

Tempo-Scow Klassenvorschriften

Neuaufgabe 1994

Herausgeber:

Deutsche Tempo-Klassenvereinigung

Dr. Hans Roger Kolwes (Schriftführer)

Bracken 8, 42279 Wuppertal; Telefon (02 02) 66 21 70

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck - auch auszugsweise - nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Deutschen Tempo-Klassenvereinigung oder des Deutschen Segler-Verbandes e.V.

Inhaltsverzeichnis

1.	Allgemeines	4
2.	Gebühren/Lizenzen	4
3.	Hersteller	4
4.	Meßbrief	4
5.	Vermessungs-Modalitäten	5
6.	Identifizierungs-Zeichen	6
7.	Bauverfahren	6
7.1	Abmessungen	6
7.2	Material	6
7.3	Konstruktion	6
8.	Vermessungsvorschrift	7
8.1	Allgemeines zum Meßverfahren	7
8.2	Hauptabmessungen	8
8.3	Vermessungsumfang	8
8.4	Vermessung an den Spanten	8
8.5	Auftrieb	9
9.	Schwert	9
10.	Ruder	9
11.	Gewicht	9
12.	Mast	10
13.	Großbaum	10
14.	Spinnakerbaum	11
15.	Stehendes und laufendes Gut, Schotführung	11
16.	Beschläge	11
17.	Segel	11
17.1	Segel, Allgemeines	11
17.2	Großsegel	12
17.3	Vorsegel	13
17.4	Spinnaker	13
18.	Wettfahrt-Ausrüstung	14
19.	Wettsegelbestimmungen	14
20.	Referenzpläne	14

1. ALLGEMEINES

- 1.1 Die TEMPO-SCOW ist eine von Jack Köper entworfene Zweimann-Einheitsjolle.
- 1.2 Die Klassenvorschriften sollen sicherstellen, daß alle Boote dieser Klasse in allen Punkten, die die Sicherheit, die Geschwindigkeit und die Segeleigenschaften beeinflussen, soweit wie möglich gleich sind. Die Vorschriften sind in diesem Sinne auszulegen.
- 1.3 Änderungen der Klassenvorschriften können nur mit 2/3-Mehrheit bei der Mitglieder-Versammlung der KLASSENVEREINIGUNG beschlossen werden. Sie sollten zuvor mit der NIEDERLÄNDISCHEN KLASSENVEREINIGUNG abgestimmt sein und müssen dem TECHNISCHEN AUSSCHUSS des DSV mitgeteilt werden.
- 1.4 Alle Boote dieser Klasse müssen den während der Bauzeit gültigen Klassenvorschriften entsprechen.
- 1.5 Die Verwaltung der Klasse obliegt der KLASSENVEREINIGUNG in Zusammenarbeit mit dem DSV. Die KLASSENVEREINIGUNG und der DSV übernehmen keine rechtliche Haftung hinsichtlich dieser Vorschrift und irgendwelcher daraus abgeleiteter Ansprüche.
- 1.6 Diese Vorschriften sind ab 1. Oktober 1994 gültig. Boote, die vor diesem Termin gebaut wurden und diesen Vorschriften nicht entsprechen, können einen Meßbrief erhalten, wenn die zur Zeit des Baues gültigen Vorschriften eingehalten wurden.

2. GEBÜHREN / LIZENZEN

- 2.1 Die Vermessungs- und Registriergebühren werden vom NATIONALEN FACH-VERBAND festgelegt und richten sich nach den jeweils gültigen Gebührenordnungen.
- 2.2 Die Lizenzgebühren betragen DM 40,00 und sind an die KLASSENVEREINIGUNG vor Erhalt der Segelnummer zu zahlen.
Die KLASSENVEREINIGUNG leitet diesen Betrag an den Konstrukteur - Jack Köper - weiter.

3. HERSTELLER

- 3.1 Durch seine Unterschrift auf dem Meßbrief erklärt der Hersteller, das Boot in Übereinstimmung mit den gültigen Vorschriften gebaut zu haben.
- 3.2 Der Hersteller ist verpflichtet, alle nachweislichen, beim Bau entstandenen Regelwidrigkeiten auf eigene Kosten zu beseitigen.

4. MESSBRIEF

- 4.1 An Ranglistenregatten dürfen nur solche Boote teilnehmen, für die ein gültiger, vom LANDESV ERBAND abgestempelter und auf den Namen des Eigners ausgestellter Meßbrief vorliegt.
- 4.2 Der Meßbrief wird vom DSV aufgrund eines von einem anerkannten Vermesser ausgestellten Vermessungsformblattes erstellt.
- 4.3 Mit dem Meßbrief erhält der Eigner eine Vermessungsplakette, die deutlich sicht-

bar am Spiegel des Bootes anzubringen ist. Diese Plakette kennzeichnet das Boot als ordnungsgemäß vermessen.

4.4 Der Meßbrief wird ungültig durch:

4.4.1 Eignerwechsel:

In diesem Fall muß der Meßbrief beim DSV eingereicht werden, zusammen mit einer Erklärung des Käufers und des Voreigners, daß am Boot keine Veränderungen vorgenommen wurden, die gegen die Klassenvorschriften verstoßen.

4.4.2 Änderungen:

Änderungen, die nach der Erstvermessung an Rumpf, Rigg oder Segel vorgenommen wurden. Hierzu ist eine Nachvermessung durch einen anerkannten Vermesser notwendig.

5. VERMESSUNGS-MODALITÄTEN

5.1 Die Vermessung darf nur durch einen vom LANDESVVERBAND anerkannten Vermesser vorgenommen werden.

5.2 Kein Vermesser darf ein Boot, Spieren oder Ausrüstung vermessen, die ihm gehören, die von ihm hergestellt wurden bzw. an denen er beteiligt ist.

5.3 Die Vermessung muß mit den offiziellen, vom jeweiligen LANDESVVERBAND genehmigten und freigegebenen Schablonen erfolgen.

5.4 Nach der Erstvermessung ist der Eigner für die Einhaltung der Klassenvorschriften verantwortlich.

5.5 Die Vermessung der TEMPO-SCOW kann in Form einer Typenüberprüfung bei Kunststoff-Serienbooten durchgeführt werden.

Die Bedingungen einer Typenüberprüfung werden im einzelnen zwischen der KLASSENVEREINIGUNG, der Bauwerft bzw. dem Erbauer geregelt. Die Überprüfung selbst erfolgt nach folgendem Schema:

5.5.1 Die ersten Boote einer Serie (mindestens 3) werden von einem anerkannten Vermesser entsprechend dieser Klassenvorschrift geprüft.

5.5.2 Vom NATIONALEN FACHVERBAND werden die Meßblätter der Typenüberprüfung kontrolliert und bei ausreichender Baugenauigkeit wird die Typenüberprüfung genehmigt.

5.5.3 Der Vermesser kontrolliert weiterhin unregelmäßig die Bauwerft.

5.5.4 Die Bauwerft verpflichtet sich, die Klassenvorschriften einzuhalten und bei später festgestellten Abweichungen die Kosten für die Nachvermessung der gesamten Serie zu tragen.

5.5.5 Werden die Formen erneuert bzw. geändert, muß der Vermesser für diese Serie erneut die nach 5.5.1 geforderten Vermessungen durchführen.

5.5.6 Boote einer Typenüberprüfungsserie erhalten einen Meßbrief mit dem Vermerk „Typengeprüft“. Eine Einzeleintragung aller Maße entfällt. Ausgefüllt werden müssen jedoch Gewicht und die Teile, die nicht von der Werft entsprechend dem Standard der Typenüberprüfung geliefert werden und somit einer Einzelvermessung unterliegen.

6. IDENTIFIZIERUNGS-ZEICHEN

- 6.1 Nationalitätsbuchstaben und Segelnummer sind gut lesbar in den Rumpf einzubrennen, einzuschreiben oder einzuschlagen; Segelnummer und die in den Rumpf fest eingebrachte Nummer müssen identisch sein.
- 6.2 Die Größe und die Art der Anbringung der Nationalitätsbuchstaben, der Segelnummer und des Klassenzeichens in Großsegel und Spinnaker richtet sich nach den jeweils gültigen Regeln der INTERNATIONALEN WETTSEGELBESTIMMUNGEN.
- 6.3 Das Klassenzeichen besteht aus einem stilisierten „T“, wie es dem Referenzplan Nr. 6 zu entnehmen ist.

7. BAUVERFAHREN

7.1 Abmessungen

Jedes Boot muß mit den in diesen Vorschriften formulierten und mit den im Vermessungsformblatt zusammengefaßten Daten und Maßen übereinstimmen.

7.2 Material

Kohle- und Aramidfasern sind für Rumpf, Mast, Großbaum, Spinnakerbaum und alle Segel verboten. Neue, bislang in dieser Klasse nicht übliche Materialien bedürfen der Zulassung durch den TECHNISCHEN AUSSCHUSS der DEUTSCHEN sowie der NIEDERLÄNDISCHEN KLASSENVEREINIGUNG bzw. einer Aufnahme in diese Vorschriften.

7.3 Konstruktion

Die Konstruktion des Rumpfes ist frei, ausgenommen folgender Einschränkungen:

- 7.3.1 Bei Holzbooten muß das Deck mindestens 5 mm, der Boden mindestens 7 mm stark sein.
- 7.3.2 Es können bis zu 4 Selbstlenzventile im Cockpit-Boden oder 2 Lenzöffnungen im Spiegel angebracht werden, mit einer gesamten maximalen lenzenden Fläche von 29 cm², eine minimale Lenzfläche von 5 cm² ist vorgeschrieben. Falls Lenzöffnungen im Spiegel angebracht sind, müssen sie durch wasserdichte Röhren mit dem Cockpit verbunden sein, deren Durchmesser der maximalen lenzenden Fläche der Spiegelöffnungen (Ø maximal 43 mm) entsprechen muß. Die Forderungen von Vorschrift 7.3.3 müssen dabei eingehalten werden.

Unter dem Begriff „Lenzfläche“ wird die zur Verfügung stehende Austrittsfläche (z.B. bewegliche Klappe) bzw. die Öffnung in der Spiegelfläche verstanden.
- 7.3.3 Die Räume unter den Seitendecks sowie vor Spant 1 (Achterschiff) und Spant 5 (Vorschiff) müssen als Auftriebskammern ausgebildet sein. Öffnungen in den Auftriebskammern müssen wasserdicht verschlossen sein. Jede Kammer muß mindestens ein Schauloch besitzen. Jedes Schauloch muß gegen unbeabsichtigtes Öffnen gesichert sein und ist, solange sich das Boot in einer Wettfahrt befindet, ständig geschlossen zu halten. Die Inspektionsöffnung muß mindestens 85 mm im Durchmesser aufweisen.
- 7.3.4 Form, Lage und Abmessungen des Cockpits, des Schwertkastens, des Schwertschlitzes und der Mastspur müssen den Maßen der Zeichnungen entsprechen. Die Verbindung des Cockpit-Längsschotts mit der Bodenfläche muß innerhalb der Begrenzungen liegen, die in der Zeichnung „Vermessungsplan“ angegeben sind.

Die in dem Vermessungsplan angegebenen Maße für den Cockpit-Ausschnitt im Deck sind als kürzester Abstand von Cockpitrand zu Cockpitrand zu verstehen. Der Cockpitrand darf anstelle der Längs- und Querschotten bis zum Boden verlängert sein (Einzelheit „B“ im Vermessungsplan). Bei Bauausführung nach Einzelheit „A“ (Vermessungsplan) gilt der angegebene Abstand vom inneren Cockpitrand (max. 50 mm) für die Längsschotten nur zwischen Spant 2 und 4 und für die Spannten 1 und 5 nur in Mittschiffslinie. Abweichend von Einzelheit „A“ und „B“ des Vermessungsplans darf der Übergang der Decksform in den Cockpitrand frei gestaltet werden, sofern dieser Übergang nicht breiter ist als 50 mm, gemessen vom inneren Cockpitrand. Der in den Einzelheiten „A“ und „B“ angegebene Radius von max. 25 mm entfällt.

Im Querschnitt (Querschiffs-Richtung) müssen die Cockpit-Längsschotten gerade stehen. In der Draufsicht müssen die Cockpit-Längsschotten einen nach einer Seite gleichmäßig stetigen Verlauf haben. Die vier Cockpit-Ecken dürfen abgerundet sein.

- 7.3.5 Ein Doppelboden zur Erhöhung des Auftriebs und zur Verstärkung des Schwertkastens ist erlaubt. Er darf jedoch mit keinem Teil in der Seitenansicht weiter nach oben reichen als der Schwertkasten in seinen erlaubten Maßen. Nach achtern darf der Doppelboden bzw. Schwertkastendeckel nicht über Spant 2 hinausreichen; er muß in der Horizontalen eine flache, stetige Form aufweisen, die Ränder dürfen angeschrägt oder abgerundet sein. Der Doppelboden darf im Sinne von Vorschrift 7.3.3 Teil der Vorschiffs-Auftriebskammer sein.
- 7.3.6 Der Einbau einer Spinnaker-Trompete ist erlaubt. Die Abmessungen für Trompeten-Trichter sowie Führungsrohr sind frei. Das Spinnaker-Führungsrohr muß in die Plicht enden und wasserdicht durch die Auftriebskammern geführt werden.
- 7.3.7 Das Anbringen eines Wellenbrechers ist freigestellt.

8. VERMESSUNGSVORSCHRIFT

8.1 Allgemeines zum Meßverfahren

- 8.1.1 Die Vermessungsvorschriften sind in Verbindung mit den Referenzplänen 3, 4 und 6 zu lesen. Sollte ein Unterschied zwischen diesen Vorschriften und den Referenzplänen festgestellt werden, so gelten die Maße in diesen Vorschriften.
- 8.1.2 Vor Beginn der Vermessung muß die waagerechte Lage des Bootes in Längs- und Querschiffsrichtung sichergestellt sein. Die in 8.1.3 definierte Basislinie bestimmt die waagerechte Lage des Bootes in Längsschiffsrichtung.
- 8.1.3 Die Basislinie wird festgelegt durch die Maße:

Der Vermessungs-Ursprungspunkt für das Unterwasserschiff ist durch den Schnittpunkt der Mittschiffslinie und der Unterkante Kiel am Spiegel festgelegt.

Für die Deckvermessung gilt als Vermessungs-Ursprungspunkt der Schnittpunkt der Mittschiffslinie mit der achteren Oberkante des Spiegels.

H0 = 204 mm

(Lot von Basis bis Unterkante Kiel am Spiegel)

H7 = 250 mm

(Lot von Basis bis Unterkante Kiel an Spant 7)

Die gedachte Fläche „0“ : senkrecht auf der Basislinie und rechtwinklig zur Mittschiffslinie, die durch die oben festgelegten Vermessungs-Ursprungspunkte am Spiegel aufgespannt wird, ist im Vermessungsformblatt vereinfachend als Spiegelfläche „0“ gekennzeichnet.

8.2 Hauptabmessungen

- 8.2.1 Die Länge über alles des Rumpfes, ausschließlich überstehender Decksteile (von der Achterkante des Spiegels bis zu der auf Deckshöhe verlängerten Bughöhe gemessen) beträgt:

$$L_{\text{üa}} = 4\,725 \text{ mm} \pm 15 \text{ mm}$$

- 8.2.2. Die Breite über alles (gemessen über Außenkante - Außenhaut) beträgt:

$$B_{\text{üa}} = 1\,520 \text{ mm} \pm 14 \text{ mm}$$

8.3 Vermessungsumfang

Alle für die Vermessung relevanten Daten sind im Vermessungsformblatt, das im Zusammenhang mit Referenzplan 4 gelesen werden muß, zusammengefaßt. Das Vermessungsformblatt ist somit als fester Bestandteil dieser Klassenvorschriften anzusehen.

8.4 Vermessung an den Spanten

An den Vermessungsspannten wird die Formtreue mittels der Schablonen überprüft. Alle Messungen erfolgen über Außenkante - Außenhaut. Die Schablonen müssen an den Meßstellen rechtwinklig zur Mittschiffslinie angehalten werden. Sie dürfen die Außenhaut des Bootes leicht berühren oder rundum einen Freiraum von maximal 14 mm aufweisen.

Der Vermesser hat die Oberfläche des Rumpfes mit einer plastischen Latte daraufhin zu überprüfen, daß die Rumpfform zwischen den einzelnen Schablonenpositionen stetig ist.

Die Lage der Vermessungsspannten 0, 1, 3, 5 und 7 ist durch folgende Maße definiert (vgl. Referenzplan Nr. 4 und Vermessungsformblatt):

Spant 0 :.....	55 mm
Spant 1 :.....	817 mm
Spant 3 :.....	2 039 mm
Spant 5 :.....	3 262 mm
Spant 7 :.....	4 501 mm

Diese Maße gelten ab dem in 8.1.3 festgelegten Vermessungs-Ursprungspunkt und sind mittschiffs über die Außenhaut des Unterwasserschiffs anzutragen.

8.5 Auftrieb

Falls die unter 7.3.3 geforderten 4 unabhängigen Auftriebskammern voneinander nicht wasserdicht abgeschottet sind, oder z. B. infolge von Decksdurchführungen eine oder mehrere Kammern diese Forderung nicht erfüllen, so sind in den betreffenden Räumen entsprechend große Auftriebskörper vorgeschrieben. Der Gesamtauftrieb des Bootes muß im vollgelaufenen Zustand mindestens 2200 N betragen (entspricht einem Auftriebs-Volumen von ca. 220 Liter).

Der Gesamtauftrieb soll über die Seitentanks, Vor- und Achterschiff so verteilt sein, daß das vollgelaufene Boot noch annähernd waagrecht schwimmt. Es ist nicht gestattet, auf Längs- bzw. Querschotten ganz zu verzichten und statt dessen den geforderten Auftrieb durch entsprechende Auftriebskörper zu realisieren.

9. SCHWERT

- 9.1 Das Schwert muß schwimmfähig sein. Das Mindestgewicht des Schwertes ohne Beschläge beträgt 3200 g.
- 9.2 Das Material, die Konstruktion und das Profil sind frei, bis auf die in Referenzplan Nr. 3 festgelegten Maße für den Unterwasserteil des Schwertes.
- 9.3 Die Materialstärke an der dicksten Stelle beträgt bei voll abgesenktem Schwert an der Unterkante Kiel $19 \text{ mm} \pm 1 \text{ mm}$.
- 9.4 Es muß eine Vorrichtung (z.B. Stopper) derart angebracht sein, daß im voll abgesenkten Zustand die Anströmkante des Schwertes rechtwinklig zum Kielbalken steht. In dieser Stellung beträgt das Maß Unterkante Kiel bis Unterkante Schwert maximal 840 mm.

10. RUDER

- 10.1 Das Mindestgewicht der kompletten abnehmbaren Ruderanlage (incl. Ruderblatt, Ruderkopf, Pinne, Ausleger und Beschlägen) beträgt 2200 g.
- 10.2 Das Material, die Konstruktion und das Profil sind frei, bis auf die in Referenzplan Nr. 3 festgelegten Maße für den Unterwasserteil des Ruderblattes.
- 10.3 Die Materialstärke des Ruderblattes beträgt in der Höhe der Konstruktions-Wasserlinie $19 \text{ mm} \pm 1 \text{ mm}$.
- 10.4 Der horizontale Abstand zwischen Ruderblatt-Vorderkante und Spiegel darf maximal 45 mm betragen.
- 10.5 Ruderbeschläge, Ruderkopf, Form und Länge der Pinne sowie des Pinnenauslegers sind freigestellt.

11. GEWICHT

- 11.1 Das Gewicht des Bootskörpers in holztrockenem Zustand, ohne Spieren und Takelage, ohne Schwert und Ruder, ohne laufendes Gut und ohne Ausrüstung, sonst komplett, darf nicht kleiner sein als 80 kg.

Übersicht Gewichte:

Bootsrumpf (mit festen Beschlügen).....	80,0 kg	min.
Ausgleichsgewichte.....	8,0 kg	max.
Mast (voll geriggt, ohne Segel).....	8,0 kg	min.
Schwert (ohne Beschlüge).....	3,2 kg	min.
Ruderanlage (komplett).....	2,2 kg	min.

- 11.2 Ausgleichsgewichte von maximal 8 kg sind erlaubt. Die Ausgleichsgewichte müssen aus Metall bestehen und sind je zur Hälfte Steuerbord und Backbord an der Unterkante des Schwertkastendeckels so zu befestigen, daß sie nicht unbemerkt entfernt werden können.

12. MAST

- 12.1 Konstruktion und Profil sind frei. Nur nach 7.2 erlaubte Materialien sind zulässig.
- 12.2 Drehbare oder permanent gebogene Masten sind verboten.
- 12.3 Sich farbig absetzende Meßmarken von 10 mm Breite sind am Mast wie folgt anzubringen:

Mastfuß bis Oberkante M1.....	770 mm
Oberkante M1 bis Unterkante M2.....	4 000 mm
Oberkante M1 bis Unterkante M3.....	5 480 mm

- 12.4 Die Lage des Spinnakerbaum-Beschlages ist frei.
- 12.5 Mindestgewicht des Mastes (voll geriggt, ohne Segel): 8 kg.
Der Schwerpunkt des Mastes darf nicht tiefer liegen als 2 250 mm vom Mastfuß entfernt.

13. GROSSBAUM

- 13.1 Konstruktion und Profil sind frei. Nur nach 7.2 erlaubte Materialien sind zulässig.
- 13.2 Permanent gebogene Bäume sind verboten.
- 13.3 Ein sich farbig absetzendes Band von 10 mm Breite muß am Baum so angebracht sein, daß die Innenkante des Meßbands 2 515 mm von der normalen Hinterkante des Mastes entfernt ist.

M4 = 2 515 mm

- 13.4 Der Großbaum muß mit Lümmel-Beschlag ohne andere Beschlüge durch einen Kreis von 120 mm geschoben werden können.

14. SPINNAKERBAUM

- 14.1 Material, Konstruktion und Profil sind frei. Nur nach 7.2 erlaubte Materialien sind zulässig.
- 14.2 Länge über Außenkante-Beschläge: maximal 1850 mm.

15. STEHENDES UND LAUFENDES GUT, SCHOTFÜHRUNG

- 15.1 Für Wanten und Vorstag ist Nirostahl von mindestens 3 mm vorgeschrieben. Die Maße für die Position der Püttinge (Wanten und Vorstag/Vorsegel-Vorliek) im Deck, gemessen von Spiegelfläche „0“, haben eine Toleranz von ± 10 mm.
- 15.2 Einfach-Salinge, Diamonds oder ähnliche Versteifungen sind zugelassen. Die Höhe am Mast, das Material, die Konstruktion und das Profil sind frei.
- 15.3 Das Fockfall muß unterhalb der Unterkante von Meßmarke M2 die Vorderseite des Mastes schneiden. Ein Vorstag muß getrennt von der Fock gefahren werden.
- 15.4 Die Vorderkante der Spinnakerfall-Rolle muß innerhalb eines Radius von maximal 100 mm um die Meßmarke M2 auf der Vorderseite des Mastes liegen.
- 15.5 Durchführung des Vorstags bzw. Fockrollers durch das Deck ist erlaubt, sofern die Forderungen der Vorschriften 7.3.3 bzw. 8.5 erfüllt sind.
- 15.6 Der Befestigungspunkt der Wanten an Deck darf nicht mehr als 62 mm von der Außenkante des Rumpfes gemessen liegen.
- 15.7 Die Schotführung ist freigestellt. Für Fallen und Schoten sind alle Materialien mit ausreichender Festigkeit zugelassen.
- 15.8 Eine Trapezeinrichtung für den Vorschoter ist zugelassen.

16. BESCHLÄGE

- 16.1 Die Ausführung der Beschläge ist freigestellt, soweit diese Vorschrift nichts anderes aussagt.
- 16.2 Eine Sicherung gegen Herausfallen des Ruders ist vorgeschrieben.
- 16.3 Ein Schwertniederholer ist vorgeschrieben.
- 16.4 Ein Fockroller ist freigestellt. Bei Anbringung unter Deck gilt die Vorschrift 15.5.
- 16.5 Ausreitgurte oder Hängebalken dürfen angebracht werden; für den Steuermann ist eine Ausreitvorrichtung vorgeschrieben, für den Vorschoter nur bei nicht vorhandener Trapez-Einrichtung.

17. SEGEL (ergänzend gelten die Bestimmungen des IYRU-Vermessungshandbuchs)

- 17.1 Während einer Wettfahrt dürfen nur Segel gefahren werden, die von einem amtlichen Vermesser (eines Nationalen Verbandes) abgestempelt sind.

Durchschnittliche Segelfläche:

Großsegel	8,5 m²
Genua	3,9 m²
Fock	3,0 m²
Gesamte Segelfläche	12,4 m²
Spinnaker	ca. 13,0 m²

17.1.1 Das Material, Gewicht und die Verarbeitung der Segel sind frei, außer den Beschränkungen von Vorschrift 7.2. Das Material muß gewebt sein.

17.1.2 Ein Segel-Klarsichtfenster aus nicht gewebtem Material ist im Großsegel zulässig. Im Vorsegel ist es Vorschrift. Es darf die Größe von je 0,28 m² nicht überschreiten. Im Vorsegel muß eine Mindestgröße von 0,05 m² eingehalten werden.

17.2 Großsegel

17.2.1 Die Vorliedlänge sowie die Unterliedlänge des Großsegels bestimmen sich aus den unter Vorschrift 12 und 13 festgelegten Meßmarken an Mast (M1 - M3) und Großbaum (M4).

Das Großsegel-Kopfbrett darf während der Wettfahrt nur unterhalb der Unterkante M3 gefahren werden, während die Oberkante des Großbaums (in rechtwinkliger Stellung zum Mast) nicht tiefer als die Oberkante von Meßmarke M1 sein darf.

Die maximale Unterliedlänge ergibt sich aus dem Abstand zwischen der Achterkante Mast und der Vorderseite der Baum-Markierung M4.

Hauptabmessungen		
Großsegel	minimal	maximal
Vorliek	-	5 480 mm
Unterliek	-	2 515 mm
Achterliek	5 713 mm	5 890 mm
Breite in halber Höhe	-	1 680 mm

17.2.2 Die Länge der Sehne des Achterlieks beträgt maximal 5 890 mm.

17.2.3 Die Breite der Großsegels von Mitte Achterliek bis Mitte Vorliek einschließlich Liektau beträgt maximal 1 680 mm.

17.2.4 Das Achterliek muß in einer stetigen Kurve verlaufen. Es wird durch 4 Latten in 5 annähernd gleiche Abschnitte unterteilt.

Länge der oberen Segellatte	1 000 mm max.
Länge der 3 unteren Segellatte	760 mm max.
Breite der Segellatten	40 mm max.

- 17.2.5 Die Oberkante der oberen Segellatte muß sich im Schnittpunkt mit dem Vorliek 1 290 mm \pm 7 mm unterhalb der Oberkante des Segelkopfs (Meßmarke M3 am Mast) befinden.
- 17.2.6 Die Breite des Kopfbrettes, gemessen im rechten Winkel von der Achterkante Liektau beträgt maximal 120 mm.
- 17.2.7 Es ist erlaubt, im Großsegel eine Reff-Einrichtung anzubringen. Die Konstruktion ist frei.

17.3 Vorsegel

- 17.3.1 Die Fixpunkte des Vorsegels sind durch die Unterkante der Meßmarke M2 am Mast (vgl. 12.3 und 15.3) sowie auf Deck durch den Schnittpunkt: Mittschiffslinie mit Vorsegel-Vorliek (4 327 mm \pm 7 mm / vgl. Vermessungsformblatt) festgelegt.

Hauptabmessungen		
Normalfock	minimal	maximal
Vorliek	4 332 mm	4 420 mm
Unterliek	1 475 mm	1 520 mm
Achterliek	3 841 mm	3 960 mm

Als Vorsegel können wahlweise eine Normalfock oder eine Genua gefahren werden.

- 17.3.2 Bei lose eingezogenem Vorliekdraht ist als Lieklänge die Drahtlänge über Kausch gemessen maßgeblich. Das Tuch darf nicht über die Drahtlänge gereckt werden (Vorsegel-Cunningham).
- 17.3.3 Im Vorsegel dürfen keine Latten gefahren werden.

Hauptabmessungen		
Genua	minimal	maximal
Vorliek	4 332 mm	4 420 mm
Unterliek	1 775 mm	1 830 mm
Achterliek	4 133 mm	4 260 mm
Flächenschwerpunktlinie (Winkelhalbierende im Kopf)		4 420 mm

17.4 Spinnaker

- 17.4.1 Die folgenden zulässigen Abmessungen gelten für den symmetrisch gefalteten Spinnaker. Die Maße werden entlang der Kontur abgegriffen.

Die Mittelbreite, die die Wölbung des Spinnakers beschreibt, ist die breiteste Stelle senkrecht zur gedachten Verbindungslinie zwischen Kopf und Schothorn.

Hauptabmessungen		
Spinnaker	minimal	maximal
Seitenlieken	4 220 mm	4 350 mm
Mittelnahrt	-	5 100 mm
(1/2) Unterliek	1 455 mm	1 500 mm
(1/2) Mittelbreite	1 700 mm	1 800 mm

- 17.4.2 Ein Kopfholz oder feste Versteifungen sind nicht zulässig. Tuchversteifungen dürfen eine Entfernung von 150 mm + 3% der Vorlieklänge (= 280 mm bei maximaler Vorlieklänge) vom Schnittpunkt der Lieken an Kopf und Schothörnern nicht überschreiten. Eine Verstärkung in der Mitte des Segels für die Anbringung einer Berge-Leine ist erlaubt.

18. WETTFAHRT-AUSRÜSTUNG

Folgende Ausrüstung muß bei Wettfahrten an Bord vorhanden sein:

- 1 Schot von mindestens 10 Meter Länge und 8 mm Durchmesser
- 2 Schwimmwesten
- 1 zweckmäßiges Paddel

19. WETTSEGELBESTIMMUNGEN

- 19.1 Diese Klassenvorschrift ist bindend für alle verbandsoffenen Wettfahrten. Wettfahrtausschüsse sind nicht berechtigt, von dieser Vorschrift abzuweichen.
- 19.2 Der Eigner ist dafür verantwortlich, daß sein Boot der Klassenvorschrift entspricht.
- 19.3 Während einer Wettfahrt darf nur je ein Großsegel, ein Vorsegel und ein Spinnaker an Bord sein. Die Besatzung muß aus 2 Personen bestehen.

20. REFERENZPLÄNE

Plan Nr. 1.....	Linienriß
Plan Nr. 2.....	Konstruktionsplan
Plan Nr. 3.....	Schwert / Ruder
Plan Nr. 4.....	Vermessungsplan
Plan Nr. 5.....	Spantenriß
Plan Nr. 6.....	Segelriß

Die Pläne 2 und 5 sind als Konstruktionsbeispiele bzw. Bauhilfen anzusehen. Alle Unterlagen (1 - 6) können über den Vorstand der DEUTSCHEN TEMPO-KLASSENVEREINIGUNG erworben werden.