MONAS Klassenvereinigung e.V.
Nationale Klasse im Deutschen Segler Verband

Technische Vorschriften

Klassenvorschriften der MONAS-Klasse

1. Allgemeines

1.1.1.
Die MONAS ist ein von Helmut Stöberl entworfenes Einmann-Kielboot.

1.1.2.
Alleiniger Inhaber aller Konstruktionsnutzungs-, Bau- und Vertriebsrechte sowie Namensrechte und Markenzeichen an dem Kielboot MONAS ist die MONAS Klassenvereinigung e.V..

1.1.3.
Der Name MONAS und/oder das dazugehörige Bildzeichen (Segel-Zeichen) sind je für sich allein als auch zusammen gesetzlich geschützt und seit 6. Oktober 1975 beim Deutschen Patentamt München unter der Nr. 936207 als Warenzeichen eingetragen.

1.1.4.
Jede Verwendung des Namens MONAS und/ oder des dazugehörigen Bildzeichens (Segel-Zeichens) ist durch die MONAS Klassenvereinigung e.V. zu genehmigen. Dies gilt auch bei der Darstellung auf Segeln.

1.2.1.
Diese Klassenvorschriften sollen sicherstellen, dass alle Boote dieser Klasse in allen Punkten, die Geschwindigkeit und die Segeleigenschaften beeinflussen, soweit wie möglich gleich sind. Sie sollen sich daher insbesondere in Form und Gewicht des Bootskörpers, des Kiels, des Ruders und in der Fläche der Segel gleichen.
Die Klassenvorschriften sind in diesem Sinne auszulegen.
Alles, was nicht ausdrücklich in den Klassenvorschriften erlaubt ist, ist verboten.

1.2.2.
Die vom Hersteller angebotene Zusatzausrüstung zur Verwendung der MONAS als Zweimann-Kielboot (überlappende Genuafock-, Trapez- und Spi-Einrichtung) ist nur im Umfang der Tz. 16.9 Bestandteil nachfolgender Klassenvorschriften (Verbot von deren Verwendung als Einmann-Kielboot).

1.3.
Um unerwünschte Konstruktionen oder Abweichungen von Plänen und Klassen-vorschriften zu verhindern, die nicht im Sinne der Klasse sind und das Prinzip der Einheitsklasse gefährden, können Änderungen in den Plänen oder Klassenvorschriften kurzfristig vom TA des DSV vorgenommen werden.

1.4.
Um technische Verbesserungen zu erproben, die über diese Vorschriften hinausgehen, kann der TA des DSV mit Einverständnis der Klassenvereinigung einzelnen Booten (höchstens 3) Ausnahmegenehmigungen für die Teilnahme an Regatten erteilen.

Diese Boote sind nicht berechtigt zur Teilnahme an Meisterschaften. Nach genügender Erprobung entscheidet der TA des DSV, ob solche Verbesserungen zu Regatten offiziell zugelassen werden. Es ist gleichzeitig von der MONAS Klassenvereinigung e.V. im Einvernehmen mit dem DSV festzulegen, ab wann und in welcher Form die Klassenvorschriften entsprechend zu ändern sind.

1.5.
Alle Boote dieser Klasse müssen nach den offiziellen Unterlagen gebaut sein (Klassenvorschrift, Maßblatt 1-2). Bestehen Widersprüche zwischen Klassenvorschrift, Zeichnungen und Messbrief, so ist dieses dem TA des DSV zur Klärung vorzulegen.

1.6.
Die Verwaltung der Klasse obliegt dem DSV in Zusammenarbeit mit der Klassenvereinigung.

1.7.
Der DSV, die Klassenvereinigung und der Hersteller übernehmen keine rechtliche Haftung hinsichtlich dieser Klassenvorschriften und irgendwelcher daraus abgeleiteten Ansprüche.

2. Gebühren, Baulizenzen

2.1.
Die Vermessungs- und Registriergebühren werden vom DSV festgelegt und richten sich nach der jeweils gültigen Gebührenordnung. Die Vermessungskosten sind vorab vom Eigner zu entrichten.

2.2.
Der Lizenzgeber ist die MONAS Klassenvereinigung e.V..
Über die Vergabe von Baulizenzen entscheidet die MONAS Klassenvereinigung e.V. im Einvernehmen mit dem DSV.

2.2.1.
Eventuelle Lizenzgebühren und/oder Patentgebühren sind im Kaufpreis inbegriffen.

3. Hersteller

3.1.
Boote der MONAS-Klasse dürfen nur von Herstellern gefertigt werden, die vom DSV lizenziert sind (vergleiche Tz. 2.2.)

3.2.
Durch seine Unterschrift auf dem Messbrief/ ISZ-Antrag erklärt der Hersteller, das jeweilige Boot in Übereinstimmung mit den gültigen Vorschriften gebaut zu haben.

3.3.
Der Hersteller ist verpflichtet, alle nachweislich beim Bau durch sein Verschulden entstandenen Regelwidrigkeiten im Hersteller-Werk auf eigene Kosten zu beseitigen. Dies gilt auch für alle Teile, die er nur montiert und/oder beifügt.

4. Registrierung. Messbrief

4.1.
An Klassenwettfahrten dürfen nur solche Boote teilnehmen, für die ein gültiger, vom DSV abgestempelter und auf den Namen des Eignes ausgestellter Messbrief vorliegt.

4.2.
Der Messbrief wird von der DSV-Geschäftsstelle ausgegeben, nachdem vom Eigner der Antrag auf Ausstellung eines internationalen Sportboot-Zertifikates gestellt ist. Die Klassenvereinigung kann jährlich oder halbjährlich vom DSV eine Auflistung aller registrierten Boote erhalten.

4.3.
Mit dem Messbrief erhält der Eigner eine Vermessungsplakette, die deutlich sichtbar am Spiegel der MONAS anzubringen ist. Diese Plakette kennzeichnet die MONAS als ordnungsgemäß vermessen. Für alle Boote gilt diese Regel ab 1.4.1985.

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 Voreigners, dass am Boot keine Veränderungen vorgenommen wurden, die gegen die Klassenvorschriften verstoßen.

4.4.2.
Änderungen an Rumpf, Rigg oder Segel. Hierzu ist eine Nachvermessung durch einen DSV-Vermesser notwendig.

4.5.
Regel 4 kann ersetzt werden durch entsprechende Vorschriften anderer nationaler Verbände.

5. Vermessung

5.1.
Wird eine Typenprüfung (vergleiche 5.5.) und/oder Vermessung durchgeführt, so darf diese nur durch einen anerkannten DSV-Vermesser erfolgen.

5.2.
Kein Vermesser darf ein Boot, Spieren, Segel oder Ausrüstung vermessen, die ihm gehören, die von ihm hergestellt bzw. an denen er beteiligt oder Miteigentümer ist. Ausnahme: C-Vermesser.

5.3.
Soweit die Klassenvorschriften nichts anderes aussagen, gelten die Vermessungsvorschriften der IYRU.

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

5.5.
Die Vermessung der MONAS-Klasse kann in Form einer Typenprüfung durchgeführt werden. Die Bedingung einer Typenprüfung wird im einzelnen zwischen DSV und Bauwerft geregelt. Die Überprüfung selbst erfolgt nach folgendem Schema:

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

5.5.2.
Vom DSV werden die Messblätter der Typenprüfung kontrolliert, und bei ausreichender Baugenauigkeit wird die Typenprüfung genehmigt,

5.5.3.
Der DSV bzw. der DSV-Vermesser kontrolliert weiterhin unregelmäßig die Fertigung der Werft. Die Klassenvereinigung hat das Recht, eine derartige Prüfung beim DSV zu beantragen; die Prüfungskosten übernimmt der Auftraggeber.

5.5.4.
Die Werft verpflichtet sich, die Klassenvorschriften einzuhalten und bei später festgestellten Abweichungen, die nachweisbar schuldhaft beim Bau entstanden sind, die Kosten für die Nachvermessung der betroffenen Boote zu tragen.

5.5.5.
Werden die Formen erneuert bzw. geändert, muss ein DSV-Vermesser für diese Serie erneut die nach 5.5.1. geforderte Vermessungen durchführen.

5.5.6.
Boote einer Typenprüfungsserie erhalten einen Messbrief mit dem Vermerk ,,typgeprüft". Eine Einzeleintragung aller Maße entfällt. Ausgefüllt werden muss jedoch das Gewicht und Teile, die nicht von der Werft entsprechend dem Standard der Typenprüfung geliefert werden und somit einer Einzelvermessung unterliegen.

6. Identifizierungskennzeichen

6.1.
Die im Messbrief angegebene Nummer des Rumpfes muss ab Segel-Nr. 314 im Cockpit auf einem Typenschild fest angebracht und achtern in die Aluminiumscheuerleiste eingeschlagen werden. Die Segelnummer muss mit der im Messbrief und (ab Segel-Nr. 314) der im Rumpf angebrachten Baunummer identisch sein. Sie werden fortlaufend und lückenlos vergeben.

6.2.
Segelnummer

6.2.1.
Im Großsegel muss sich oberhalb der halben Höhe die Segelnummer befinden. Die Segelnummern müssen in einheitlich kontrastierender Farbe ausgeführt sein und sind auf beiden Seiten in unterschiedlicher Höhe anzubringen; Steuerbord höher als an Backbord.

6.2.2.
Die Ziffern der Segelnummer müssen mindestens 300 mm hoch sein, die Schriftstärke beträgt mind. 50 mm. Mindestabstand der Ziffern voneinander 60 mm (IWB-Regel 25).

6.3.
Klassenzeichen

6.3.1.
Das Klassenzeichen ist im Großsegel über der Segelnummer anzubringen. Es muss deckungsgleich Rücken an Rücken angebracht werden, Farbausführung entsprechend Segelnummer.

6.3.2.
Das Segelzeichen der MONAS als Klassenzeichen besteht seit 1.5.1984 aus einem aufsteigenden Balken (gemäß Maßblatt 3). Das Klassenzeichen ist unterhalb der durchgehenden Latte LI (Tz. 17.3.2.) anzubringen, wobei die vordere senkrechte (210 mm) Seite möglichst parallel zum Vorliek
verläuft.

6.3.3.
Für Segel, die bis zum 31.5.1984 geliefert wurden, bleibt die Verwendung des früheren Klassenzeichens erlaubt, das aus einem in der Mitte zweigeteiltem Kreis mit 46O +-20 mm Durchmesser besteht, dessen untere Hälfte ein ,,M" ist.

7. Bauverfahren

7.1.
Der MONAS-Rumpf wird in Kunststoffsandwich (glasfaserverstärktes Polyesterharz Sandwichkernmaterial wie z.B. Hartschaum, hergestellt. Andere Bauverfahren können im Zuge des technologischen Fortschrittes nach Zustimmung des DSV und der Klassenvereinigung zugelassen werden. Der Bootskörper besteht aus Rumpfschale mit Kielschwein (bis Bau-Nr. < 500), Deck mit integriertem Cockpit, 2 Ausreitsitzen, Kielflosse und Balanceruder, vorderem und achterem Lukendeckel, Reitbalken. Es dürfen nur vorgenannte Originalteile am Bootskörper gefahren werden. Carbon- und Kevlar-Faser Verstärkungen sind verboten.

7.2.
Alle Arbeits- und Laminierformen müssen den Urformen entsprechen. Die Urform liegt in digitaler Form vor.

8. Rumpfvermessung

8.1.

Alle Abmessungen und Form des in waagerechter Schwimmlage befindlichen Bootskörpers müssen innerhalb der Maße liegen, wie sie auf dem Maßblatt 1 dargestellt sind.

8.1.1.

Länge über alles von Spiegelunterkante bis Stevenoberkante LA 7010 + - 15 mm.

8.1.2.

Position der Umfangsmessstationen von Spiegelunterkante (Vermessungs-0-Punkt) entlang der Kiellinie LSPU 300 mm.
Der Vermessungs-0-Punkt für die Rumpfvermessung liegt 50 mm vor dem Schnittpunkt Spiegel-Kiel.

Die Positionen der Umfangsvermessungspunkte vom 0-Punkt aus gemessen (das Maßband wird mit 100 mm Abstand parallel von der Mittschiffslinie angelegt).

LSP1: 1260mm,
LSP2: 2170mm,
LSP3: 3880 mm,
LSP4; 5190 mm,
LSP5: 6300 mm.

Zulässige Abweichung der Kontur und der Deckshöhe ist max. +- 12,5 mm.

8.1.3.

Schnittpunkt Vorsteven-Kiel vom 0-Punkt 6640 +- 20mm.

8.1.4.

Spiegelvermessung
Erlaubte Spiegelneigung LSPO 244 +- 10 mm.

8.1.5.
Vermessung an den Stationen.
AUFMASSTABELLE

Station	Kiel Station Abstand vom 0-Punkt	Station Abst 70mm unterh. Schandeck	Vertikale Höhe L - D	Ketten Umfang D-L-D	Kiel (L) Bis 0-Linie (Basis)	Rumpfbreiten Schandeck
0	0	0	0	0	343 +- 0	----
Spiegel	300	0	345	1635+-6	---	1245+-20
1	1260	1035	480	2257+-6	185+-10	1682+-20
2	2170	1950	560	2575+-10	129+-10	1874+-20
3	3880	3665	575	2407+-10	121+-10	1700+-20
4	5190	5000	540	1824+-18	152+-10	1193+-20
5	6300	6160	485	1151+-18	193+-0	550+-20
Steven	6640+-20	----	----	---	705+-20	---

8.1.6.
Ein Mindestradius von 3 mm am Schnittpunkt Außenhaut-Spiegel muss vorhanden sein.

8.1.7.
Maximale Rumpfbreite 1900 mm.

8.1.8.
Eindeckung des Achterdecks von Vermessungssenkrechte gemessen LC 1510 + - 20 mm.

8.1.9.
Vorkante Cockpit von der Vermessungssenkrechten 3760 +- 20 mm.

8.1.10.
Lichte Breite des Cockpits an jeder Stelle in Längsschiffsrichtung (Vermessungsblatt 1) BC 915 +- 30 mm.
Lichte Länge des Cockpits (Vermessungsblatt 1) LCI 217O +- 30 mm.

8.1.11.
Tiefe des Plichtbodens unter Schandeckskante, in Längsschiffsrichtung auf der Position Mitte Ausreitsitz gemessen. Der Plichtboden muss auf seiner ganzen Länge waagerecht bzw. zu den Lenzrohren hin leicht geneigt sein. TP 313 +- 15 mm.

8.1.12.
Höhe der Mastspur über Seite Schandeck HMS 120+- 15 mm.

8.2.
Die Rumpfaußenhaut muß gleichmäßig strakend sein. Von den Konstruktionslinien abweichende hohle Stellen oder Buckel von mehr als 5 mm sind unzulässig.

8.3.
Das Deck muss überall begehbar sein.

8.4.
Als Ausreithilfe sind im Cockpit 4 Ausreitgurte und 4 Fersenstützen erlaubt. An jeder Seite ist ein an Scharnieren drehbar befestigter Klappsitz vorgeschrieben. Dieser darf ausgeklappt die Bootsbreite an der Scheuerleiste um As max. 510 mm überragen. Im eingeklappten Zustand ist dieser Sitz in das Deck integriert.
Abstand Vermessungssenkrechte bis Achterkante Ausreitsitz LS 1780 +- 30 mm.
Größter Breite Ausreitsitz BS max. 520 mm.
Weitere Ausreithilfen sind verboten. Die Füße müssen beim Ausreiten jedenfalls im Cockpitbereich bleiben (Verbot des Trapezes).

8.5.
Das Vor- und das Achterschiff sind durch je 1 verschließbaren Lukendeckel zugänglich F 0,19+-0,03 m²

8.6.
Unverschließbare Decks- und Cockpitsöffnungen von mehr als je 10cm² sind verboten.

8.7.
Der selbstlenzende Plichtboden hat 2 Lenzrohre von je mind. 32 mm Durchmesser. Diese müssen stets geöffnet sein.

8.8.
Auftrieb und Sicherheit

8.8.1.
Das segelfertige Boot muss in geflutetem Zustand mit 2 Personen im Cockpit (=160 kg) annähernd waagerecht schwimmen.

8.8.2.
Mindestvolumen der im Rumpf installierten festen Rumpfauftriebskörper aus Hartschaum min. 650 Liter.

8.8.3.
Das aufrichtende Moment muss so groß sein, dass bei um 90° gekrängtem Boot und waagerechter Mastlage an der Messmarke M II ein Gewicht von 35 kg mindestens schwebend getragen wird.

9. Kiel

9.1.
Die Kielflosse ist aus GFK und hat ein Gesamtgewicht incl. Ballast von 320 + -15 kg
Im unteren Teil - der Bombe.- trägt sie den Bleiballast von 260 + - 10 kg.

9.2.
Die Kielflosse ist durch einen konischen Flansch, der von der Rumpfaußenhaut bis zum Cockpitboden hinaufreicht, sowie 2 Kielbolzen, welche im Cockpitboden verschraubt sind, mit dem Rumpf verbunden.

9.3.
Die Heißaugen werden an den Kielbolzen angeschraubt.

9.4.
Die Außenmaße der Kielflosse müssen den Angaben des Maßblattes 1 entsprechen. Die Form und das Profil des Kieles müssen der Urform entsprechen. Anstrich und Spachtelarbeiten müssen so ausgeführt werden, daß die Form und das Profil nicht verändert werden.

9.4.1.
Tiefgang des Kieles von Basis TK 865 + -15 mm.

9.4.2.
Abstand Hinterkante Kielflosse bis Schnittpunkt Spiegel-Kiel LK 2645 + - 20 mm.

9.4.3.
Abstand vorderer Ansatzpunkt der Kielflosse an der Kiellinie von Punkt,,0"
LKV 3800 ~- 20 mm.

9.4.4.
Kielflossenbreite zwischen der parallelen Kielvorder- und - hinterkante BK 783 + -10 mm.

9.4.5.
Kielflossendicke KD1 70 + - 20 mm.

9.4.6.
Kielbombendicke KD2 243 + - 7 mm.

10. Ruder

10.1.
Das Ruderblatt ist aus GFK und muss der Urform entsprechen. Anstrich und Spachtelarbeiten müssen so ausgeführt werden, dass die Form und das Profil nicht verändert werden.

10.2.
Der Ruderschaft ist aus nichtrostendem Stahl von min. 33 mm Durchmesser x 2,5 mm Wanddicke.

10.3.
Die Außenmaße des Ruderblattes müssen den Angaben des Maßblattes 1 entsprechen.

10.3.1.
Abstand Hinterkante Ruderblatt bis Schnittpunkt Spiegel-Kiel LR 960 + - 10 mm.

10.3.2.
Abstand Mitte Ruderschaft bis Schnittpunkt Spiegel-Kiel LRS 626 + - 10 mm.

10.3.3.
Abstand Mitte Ruderschaft am Austritt aus dem Rumpf bis Basislinie TRS 155 + -10 mm.

10.3.4.
Abstand Mitte Ruderschaft am Austritt aus dem Rumpf bis Achterkante Ruderblatt TR922 +- 10 mm.

10.3.5.
Größte Dicke des profilierten Ruderblattes DR56 +- 5 mm.

10.4.
Länge der Pinne Lp max. 1150 mm
Länge des Pinnenauslegers von Gelenkmittelpunkt des Pinnenauslegers aus gemessen LPA max. 1300 mm. Er darf teleskopierbar sein.

11. Gewicht des Bootskörpers

11.1.
Das Gewicht des sauberen und trockenen Bootskörpers komplett wie nach Regel 7.1., einschließlich Kielflosse, Ruder und aller festmontierten Beschläge und Auftriebskörper ohne lose Ausrüstung min. 600 kg.

11.1.1.
„Gesamtgewicht**“:** Gewicht des segelklaren Bootes in Übereinstimmung mit Regel 11.1, aber mit fest eingebauten Kompassen, Mast mit stehendem und laufendem Gut, Großbaum mit laufendem Gut und Groß-/Fockschot, sowie fest eingebauten Streckern und einem Fockausbaumer: min. 620 kg.

11.2.
Bei Untergewicht sind Ausgleichsgewichte erlaubt: max. 30 kg.

11.3.
Die Ausgleichsgewichte müssen aus Blei bestehen und zu gleichen Teilen im Vor- und Achterschiff an Achterkante Cockpit und 1300 mm von Vorkante Cockpit an beiden Seiten des Kielschweins so befestigt werden, dass sie ohne Werkzeug nicht entfernt werden können.

11.4.
Das Gewicht und die Anzahl der Ausgleichsgewichte sind im Messbrief einzutragen.

12. Mast

12.1.
Der Mast muss mittschiffs auf Deck stehen. Abstand Vorderkante Mast von der Vermessungs-senkrechten (Lot zum Schnittpunkt Spiegel-Kiel bei waagerechter Schwimmlage) LM 3910 +35mm, -5mm.

12.2.
Eine Veränderung der Mastfußstellung längsschiffs sowie eine Vorrichtung zum Versetzen des Mastfußes während der Wettfahrt ist unzulässig.

12.3.
Abstand Mitte Püttingeisen für die Unterwanten von der Vermessungssenkrechten 3865 +- 40 mm.

Abstand Mitte Püttingeisen für die Oberwanten von der Vemessungssenkrechten 3480 +- 40 mm.

Abstand Mitte Püttingeisen von Außenkante Außenhaut max. 55 mm.
Zwischen dem vorderen und achterem Pütting ist an beliebiger Stelle ein zusätzliches Püttingeisen für die Unterwanten erlaubt.

12.4.
Die Wantenlänge darf nur mit Spannschrauben verändert werden, Die Vor- oder/und Zurückstellung der Wantenbefestigung in Längs- und Querschiffsrichtung sind unzulässig. Das Unterwant darf wahlweise an einem seiner Püttings gefahren, jedoch während der Wettfahrt nicht gewechselt werden.

12.5.
Abstand Mitte Vorstag bzw. Mitte Fockwickler von der Vermessungssenkrechten LV max. 6570 mm.

12.6.
Das Achterstag darf in der Länge verstellbar sein.
Abstand Achterstag vor Schnittpunkt Deck/Spiegel = max. 100 mm. (an Deck gemessen)
Das Achterstag darf auch am Spiegel gefahren werden.
Die Position des Achterstagbeschlages am Spiegel ist freigestellt, darf sich jedoch nicht hinter der Vermessungssenkrechten befinden.
Die Achterstagskontrollleine darf den Spiegel nicht durchbrechen.

12.7.
Das Mastgesamtgewicht incl. aller üblichen Beschläge sowie innenlaufendem Großfall und Saling ist min. 15,5 kg

12.8.
Das Masttop-Gewicht gemessen an der Meßmarke M II bei Auflage des entgegen-gesetzten Endes am Mastfuß darf im Zustand wie unter 12.7. nicht unter 9,0 kg liegen.

12.9.
Untergewichte sind mit festmontiertem Ausgleichsgewicht aus Blei zu egalisieren. Das Gewicht und die Position der Ausgleichsgewichte sind im Meßbrief einzutragen.

12.10.
Der Mast darf von Messmarke MV an nach oben verjüngt sein. An der Messmarke MII muss das Profil die Mindestabmessungen aufweisen 60 x40 mm.

12.11.
Das Mastprofil muß aus einer gleichmäßig gezogenen Leichtmetall-Legierung mit mindestens 90% Aluminium bestehen. Es muss eine integrierte Segelnut aufweisen.

12.12.

Die Profilmaße müssen lauten:	querschiffs	73 + -4 mm
	längsschiffs	93 + -4 mm
Mindestwanddicke incl. Nut	1,6 mm.	

12.13.
Drehbare oder permanent gebogene Masten sind verboten.

12.14.
1 Paar Salinge sind in der Höhe von HS 3500 + - 50 mm von der Oberkante Meßmarke MI aus gemessen vorgeschrieben.
Pfeilung ist freigestellt. Abstand von der Außenkante Mast bis Druckpunkt Oberwant max. 450 mm.

12.15.

Ansatzpunkt der Unterwanten am Mast	HWU 3470 + - 50 mm
Ansatzpunkt der Oberwanten am Mast	HWO 6495 + -20 mm

von Oberkante Messmarke MI gemessen.

12.16.
Abstand von Unterkante Mastfuß bis Oberkante Messmarke MI 507-20 mm.

12.17.
Abstand Oberkante Messmarke MI bis Unterkante Messmarke MV max. 6540 mm.

12.18.
Abstand von Oberkante Messmarke MI bis Unterkante Messmarke MII max. 7880 mm.

12.19.
Abstand von Unterkante Messmarke MII bis Vorderseite Masttop 210+- 10 mm.

12.20.
Messmarken (mind. 10 mm breit) müssen in kontrastierender Farbe um den Mast gemalt sein. Klebebänder sind zulässig, wenn die Positionen angekörnt sind.

12.21.
Oberwanten und Vorstag bestehen aus Drahtseil von mindestens 4 mm Durchmesser.
Unterwanten und Achterstag aus Drahtseil von mindestens 2,5 mm Durchmesser.

12.22.
Länge des Achterstag-Galgens am Masttop von Hinterkante Mast LG max. 270 mm.

12.23.
Profilstag ist verboten.

12.24.
Verklicker und Windbändsel sind erlaubt.

13. Großbaum

13.1.
Das Großbaumprofil muss aus einer gleichmäßig gezogenen Leichtmetall-Legierung mit mindestens 90% Aluminium bestehen. Es muss eine integrierte Segelnut für das Unterliek aufweisen.

13.2.
Das Profil muss durch einen kreisrunden Querschnitt von max. 93 mm Durchmesser passen. Die Wanddicke ist mind. 1,8 mm.

13.3.
Permanent gebogene Bäume sind verboten. Das achtere Ende des Baumes darf bis Achterkante Messmarke verjüngt werden.

13.4.
Abstand von Vorderkante Messmarke bis Hinterkante Mast in waagerechter Baumlage ist B max. 2900 mm.

13.5.
Die Art des Vor- und Unterliekstreckers sowie des Baumniederholers ist freigestellt.

13.6.
Eine Großsegelreffeinrichtung ist erlaubt. Die Art ist freigestellt.

14. Fockbaum

14.1.
An Bord dürfen sich maximal 2 Fockbäume (starr und/oder teleskopierbar) befinden. Jeweils ein Fockbaum zum Ausstellen der Fock ist erlaubt. Seine Länge in eingehängtem Zustand, querschiffs gemessen von Mastmittellinie über alles bis äußerste Beschlagskante max. 1600 mm.
Das Material der Fockbäume ist freigestellt.

14.2.
Er muß am Mast unterhalb der Messmarke -M I- gefahren werden. Der Fockbaum darf mit dem Großbaum auf derselben Seite gefahren werden.

15. bleibt frei

16. Beschläge

16.1.
Fockwickler ist erlaubt.

16.2.
Selbstwendevorrichtung für die Fock ist Vorschrift.

16.3.
Ein Großschottraveller ist vorgeschrieben, Sehnenlänge der Travellerschiene max. 1500 mm. Die Schiene kann gebogen sein. Sie muss auf dem Original-Reitbalken montiert sein (bis Bau Nr. 424).

16.4.
Art und Weise der Fockschot- und Großschotführung sind freigestellt.

16.5.
Mit Ausnahme einer Druckplatte für die Klappsitze auf jeder Seite, des Bugbeschlages und Stevenbandes oberhalb der W.L., sowie des Achterstag-beschlages, sind außerhalb der Rumpf Außenhaut keine Beschläge erlaubt. An Deck ist Art und Anordnung der Beschläge freigestellt, sie dürfen die Schandeckslinie jedoch nicht überragen.

16.6.
Die Vor- und Achterstagregulierung muss vom Cockpit aus möglich sein.

16.7.
Eine Vorrichtung zur Pinnenarretierung ist erlaubt.

16.8.
Mit Ausnahme von Zeitnehmern ist die Verwendung von hydraulischen, elektrischen und/oder elektronischen Hilfsgeräten verboten.

16.9.
Zur Verwendung der MONAS als Zweimannkielboot sind ein Spinnaker mit max. 36 qm, eine am Vorstag gefahrene Genuafock mit max. 12,5 qm und eine Trapezeinrichtung erlaubt. Die hierzu erforderlichen Ausrüstungsgegenstände und Beschläge wie Genua-Blöcke und Leitschienen, Winschen Spinnaker-Beschläge und Baum sowie evtl. Ausrüstungsgegenstände und Beschläge aus der Verwendung der MONAS als Tourenschiff wie Badeleiter, Motorhalterung etc. dürfen bei Klassenwettfahrten montiert bleiben aber nicht in Funktion treten.

16.10.
Maximal zwei Kompasse sind erlaubt. Vorliek- und/oder Achterliekstrecker für Fock sowie Trimmeinrichtungen für den Focktraveller sind erlaubt.

17. Segel

17.1.
An jedem nach dem 1.2.1986 hergestellten MONAS - Segel muss das ,,MONAS" - Lizenzzeichen gefahren werden. Diese Lizenzzeichen werden im Auftrag der Klassenvereinigung von der MONAS Klassenvereinigung e.V. vertrieben. Es ist die Pflicht des Segelmachers, das Lizenzzeichen in neuen MONAS-Segeln dauerhaft anzubringen.

17.2.
Die Segel können aus einem Gewebe oder Laminat gefertigt werden. Als lasttragende Faser darf für die Am Wind Segel nur Polyester verwendet werden.

17.3.
Großsegel

17.3.1.
Vor- und Unterliek dürfen nicht über die Messmarken gemäß 12.16. - 12.18. und 13.4. hinausreichen. Länge des Achterlieks ist A max. 8300 mm.

17.3.2.
Es sind 4 Latten erlaubt. Die oberste Latte ist durchgehend bei einer Länge L1 max. 1100 mm. Die weiteren 3 Latten haben eine Länge von je L2 max. 805 mm.

17.3.3.
Breite des Kopfbrettes von Hinterkante Liektau max., 200 mm.

17.3.4.
An den ¼, ½, ¾ Punkten des Achterlieks ist die kürzeste Entfernung von Achterlieks bis zum Vorliek incl. Liektau:

¼-Achterliek-Weite max. 1170 mm
½-Achterliek-Weite max. 1980 mm
¾-Achterliek-Weite max. 2560 mm.

17.4.
Vorsegel

17.4.1.
Bei Vorliek-Reißverschlußtasche ist zur Ermittlung des Segelhalspunktes und Segelkopfpunktes die Vorderkantenlinie der Reißverschlußtasche zu verlängern (IYRU Regel). Bei Verwendung von Schothornbrettern werden die Linien von Unter- und Achterlieks bis zum Schnitt- und Vermessungspunkt verlängert (IYRU-Regel). Maßblatt 2.

17.4.2.

Vorlieklänge	max. 7120 mm
Achterlieklänge	max. 6760 mm
Unterlieklänge	max. 2420 mm.

Vermessungshinweis siehe Regel 17.4.1.

17.4.3.
Mittellieklänge von Segelkopf bis Mitte Unterliek max. 7030 mm.

17.4.4.
Von ½ Achterliekpunkt die kürzeste Entfernung zum
Vorliek (incl. Vorliektasche) max. 1365 mm.

17.4.5.
An einem Punkt des Achterlieks 250 mm unterhalb des Segelkopfes ist die kürzeste Entfernung zum Vorliek (incl. Vorliektasche) WT max. 175 mm.

17.4.6.
Erlaubt sind max. 3 Latten im Achterliek mit einer Länge von LF max. 300 mm. Abstand von Latte zu Latte max. 1600 mm.

17.4.7.
Die Vorderkante des Fockvorliekes oder dessen Verlängerung darf das Deck bei gehißtem Segel vor dem Vorstag schneiden. Vorstag und Fockfall werden wahlweise in der Vorliek Reißverschlußtasche gehalten.

17.4.8.
Doppelvorlieksegel sind verboten.

18. Ausrüstung

18.1.
Bei Wettfahrten müssen folgende Gegenstände an Bord sein:

- 1 Schwimmweste
- 1 Stechpadde1, mindestens 1,20 m Länge
- 1 Anker, mindestens 6 kg mit Ankerleine 25 m
- 1 Schleppleine, mindestens 15 m, Durchmesser 10 mm
- 1 Handlenzpumpe oder 1 Eimer bzw. Ösfaß mit mindestens 5 Liter Fassungsvermögen.

Zusätzliche Ausrüstungsgegenstände gemäß Ausschreibung
des Veranstalters.

19. Wettsegelbestimmungen

19.1
In direktem Zusammenhang mit diesen Klassenregeln bestehen folgende Regeln der IWB: 19, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 54, 65, 68; Klassenwettfahrten werden nach den IWB sowie der Wettfahrtordnung des Deutschen Seglerverbandes ausgetragen. Von diesen Bestimmungen darf nur mit Zustimmung des DSV abgewichen werden.

19.2.
Soweit nicht ein Veranstalter auf der Ausschreibung in einer anderen Kategorie besteht, werden Regatten in der MONAS-Klasse in der Kategorie B gemäß IWB Anhang 14 ausgeschrieben. Demgemäß darf eine MONAS, die an einer solchen Regatta teilnimmt, Werbung nur in Übereinstimmung mit dem § 3.1 bis 3.4 und 3.6 laut IWB 14 zeigen.

20. Klassenvorschrift

20.1.
Die Klassenvorschrift ist bindend für alle Klassenwettfahrten. Wettfahrtausschüsse sind nicht berechtigt, von dieser Vorschrift abzuweichen.

20.2.
Der Eigner ist dafür verantwortlich, daß sein Boot der Klassenvorschrift entspricht.

21. Vermessung

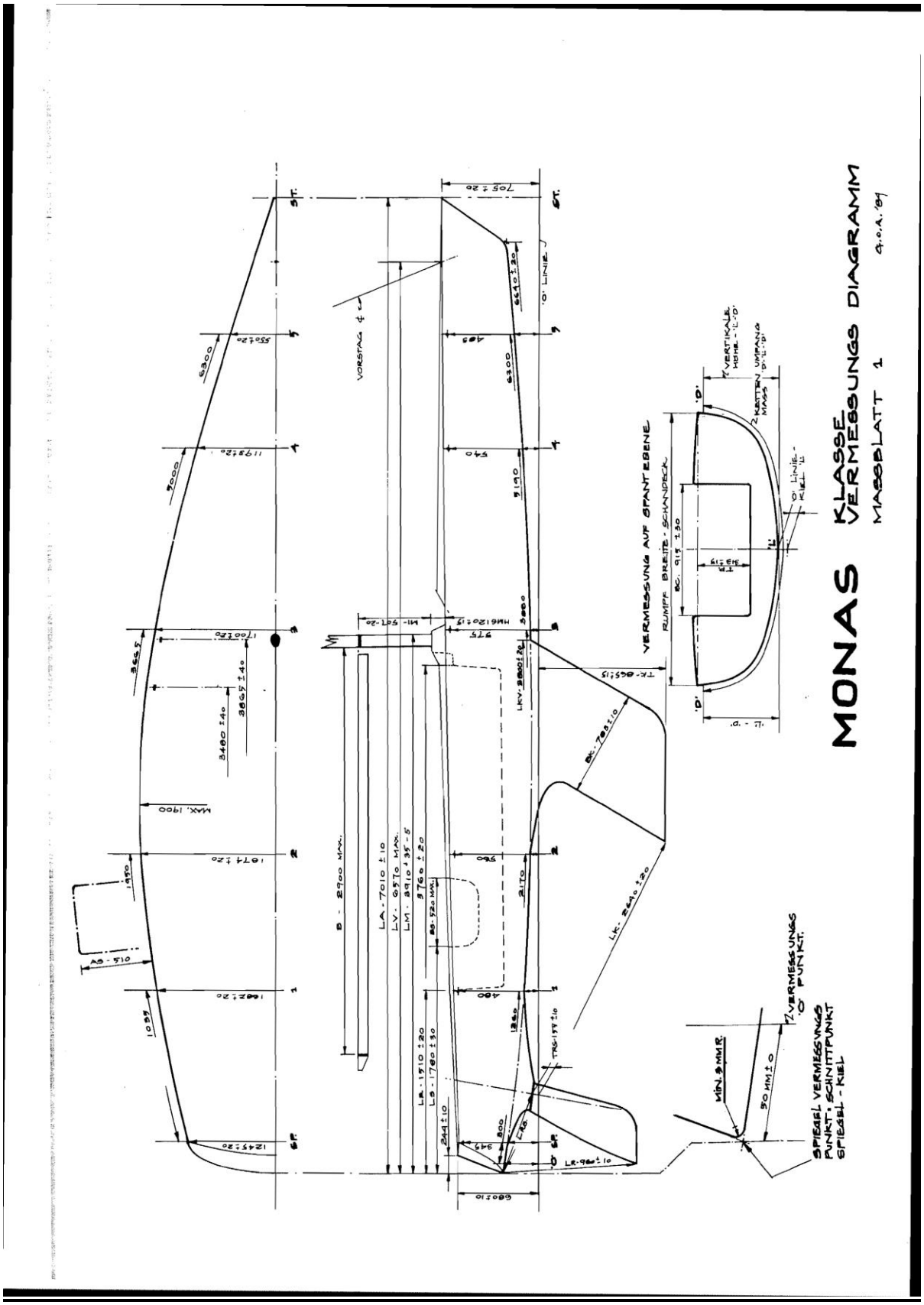
21.1.
Jeder Eigner ist verpflichtet, sein Boot bei stattfindenden Kontrollvermessungen dem Vermesser vorzuführen.

21.2.
Wird bei Kontrollvermessungen eine Verletzung dieser Klassenvorschrift festgestellt, so muss der Wettfahrtausschuss die in den Regeln 73.2. und 68.4. WB vorgesehenen Maßnahmen treffen.
Weiterhin ist dem DSV über diesen Vorfall Bericht zu erstatten.

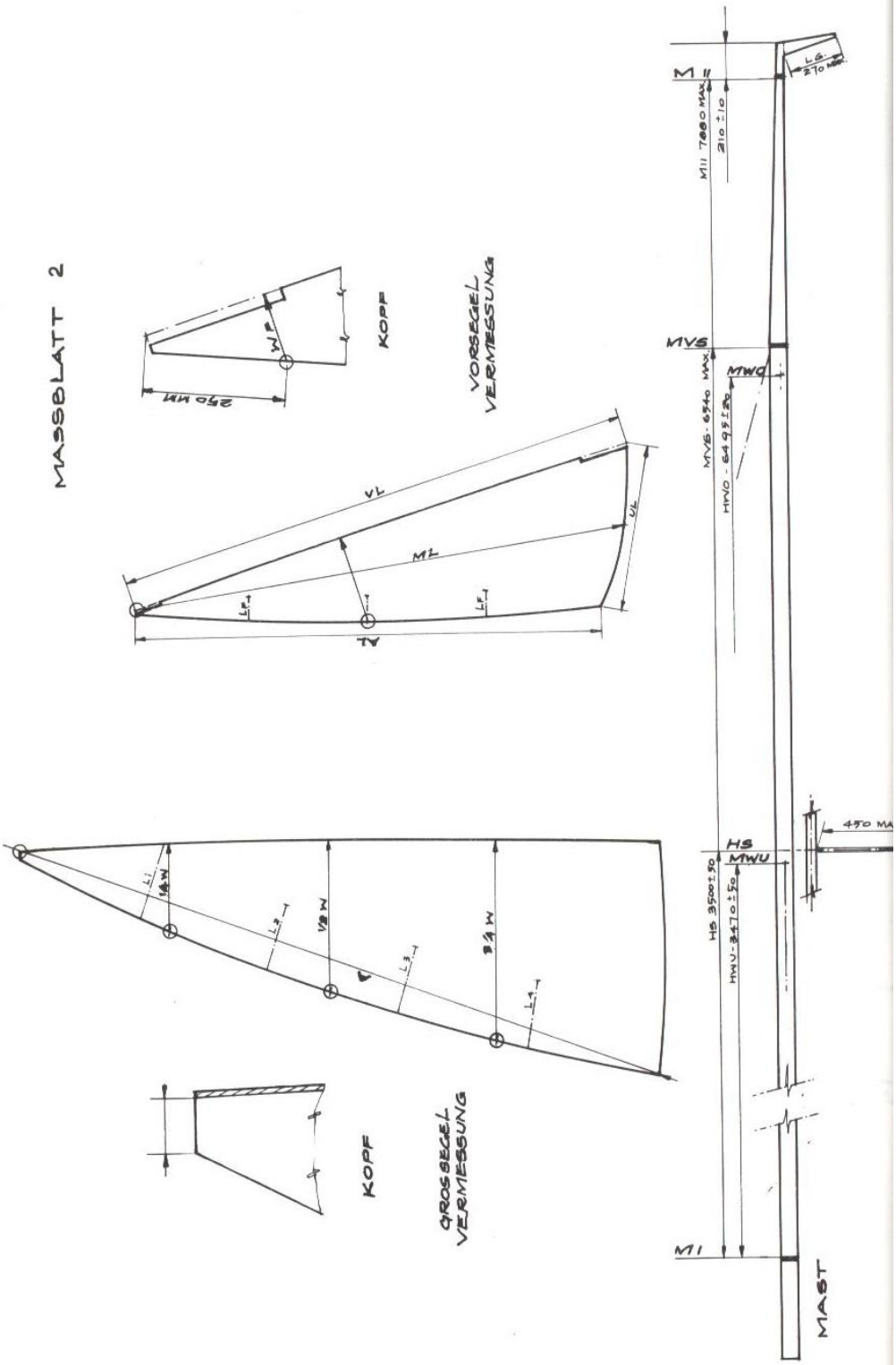
22. Besatzung

Das Boot darf bei Klassenwettfahrten nur mit 1 Person besetzt sein.

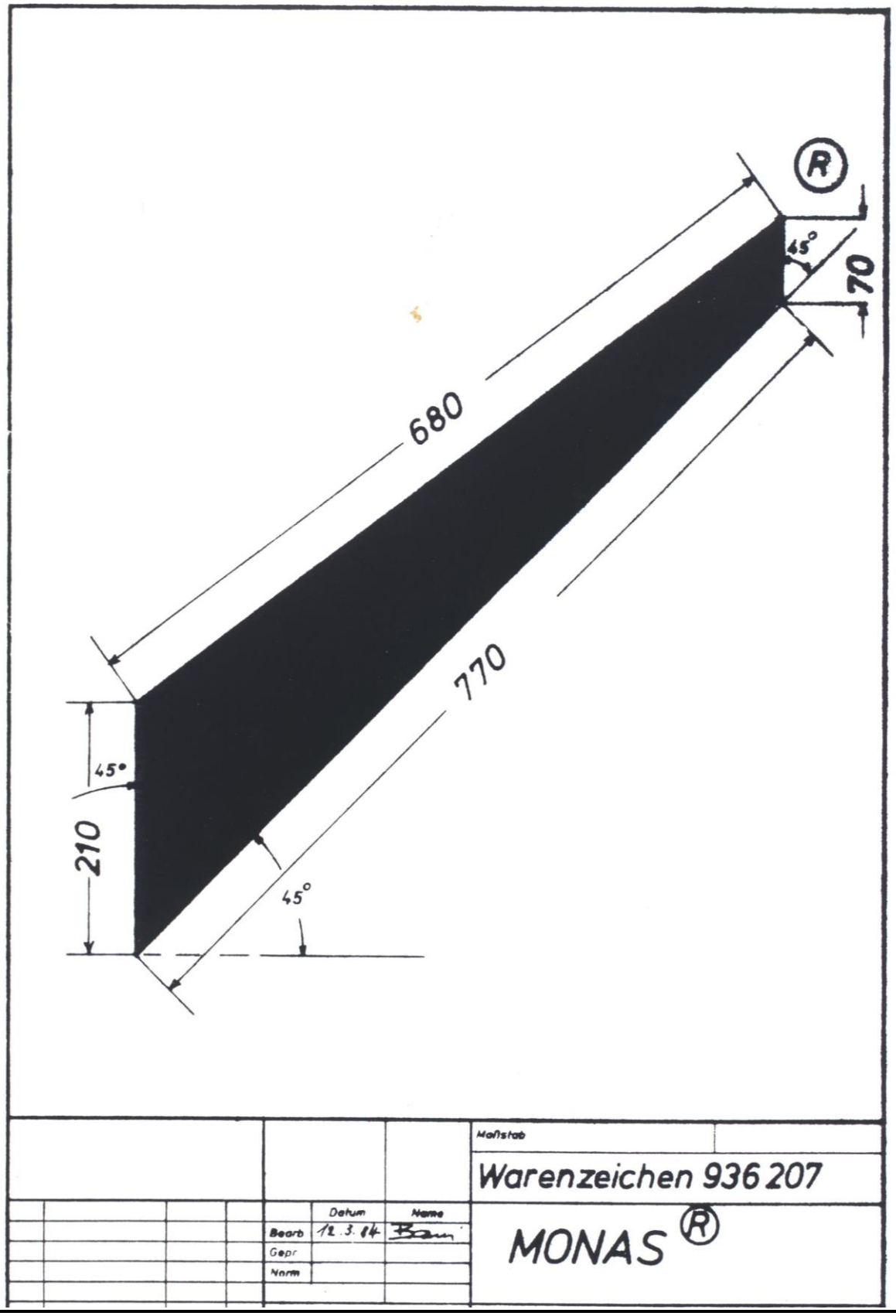
Massblatt 1


MONAS
KLASSE
VERMESSUNGS DIAGRAMM
MASSBLATT 1
VERMESSUNG AUF SPANTEBENE
SPIEGEL VERMESSUNGS PUNKT: SCHNITTPUNKT SPIEGEL - KIEL

Massblatt 2


MASSBLATT 2
KOPF
VORSEGEL VERMESSUNG
KOPF
GROSSSEGEL VERMESSUNG
MAST

Massblatt 3


®
45°
70
680
770
45°
210
45°
Maßstab
Warenzeichen 936 207
Datum
Name
Bearb
12.3.14
Gepr
Norm
MONAS ®