual entsprechen.

E.4 KIELLEINHEIT

E.4.1 AUSSTATTUNG

(a) VERPFLICHTEND

- (1) Obere Platte, Hebering und Bolzen
- (2) Halteschrauben und/oder Bolzen und Muttern
- (3) Kielextrusion
- (4) Bleibirne und starres, geformtes Gehäuse

(b) OPTIONAL

- (1) Unkrautschneider
- (2) Füllung für Unkrautschneiderschlitz

E.4.2 GEWICHT

Gewicht Kieleinheit (Bombe, Schwert, Kopfplatte, Bolzen)	mind. 60kg (nur Nr. 100-148)	max. 76kg
---	---------------------------------	-----------

E.4.3 KIELPOSITION (Originalfassung)

Keel Depth: Projection from the bottom of the hull to the top of the bulb at trailing edge	1100 mm
Keel Position: Trailing edge of keel at the hull to transom datum point	TBD 3016-295=2721 mm

E.5 RUDER, PINNE UND PINNENVERLÄNGERUNG

E.5.1 VERPFLICHTEND

- (a) Ruderblatt
- (b) werkseitig montierte Bolzen
- (c) Sicherungsvorrichtung für die Befestigung des Ruders
- (d) Aluminium-Pinne

E.5.2 RUDERPOSITION (Originalfassung)

Maximum projection from the bottom corner of the rudder at the trailing edge to the lower datum point when the rudder is centered.	mind. 1017mm	max. 1023mm
--	--------------	-------------

E.5.3 OPTIONAL

Pinnen-Verlängerung aus beliebigem Material

Abschnitt F - Mast und Takelage

F.1 HERSTELLER

Die Holme und das stehende Gut dürfen nur von einem von TMH lizenzierten Hersteller gefertigt werden.

F.2 TEILE

- (a) Untere und obere Mastsektion
- (b) Salinge
- (c) Großbaum
- (d) Gnav
- (e) Gennakerbaum
- (f) Stehendes Gut
- (g) Laufendes Gut

F.3 VERMESSUNG

Der mast datum point ist der heel point (ERS F.2.2 b) am Mastfuß.

F.4 MATERIALIEN, KONSTRUKTION UND ABMESSUNGEN

Sie müssen dem Builders Construction Manual entsprechen.

F.5 STEHENDES GUT

F.5.1 ZWINGEND

- (a) Zweiteilige Oberwanten mit Verbindungsstück und Salingen
- (b) Unterwanten
- (c) Babywanten
- (d) Vorstag, Rollfocktrommel und Dreilochplatte (großes Loch für die Fock , kleines Loch für das Vorstag)
- (e) Werkseitig gelieferte, offene Spannschlösser
- (f) Püttings

F.6 LAUFENDES GUT

F.6.1 STEUERLEINEN

- (a) ZWINGEND
 - (1) Gennakerbaum-Transportleine
 - (2) Fockschot
 - (3) Focktraveller-Leine

- (4) Gennakerfall
- (5) Fockfall
- (6) Großfall
- (7) Cunningham-Steuerleine, die bis zu einem Verhältnis von 8:1 wirkt, ohne dass Beschläge an Rumpf oder Mast verändert werden. Leinenart und eventuelle bewegliche Beschläge sind optional.
- (8) Fockfall-Spannleine
- (9) Niederholer
- (10) Unterliekstrecker
- (11) Gennaker-Schot
- (12) Gennaker-Halsleine (Tack)
- (13) Großschot
- (14) Großschot-Hahnepot
- (15) Fockroller-Leine

F.6.2 AUSSTATTUNG

(a) ZWINGEND

- (1) Fockrollerführung und Klemme
- (2) Fockschiene und Travellerwagen
- (3) Klemmen und Leinen für Fock und Travellerwagen
- (4) Fockfall-Talje und Befestigungen
- (5) Umlenckblock und Befestigungen für Gennaker-Fall
- (6) Großfall-Hornklemme
- (7) Cunningham-Befestigung und -Klemme
- (8) Unterliekstrecker und Klemme
- (9) Beschläge für die Großschotleine
- (10) Bootshebevorrichtungen

Abschnitt G - Segel

G.1 TEILE

G.1.1 ZWINGEND

- (a) Großsegel
- (b) Fock
- (c) Gennaker

G.2 ALLGEMEINES

G.2.1 REGELN

- (a) Die Segel müssen den Klassenregeln entsprechen, die zum Zeitpunkt der Zertifizierung in Kraft sind.
- (b) Aufgrund der Information aus Australien, dass TOP-GENNAKER ausser in Neuseeland in keinem Land erlaubt sind, wird auch die VXXKVD die Verwendung desselben nicht erlauben. Eine dahingehende Anpassung der australischen Klassenregeln wird erwartet. Ziel der Überlegung ist es, auch für schwächere Teams die Teilnahme an Veranstaltungen einfach möglich zu machen.

G.2.2 ZERTIFIZIERUNG

- (a) Der offizielle Vermesser (ERS C.4.4) oder sein Vertreter muss das Großsegel, die Fock und den/die Gennaker zertifizieren (ERS C.4.2), die Zertifizierungsmarke (ERS C.3.4) anbringen, unterschreiben und datieren.
- (b) Die VXOACA kann einen oder mehrere hausinterne offizielle Vermesser (ERS C.4.5) ernennen, um die von einem Hersteller produzierten Segel zu messen und zu zertifizieren.

G.2.3 DEFINITIONEN

- (a) Es gelten die ERS-Definitionen (ERS G.1).

G.2.4 SEGEL VON NICHT ZERTIFIZIERTEN SEGELMACHERN

- (a) Es ist keine Lizenz erforderlich.
- (b) Eine Hersteller-Bescheinigung des Segelmachers ist erforderlich.
- (c) Jedes Segel muss in der Nähe des Wendepunktes auf der Steuerbordseite ein vom Segelmacher ausgefülltes, unauslöschliches Schild oder Etikett mit dem Namen des Herstellers, dem verwendeten Material, dem Gewicht des Tuchs, dem Gesamtgewicht (Segel einschließlich Latten, ohne Sack), dem Herstellungsdatum und der Seriennummer haben.
- (d) Das Technische Komitee darf vom Segelmacher ein Muster des Segeltuchs verlangen, wenn die Beschreibung des Tuchs nicht problemlos erkennbar ist.

G.3 GROSSEGEL

G.3.1 KENNZEICHNUNG

- (a) Das VX ONE Logo muß den Abmessungen und Anforderungen des Diagramms in Anhang H.1 entsprechen und entsprechend dem Diagramm in Anhang H.1 angebracht werden.
- (b) Die nationalen Buchstaben und Segelnummern müssen den RRS entsprechen, soweit in diesen Klassenregeln nichts anderes vorgeschrieben ist.

G.3.2 MATERIALIEN

- (a) Polyester-Faser oder -Folie.
- (b) Segellatten müssen aus Glasfaser hergestellt sein.
- (c) Die Segelverstärkung (ERS G.6) soll aus mehrlagigem Tuch, Gurtband und/oder Ösen bestehen.

G.3.3 KONSTRUKTION

- (a) Die Konstruktion soll sein: weiches Segel (ERS G.1.4 c), einlagiges Segel (ERS G.1.4 f).
- (b) Das Großsegel soll 5 Lattentaschen im Achterliek haben. Die oberen drei Latten müssen volle Länge haben.
- (c) Die Mittellinie der Lattentasche Nummer 2 muss unterhalb des Upper Leech Point (ERS G.5.5) liegen.
- (d) Erlaubt sind: Nähte, Kleber, Klebebänder, Kederseile, Eckösen, Kopfteil mit Befestigungen, Cunningham-Öse oder -Rolle, Lattentaschenflicken, Lattentaschengummi, Lattentaschenendkappen, Achterliekleine mit V-Klemme, Fenster, Strömungsfäden, Segelprofil-Streifen, Saling-Scheuerschutzfolie
- (e) Das Achterliek und die Kopfkante dürfen nicht über gedachte gerade Linien hinausgehen zwischen:
 - (1) dem Peak Point (ERS G.4.4) und dem Schnittpunkt des Achterlieks mit der Oberkante der nächstgelegenen Lattentasche,
 - (2) dem Schnittpunkt zwischen dem Achterliek und der Unterkante einer Lattentasche und dem Schnittpunkt zwischen dem Achterliek und der Oberkante einer benachbarten Lattentasche,
 - (3) dem Clew Point (ERS G.4.1) und dem Schnittpunkt des Achterlieks mit der Unterkante der nächstgelegenen Lattentasche,
 - (4) dem Peak Point (ERS G.4.4) und dem Throat Point (ERS G.4.5)

G.3.4 GEWICHT

Das Gewicht des Großsegels muss mindestens 5 kg einschließlich Latten betragen.

G.3.5 ABMESSUNGEN GROSSSEGEL (Originalfassung)

	Referenz: ERS (2021/2024)	minimum	maximum
Mass of ply of body of the sail		180 g/m ²	
Head Control Point (measured from Throat Point to the intersection at the Head Edge)		500 mm	
Luff Control Point (measured from Throat Point down to the intersection at the Luff Edge)		500 mm	
Head Angle Control Length (measured from Head Control Point to Luff Control Point)		737 mm 95°	767 mm (100°)
Primary Reinforcement	G.6.1		1000 mm
Secondary Reinforcement	G.6.2	not limited	
Please refer to WORLD SAILING ERS Subsection B G.5 which defines the location of the leech points used to measure the half width and quarter widths (they are measured from the Peak Point).			
Quarter Width	Unterabschnitt A - G.7.4		2650 mm
Half Width	Unterabschnitt A - G.7.5		2210 mm
Three-Quarter Width	Unterabschnitt A - G.7.6		1580 mm
Upper Width	Unterabschnitt A - G.7.8		1135 mm
Upper Leech Point	Unterabschnitt B - G.5.5	820 mm	
Clew Diagonal	Unterabschnitt B - G.7.10 (a)		7470 mm
Head Length	Unterabschnitt B - G.7.13		670 mm
The centerline of Batten pocket number 2 shall be below the upper leech point.			
Please refer to WORLD SAILING ERS Part 2 G.8.2: Maximum outside Batten Pocket Lengths (numbered top to bottom) (Vermessung der Lattentasche VX ONE: nicht das Längenmaß der maximal zu verwendeten Latte, sondern die Länge des gesamten aufgenähten Materials)			
Pockets 4 and 5	G.8.1(b)		1210 mm
Sail Leech Hollow	G.2.4	0 mm	10mm
Clew point to intersection of leech and centreline of lowermost batten pocket		1770 mm	
Sail Numbers and Country Designation height		300 mm	320 mm
Sail number & Country code position from the leech		60 mm	200 mm
Country Designation distance from Peak Point		3 m starbord	3,50 m port
Sail number distance from Peak Point		4 m starbord	4,50 m port

G.4 FOCK

G.4.1 WERKSTOFFE

- (a) Polyesterfaser oder -folie.
- (b) Latten müssen aus Glasfaser hergestellt sein.

G.4.2 KONSTRUKTION

- (a) Die Konstruktion soll sein: weiches Segel (ERS G.1.4 c), einlagiges Segel (ERS G.1.4 f) oder laminiertes Segel (ERS G.1.4 e).
- (b) Die Segelverstärkung (ERS G.6) muss aus Laminat, Gurtband und/oder Ösen bestehen.
- (c) Die Fock muss 2 Lattentaschen im Achterliek haben.
- (d) Folgendes ist erlaubt: Nähte, Kleber, Bänder, Eckösen, Lattentaschen, Lattentaschenflicken, Lattentaschenendkappen, Achterlieksleine mit Klemme, Fenster, Strömungsfäden, Segelprofil-Streifen

G.4.3 GEWICHT

Das Gewicht der Fock muss mindestens 2,2 kg einschließlich Latten betragen.

G.4.4 ABMESSUNGEN FOCK (Originalfassung)

	ERS (2021/2024)	minimum	maximum
Mass of ply of the body of the sail		180 g/m ²	
Foot Length	G.7.1		2215 mm
Leech Length	G.7.2		5705 mm
Luff Length	G.7.3		6320 mm
Quarter Width (luff zipper closed)	G.7.4		1568 mm
Half Width (luff zipper closed)	G.7.5		1104 mm
Three-Quarter Width (luff zipper closed)	G.7.6		614 mm
Top Width	G.7.8		65 mm
Primary Reinforcement	G.6.1		1000 mm
Secondary Reinforcement	G.6.2	not limited	
Maximum outside batten pocket lengths	G.8.1 (b)		
Pocket 1 (top)			560 mm
Pocket 2 (bottom)			845 mm

G.5 GENNAKER

G.5.1 MATERIALIEN

- (a) Die Fasern müssen aus Nylon bestehen.
- (b) Die Segelverstärkung (ERS G.6) muss aus Laminat und/oder Gurtbändern bestehen.

G.5.2 KONSTRUKTION

- (a) Die Konstruktion soll sein: weiches Segel (ERS G.1.4 c), einlagiges Segel (ERS G.1.4 f)
- (b) Erlaubt sind Nähte, Kleber, Bänder, Eckösen, Ösen für die Aufholleine, Strömungsfäden

G.5.3 ABMESSUNGEN GENNAKER

	ERS (2021/2024)	minimum	maximum
Mass of ply of the body of the sail		37 g/m ²	
Primary Reinforcement	G.6.1		1000 mm
Secondary Reinforcement	G.6.2	nicht beschränkt	
Foot Length	G.7.1		4328 mm
Leech Length	G.7.2		6515 mm
Luff Length	G.7.3		8515 mm
Half Width	G.7.4		4175 mm

G.5.4 ABMESSUNGEN TOP GENNAKER

	ERS (2021/2024)	minimum	maximum
Mass of ply of the body of the sail		37 g/m ²	
Primary Reinforcement	G.6.1		1000 mm
Secondary Reinforcement	G.6.2	nicht beschränkt	
Foot Length	G.7.1		4800 mm
Leech Length	G.7.2		7750 mm
Luff Length	G.7.3		9600 mm
Half Width	G.7.4		4750 mm

TEIL III – ANHÄNGE

Abschnitt H

ANHANG H.1 Logo

H.1.1 Spezifikation

(a) Digitales Format erhältlich unter: info@vxone.org.au



H.1.2 Großsegel

(a) Das Logo ist 187 mm hoch und 670 mm breit

(b) Es befindet sich zwischen den Latten 2 und 3 und ist parallel zur Kopfkante des Segels oder zu den Latten ausgerichtet. Die Achterkante ist 150-200 mm vom Achterliek entfernt.

H.1.3 Lage am Rumpf

(a) Das Logo ist 100 mm hoch und 360 mm breit.

(b) Das achterliche Ende des Logos befindet sich steuerbord und backbord jeweils 100-200 mm vor dem Ende des Schiffskörpers auf der inneren, schrägen Kante.

~~ANHANG H.2 Plakette für zertifiziertes Equipment (abgeschafft)~~

~~H.2.1 seit 2012:~~



ANHANG H.3 VXCA OPTIONALE BUGNUMMERN

H.3.1 Schriftart: Audiowide (<https://fonts.google.com/specimen/audiowide>)

Farbe: schwarz

Höhe: 250mm

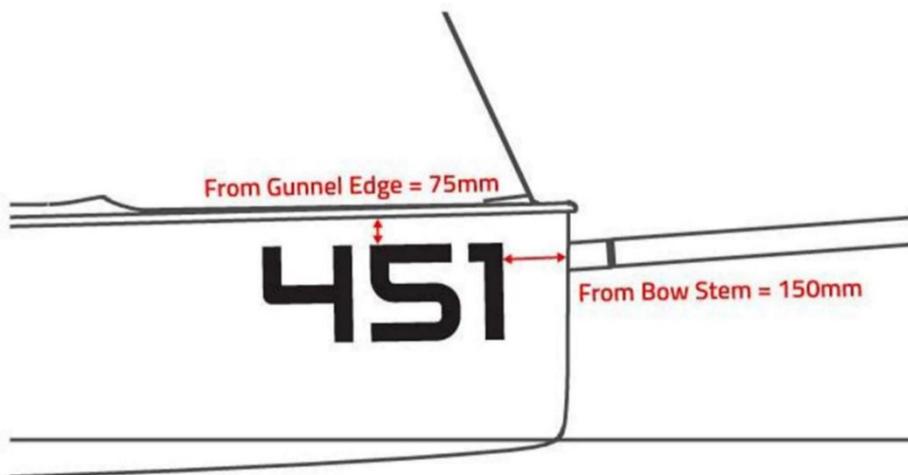
Vorgefertigte Bugnummern können bei der VXKVD erworben werden.

H.3.2 Positionierung

(a) Oberkante parallel zur Bordwand und 75 mm unterhalb der Kante

(b) Vordere Kante 150 mm hinter dem Bugstegen

(c) Wenn die Rumpffarbe vom Auslieferungszustand (Weiß) abweicht soll die Bugnummer einem weißen Hintergrund angebracht sein, mit mindestens 75mm weißem Rand.



ANHANG H.4 REGATTA-RICHTLINIEN

Dieser Anhang dient als Leitfaden für Regattaorganisatoren und Wettfahrtleiter bei der Planung und Durchführung von Regatten der Klasse VX ONE.

H.4.1 Wettfahrtleitung

- (a) Bei Veranstaltungen einer One-Design-Klasse dürfen keine Wettfahrten gestartet werden, wenn die mittlere Windgeschwindigkeit unter 4 Knoten oder über 22 Knoten liegt. Es liegt im Ermessen des PRO, eine Wettfahrt abubrechen, wenn eine dieser Bedingungen andauert. Die Segelanweisungen können diese Grenzwerte ändern. Ziel der Überlegung ist es, auch für schwächere Teams die Teilnahme an Veranstaltungen einfach möglich zu machen.
- (b) Fällt die mittlere Windgeschwindigkeit nach dem Start für einen Zeitraum von 15 Minuten unter 4 Knoten oder übersteigt sie 22 Knoten, wird dem PRO empfohlen, die Wettfahrt abubrechen.

- (c) Die Wettfahrten sollten aus annähernd gleichen Amwind- und Vorwindstrecken bestehen.
- (d) Wenn ein Zeitlimit für notwendig erachtet wird, sollte das Zeitlimit nach dem Zieleinlauf des ersten Bootes 15 Minuten betragen.
- (e) Der Wettfahrtleitung wird empfohlen, UKW-Funkgeräte zu benutzen, um mit der Flotte und einzelnen Teilnehmern zu kommunizieren.
- (f) Die VX ONE-Flotte sollte einen Teilnehmer bestimmen, der als Verbindungsmann mit der Rennleitung fungiert.
- (g) Die Länge der Startlinie soll in etwa 10m pro Boot betragen.
- (h) Hintergrundinformation: Bei 10+ Knoten Wind werden etwa 8min für einen 1000m-Kurs benötigt.

H.4.2 Wertung

- (a) Für die Wertung von Kurzstrecken-Rennen wird das Low Point Scoring System der RRS Anhang A empfohlen.
- (b) Drei abgeschlossene Wettfahrten können als Rennen gewertet werden.
- (c) Wenn weniger als sechs Wettfahrten absolviert wurden, ist die Gesamtwertung eines Bootes die Summe der Ergebnisse seiner Wettfahrten.
- (d) Wenn sechs oder mehr Wettfahrten absolviert wurden, ist die Gesamtwertung eines Bootes die Summe seiner Wettfahrtergebnisse abzüglich seines schlechtesten Ergebnisses.
- (e) Für die Wertung von Langstrecken-Rennen wird das High-Point Percentage Scoring System in den US Sailing Prescriptions to the RRS (2021-2024) Appendix A empfohlen.

H.4.3 Bugnummern

- (a) Die Verwendung von Bugnummern, die sich auf die Rumpf- und Segelnummer beziehen, wird empfohlen. (Original: verpflichtend)

ANHANG H.5 HERSTELLERBESCHEINIGUNG SEGELMACHER (Beispiel)

 Sailmakers Declaration			
Cloth gsm declares		Serial #	
Cloth type		Date	
Bag weight Main / Jib		Signed	