



CONGER KLASSENVORSCHRIFT

vom 01.04.1976, letzte Änderung: 23.02.2024

1	ALLGEMEINES.....	2
2	GEBÜHREN, BAULIZENZEN.....	2
3	HERSTELLER.....	2
4	REGISTRIERUNG, MESSBRIEF.....	3
5	VERMESSUNG.....	3
6	IDENTIFIZIERUNGSZEICHEN.....	4
7	BAUVERFAHREN.....	4
8	RUMPFVERMESSUNG.....	4
9	RUMPF UND DECK.....	7
10	SCHWERT.....	7
11	RUDER.....	8
12	MAST.....	8
13	GROSSBAUM.....	9
14	AUSBAUMER.....	9
15	STEHENDES UND LAUFENDES GUT.....	9
16	BESCHLÄGE.....	10
17	SEGEL.....	11
18	KLASSENVORSCHRIFT FÜR REGATTEN.....	12
19	KONTROLLVERMESSUNG.....	13
20	OFFIZIELLE UNTERLAGEN.....	13

1 ALLGEMEINES

- 1.1 Die Conger-Jolle ist eine Zwei-Personen-Einheitsjolle.
- 1.2 Diese Klassenvorschrift soll sicherstellen, daß alle Boote der CONGER-Klasse in den Punkten, welche die Geschwindigkeit und die Segeleigenschaften beeinflussen, soweit wie möglich gleich sind. Sie ist in diesem Sinne auszulegen. Alles was in dieser Vorschrift nicht ausdrücklich erlaubt ist, ist verboten.
- 1.3 Bestehen Widersprüche zwischen Klassenvorschrift, Zeichnungen und Meßbrief, so ist diese Frage dem DSV zur Entscheidung vorzulegen.
- 1.4 Alle Conger-Jollen müssen nach den gültigen Regeln und den Unterlagen gem. Regel 20 gebaut sein.
- 1.5 Änderungen der Klassenvorschriften müssen auf einer ordentlichen Mitgliederversammlung der Klassenvereinigung eine 2/3 Mehrheit finden und dann dem Technischen Ausschuss des DSV zur Genehmigung vorgeschlagen werden. Anträge auf Änderungen der Klassenvorschrift müssen 8 Wochen vor einer Mitgliederversammlung dem Vorstand der Klassenvereinigung schriftlich eingereicht werden.
- 1.6 Um technische Verbesserungen zu erproben, die über diese Vorschrift hinausgehen, kann der Technische Ausschuß des DSV für die Teilnahme an Regatten einzelnen Booten (höchstens drei) Ausnahmegenehmigungen erteilen. Diese Boote dürfen an nationalen und internationalen Meisterschaften nicht teilnehmen. Nach genügender Erprobung entscheidet der Technische Ausschuß des DSV, ob solche Verbesserungen zu Regatten offiziell zugelassen werden.
- 1.7 Die Verwaltung der Conger-Klasse obliegt der Deutschen Conger-Klassenvereinigung in Zusammenarbeit mit dem DSV.
- 1.8 Die Klassenvereinigung und der DSV übernehmen keine rechtliche Haftung hinsichtlich dieser Vorschrift oder irgendwelcher daraus abgeleiteter Ansprüche.
- 1.9 Diese Klassenvorschrift ist gültig ab 01.04.2003. Bootsrümpfe, 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, BAULIZENZEN

- 2.1 Die Vermessungs- und Registrierungsgebühren werden vom DSV festgelegt und richten sich nach der jeweils gültigen DSV-Gebührenordnung.
- 2.2 Lizenzgeber ist Blohm + Voss AG.
- 2.3 Die Lizenzgebühr ist im Kaufpreis enthalten.

3 HERSTELLER

- 3.1 Boote der Conger-Klasse dürfen nur von Herstellern gefertigt werden, die vom DSV lizenziert sind. Über die Zulassung von Herstellern entscheiden Blohm + Voss AG, Conger-Klassenvereinigung und DSV mit je einer Stimme. Der Mehrheitsbeschluß ist bindend.
- 3.2 Durch seine Unterschrift auf dem Vermessungsformblatt oder dem Typenprüfungsvertrag erklärt der Hersteller, das Boot in Übereinstimmung mit den gültigen Unterlagen gebaut zu haben.
- 3.3 Der Lizenznehmer verpflichtet sich, unter Verzicht auf die Einrede der Verjährung, alle nachträglich festgestellten Verletzungen der Klassenvorschrift auf eigene Kosten zu beseitigen. Ebenso ist er verpflichtet, in solch einem Fall alle Kosten für



etwaig notwendig gewordene Nachvermessungen bereits ausgelieferter Boote zu tragen.

4 REGISTRIERUNG, MESSBRIEF

- 4.1 An Klassenwettfahrten dürfen nur solche Boote teilnehmen, für die ein gültiger, vom DSV abgestempelter und auf den Namen des Eigners ausgestellter Meßbrief vorliegt und die zudem eine Vermessungsplakette gem. Punkt 4.2 tragen. Der Meßbrief wird aufgrund eines von Eigner und Vermesser ausgefüllten vorgedruckten Antrages (Antrag auf Ausstellung eines internationalen Bootsscheines) vom DSV ausgestellt. Ab 01.04.2003 müssen im Meßbrief Rumpfnr., Segelnummer und Rumpfgewicht nach 8.4.1 vermerkt sein.
- 4.2 Mit dem Meßbrief erhält der Eigner eine Vermessungsplakette, die deutlich sichtbar am Spiegel des Bootes anzubringen ist. Diese Plakette kennzeichnet das Boot, ohne Segel, als ordnungsgemäß vermessen.
- 4.3 Der Meßbrief wird ungültig durch:
 - 4.3.1 Eignerwechsel: In diesem Fall ist eine Neuvermessung nicht erforderlich, sofern eine Erklärung des Voreigners vorgelegt wird, daß am Boot keine Veränderungen vorgenommen wurden, die gegen die Klassenvorschrift verstoßen. Der neue Eigner kann beim DSV einen neuen Meßbrief beantragen unter Vorlage der erwähnten Erklärung des Voreigners und des alten Meßbriefes und Angabe der erforderlichen Daten (Name und Anschrift des neuen Eigners, Vereinszugehörigkeit, neuer Name des Bootes).
 - 4.3.2 Änderungen an Rumpf und Rigg, die der Klassenvorschrift nicht entsprechen.
- 4.4 Nach der Erstvermessung ist der Eigner verantwortlich für die Einhaltung der Klassenvorschrift.

5 VERMESSUNG

- 5.1 Die Vermessung darf nur durch einen vom DSV anerkannten Vermesser vorgenommen werden. Die Bestimmung des Rumpfgewichtes erfolgt durch den Vermesser oder den Lizenznehmer im Rahmen des Typenvermessungsvertrages.
- 5.2 Kein Vermesser darf ein Boot, Segel oder Ausrüstung vermessen, die ihm gehören, die von ihm hergestellt wurden, bzw. an denen er beteiligt oder Miteigentümer ist. Ausnahme: "C"-Vermesser.
- 5.3 Die Vermessung muß mit den offiziellen DSV-Schablonen erfolgen.
- 5.4 Soweit diese Vorschrift nichts anderes aussagt, gelten die Vermessungsvorschriften der ISAF.
- 5.5 Die Vermessung kann in Form einer Typenüberprüfung der Bauserien durchgeführt werden. Die Bedingungen einer Typenüberprüfung werden im einzelnen zwischen DSV und Lizenznehmer geregelt. Die Überprüfung selbst erfolgt nach folgendem Schema:
 - 5.5.1 Die ersten Boote einer Serie (mindestens drei) werden von einem Vermesser entsprechend dieser Klassenvorschrift geprüft.
 - 5.5.2 Die Meßblätter der Typenüberprüfung werden vom DSV kontrolliert. Bei ausreichender Baugenauigkeit wird die Bauweise genehmigt.
 - 5.5.3 Der Vermesser kontrolliert weiterhin unregelmäßig die Fertigung des Lizenznehmers.
 - 5.5.4 Der Lizenznehmer verpflichtet sich, die Klassenvorschrift einzuhalten.
 - 5.5.5 Werden die Formen erneuert bzw. geändert, muß der Vermesser für diese



neue Serie erneut die nach 5.5.1 geforderten Vermessungen durchführen. Die Kosten hierfür trägt der Lizenznehmer.

- 5.5.6 Boote einer Typenüberprüfungsserie erhalten einen Meßbrief mit dem Vermerk "typgeprüft". Eine Einzeleintragung aller Maße entfällt. Ausgefüllt werden muß jedoch das Gewicht des Rumpfes.

6 IDENTIFIZIERUNGSZEICHEN

- 6.1 Der Lizenznehmer vergibt die Segel- und Rumpfnummern im Auftrag der Klassenvereinigung und des DSV. Segel- und Rumpfnummern dürfen nur einmal vorkommen. Eine einmal vergebene Segelnummer ist an eine bestimmte Rumpfnummer gebunden. Eine Übertragung einer Segelnummer auf einen anderen Rumpf ist nicht zulässig.
- 6.2 Rumpf- und Segelnummer müssen nicht identisch sein. Die Rumpfnummer ist am Spiegel des Rumpfes auf einer fest angebrachten Metallplatte einzuschlagen. Die Segelnummer ist im Segel und auf der Vermessungsplakette gem. Punkt 4.2 zu führen. Mit Zustimmung der Wettfahrtleitung kann eine abweichende Segelnummer geführt werden.
- 6.3 Im Großsegel müssen die Segelnummer, das Klassenzeichen und das Nationalitätszeichen in den oberen zwei Dritteln des Segels angebracht sein. Als Nationalitätszeichen für Deutschland ist entweder das "G" oder das "GER" zu führen. Nationalitätszeichen und Segelnummer dürfen in einer Zeile angebracht sein. Die Segelnummer und das Nationalitätszeichen müssen je einfarbig rot oder schwarz sein, das Klassenzeichen muß rot sein.
- 6.4 Die Mindestgröße der Segelnummern bzw. Buchstaben beträgt:
Höhe = 300 mm
Breite = 200 mm
Strichstärke = 40 mm
Abstand zwischen benachbarten Zahlen und Buchstaben = 40 mm

7 BAUVERFAHREN

- 7.1 Die Conger-Jolle wird nach einer Rumpf-Mutterform des Lizenznehmers aus einer Ober- und Unterschale aus glasfaserverstärktem Kunststoff in beliebiger Farbzusammenstellung hergestellt. Die waagerechten Flächen der Oberschale dürfen in Sandwichkonstruktion hergestellt werden. Hartschaum mit einem Gewicht unter 70 kg /cbm und Honeycombe sind als Sandwichmaterial nicht erlaubt.
- 7.2 Bauformen müssen von der Mutterform abgenommen werden.
- 7.3 Änderungen des Bauverfahrens bedürfen der Berücksichtigung in dieser Klassenvorschrift.

8 RUMPFVERMESSUNG

- 8.1 Der Rumpf muß in allen Abmessungen und Daten mit den Originalbauzeichnungen und -linienrissen (Nr. 02003/01) übereinstimmen. Für die Vermessung im Sinne dieser Vorschrift sind folgende Überprüfungen nach den Vermessungsplänen vorzunehmen:
- 8.1.1 Vor Beginn der Vermessung muß die waagerechte Lage des Bootes in Längs- und Querschiffsrichtung überprüft werden. Die in Punkt 8.1.4 definierte Basislinie bestimmt die waagerechte Lage des Bootes in Längsschiffsrichtung.
- 8.1.2 Der Vermessungsursprungspunkt (Station 0) befindet sich an der Unterkante des Spiegels in Mittschiffslinie.



- 8.1.3 An den Vermessungsspannten werden der Kielsprung und die Formtreue mittels Schablonen überprüft.
- 8.1.4 Die Basislinie wird festgelegt durch die Maße
H0 (Basis bis Unterkante Kiel an Spant "0" = 230 mm)
H1 (Basis bis Unterkante Kiel an Spant "3" = 75 mm)
- 8.1.5 Die Länge über alles beträgt (exklusive Scheuerleiste)
LA max. 4990 mm ± 20 mm
- 8.1.6 Vermessung an den Vermessungsspannten

Spant	Spantabstand an der Scheuerleiste	Spantabstand am Kiel	Kielhöhe „H“	Toleranzen unter Form	Toleranzen Schandeck
0			230 ± 0	0- 15 mm	± 15
1	875	1018	100 ± 15	0- 15 mm	± 15
2	2368	2518	20 ± 15	0- 15 mm	± 15
3	3627	3772	75 ± 0	0- 15 mm	± 15
Steven			792 ± 15	0- 15 mm	± 15

- 8.1.7 Die Stevenform ist mit der offiziellen Schablone zu überprüfen. Die Unterkante der Schablone wird am Spant 3 angelegt. Der Spalt zwischen Steven und Schablone darf nicht größer sein als: 15 mm und die Toleranz am Stevenkopf nicht mehr als: ± 15 mm
- 8.1.8 Die Spiegelneigung wird mit der Spiegelschablone auf Mitte Spiegel überprüft. Der Spalt zwischen Schablone und Spiegel darf nicht größer sein als 15 mm.
Toleranz am Schnittpunkt Spiegel/Deck: ± 15 mm
- 8.1.9 Die Rumpfaußenhaut muß gleichmäßig strakend sein. Hohle Stellen und Buckel von mehr als 5 mm auf 800 mm Länge sind verboten. Der Radius zwischen Rumpf und Spiegel darf nicht kleiner sein als 6 mm.
- 8.1.10 SCHWERTBOLZEN UND –SCHLITZ
- 8.1.10.1 Schwertkastenschlitzlänge
LS: 1380 mm ±10 mm
- 8.1.10.2 Mitte Schwertbolzen bis Spant 2:
LSB 115 mm ±10 mm
- 8.1.10.3 Mitte Schwertbolzen bis Unterkante Rumpf:
HSB 115 mm ±10 mm
- 8.2 Für Deck, Spritzkappe und Cockpit ist die Original-Bauzeichnung der Oberschale (Nr.02 003-05) maßgebend.
- 8.2.1 LÄNGENMAßE
- 8.2.1.1 Schnittpunkt Vorsteven/Deck bis Schnittpunkt Mitte Vorstag/Deck:
LVS 100 mm ±20 mm
- 8.2.1.2 Schnittpunkt Vorsteven/Deck bis Vorkante Kajüte auf Mitte Deck:
LDV 1380 mm ±20 mm
- 8.2.1.3 Schnittpunkt Vorsteven/Deck bis Achterkante Kajüte auf Mitte Kajütdach:
LDA 2335 mm ±20 mm
- 8.2.1.4 Schnittpunkt Vorsteven/Deck bis Vorkante Mastausschnitt (Steckmastausführung) oder Vorkante Mastfuß (Klappmastausführung):
LM 1915 mm ±20 mm



- 8.2.1.5 Schnittpunkt Vorsteven/Deck bis Mitte Püttings (direkt gemessen):
LW 2450 mm ±25 mm
- 8.2.2 Außen am Deckrand ist je eine Messmarke mit einer Mindestbreite von 10 mm so zu markieren, daß sie auch während einer Wettfahrt klar erkennbar ist. Die Achterkante dieser Messmarke muß von Mitte Vorstagbeschlag direkt gemessen mindestens **LFS 2560 mm** entfernt sein. Die Vorkante des Rutschers darf nicht vor der Achterkante dieser Messmarke gefahren werden (siehe Vermessungsplan III a).
- 8.2.3 Die Außenkante Fockleitschiene muß über Schandeck liegen. Die Toleranz darf ± 10 mm betragen.
- 8.2.4 Breite des Seitendecks an Spant 2:
BD 130 mm ±10 mm
- 8.2.5 Höhe der Kajüte OK Süll an Vorkante Mastausschnitt (Mastfuß) über Oberkante Schandeck:
HKJ 250 mm ±10 mm
- 8.2.6 Scheuerleistenüberstand waagrecht von Schandeck gemessen: max. 35 mm
- 8.3 AUFTRIEB
- 8.3.1 Der Mindestauftrieb des Bootes in vollgelaufenem Zustand muß 250 kg betragen. Auftriebsräume müssen entsprechend mit Schaumstoff aus geschlossenporigem Schaum gefüllt sein und mindestens eine Inspektionsluke von mindestens 90 mm Durchmesser haben.
- 8.3.2 Das Boot muß in vollgelaufenem Zustand annähernd waagrecht schwimmen.
- 8.3.3 Dem Vermesser bleibt es vorbehalten im Zweifelsfall den Auftrieb durch einen Tauchtest festzustellen. Nach 1/2-stündigem Untertauchen dürfen die Auftriebstanks maximal 5 % ihres Volumens vollgelaufen sein.
- 8.3.4 Zusätzliche Auftriebsmittel, auch im Masttop, sind erlaubt.
- 8.4 GEWICHT
- 8.4.1 Das Gewicht des Bootsrumpfes einschließlich der nachfolgenden Original - Beschläge des Herstellers muss mindestens 208 kg betragen: Spurschiene mit Mehrlochbohrung aus Alu für Steckmasten oder Spurschiene mit Ein- oder Mehrlochbohrung aus Alu als Decksbeschlag des Herstellers (siehe KV 12.5), Ruderbeschläge (2 Stück) , Lenzer "Super Max" (2 Stück) oder gleichwertig, Püttingbolzen (3 Stück) incl. Unterwanterbleche (2 Stück), Fockleitschiene Länge min. 415mm (2 Stück), Klampen oder Bügel (3 Stück), Lippklampen vorn (2 Stück), Alu-Verstärkungen für Motorhalterung, Augbolzen mind. M8 und mind. 3 Stück für Ausreitgute hinten (ohne Ausreitgurte), Knarrpoller, Inspektionsdeckel Heck, Lenzventil im Spiegel, umlaufendes Klappengummi, Schwertfalldurchführung aus PVC in der Pflicht Steuerboard. Dieses Mindestgewicht darf um höchstens 3 kg unterschritten werden, Boote die vor dem 01.04.2016 gebaut wurden dürfen das Mindestgewicht um höchstes 10 kg unterschreiten. In diesem Fall müssen entsprechende Ausgleichsgewichte zu gleichen Teilen innen um Vorsteven und Spiegel an der Unterseite des Decks so befestigt sein, dass sie ohne Zuhilfenahme von Werkzeugen nicht entfernt werden können. Das Mindestgewicht und die Ausgleichsgewichte werden vom Hersteller für jedes Boot schriftlich dokumentiert und im Messbrief vermerkt.
- 8.4.2 Das Gewicht des Bootsrumpfes einschließlich aller sonstigen fest



angebrachten Beschläge und Ausreitgurte muss mindestens 210 kg betragen.

8.4.3 Das Gewicht des segelfertigen Bootes, wie in Regel 8.4.1 beschrieben, einschließlich Schwert, Ruderanlage, Mast mit stehendem und laufendem Gut, Großbaum, Fockausbaumer, jedoch ohne Segel und sonstiger Ausrüstung muss mindestens 240 kg betragen.

8.4.4 Vor einer Gewichtskontrolle ist sicherzustellen, dass Boot und Ausrüstung trocken sind.

9 RUMPF UND DECK

9.1 Änderungen sind unzulässig. Bei Reparaturen muß der Originalzustand der betreffenden Teile soweit wie möglich wiederhergestellt werden.

9.2 Je zwei Lenzventile in Pflicht und Vorschiff sind gestattet.

9.3 Schwertkastenverstärkungen und seitliche Anpassung des Schwertkastenschlitzes an das Schwert sind freigestellt (vgl. Punkt 10.4.). Schwertschlitz-Abdeckungen am Rumpf sind verboten.

9.4 Folgende Deckdurchführungen sind gestattet:

9.4.1 Eine Durchführung , für Schwertfall und -niederholer max. 30 mm Durchmesser.

9.4.2 Zwei weitere Durchführungen mit einem maximalen Querschnitt von je 200 cm² zum Lenzen des Vorschiffes. Diese dürfen jedoch zu keinem anderen Zweck benutzt werden.

9.4.3 Ein Mastausschnitt (s. 8.2.1.4):
Länge: 135 mm ± 10 mm
Breite: 65 mm ± 10 mm

9.5 Ausstattungsergänzungen wie z.B. Ablagekästen, Schwalbennester usw., welche die Segeleigenschaften des Bootes nicht positiv beeinflussen, sind freigestellt.

9.6 Unterwasseranstriche sind freigestellt.

10 SCHWERT

10.1 Zulässig sind nur die von dem Lizenznehmer gelieferten GFK-Schwerter. Die Abmessungen müssen dem Vermessungsplan IIa entsprechen. Toleranz ± 5 mm
In Ausnahme hierzu darf die untere Spitze minus 30 mm vom Vermessungsplan abweichen. Bei solchen Schwertern erfolgt die Vermessung der Absenkung (s. 10.5) entsprechend dem ursprünglichen Maß gemäß Bauplan 02-003-24.

10.2 Das Gewicht beträgt 9 kg, Toleranz ± 2 kg.

10.3 Die maximale Dicke beträgt 22 mm.

10.4 Die Anpassung des Schwertkopfes an den Schwertkasten ist auch über die maximale Dicke hinaus freigestellt.

10.5 Die Profilierung des Schwertes ist freigestellt. Die Flächen von Schwertkasten und Schwertkopf müssen in ihrem horizontalen Verlauf jeweils Parallelen bilden (sog. Anstellschwerter sind verboten).

10.6 Die Absenkung senkrecht von Unterkante Kiel gemessen, wobei sich der Gummipufferbolzen im oberen Loch befinden muß, beträgt **TS max 1070 mm**.

10.7 Der werftmäßig vorgegebene Schwertbolzenschlitz darf beliebig verkleinert werden. Andere Veränderungen des Schwertbolzenschlitzes sind unzulässig.

10.8 Es sind nur die in der Bauzeichnung vorgesehenen und dargestellten zwei Durchbohrungen für Schwert-Talje und Gummipuffer-Bolzen zulässig.

10.9 Der Gummipuffer-Bolzen muß gerade sein. Er darf jedoch wahlweise in der oberen



oder unteren Durchbohrung gefahren werden.

10.10 Die Gummipuffer haben einen Mindestdurchmesser von 25 mm. Sie müssen auf dem Bolzen gefahren werden.

10.11 Freigestellt sind Schwertaufholer und -niederholer.

11 RUDER

11.1 Zulässig ist nur das von dem Lizenznehmer gelieferte GFK-Ruderblatt. Die Abmessungen müssen dem Vermessungsplan IIa entsprechen. Toleranz ± 5 mm

11.2 Das Gewicht einschließlich Ruderkopf beträgt mind 5 kg.

11.3 Die maximale Dicke des Ruderblattes beträgt 16 mm.

11.4 Die Profilierung des Ruderblattes ist freigestellt.

11.5 Der Ruderkopf besteht aus einer Aluminiumlegierung. Er muß in den Maßen dem Bauplan 02-003-23 entsprechen.

11.6 Die Verlängerung der Ruderkopfunterkante muß den Spiegel des Bootes treffen.

11.7 Die Absenktiefe des Ruderblattes unter UK Ruderkopf beträgt **TR 715 mm**, Toleranz ± 5 mm.

11.8 Freigestellt sind Pinne, Pinnenausleger, Ruderblattauf- und niederholer.

11.9 Der Anstellwinkel zwischen Ruderkopfunterkante und Vorderkante Ruderblatt ist freigestellt.

12 MAST

12.1 Zulässig ist nur der vom Lizenznehmer gelieferte Mast aus einer Aluminiumlegierung.

12.2 Die Mastrohrlänge beträgt beim Steckmast 7355 mm ± 10 mm

12.3 Die Mastrohrlänge beträgt beim Klappmast 6595 mm ± 10 mm

12.4 Zulässig ist sowohl ein Steck- als auch ein Klappmast. Die vorgegebenen Maße gelten für beide Bauausführungen.

12.5 Für die Aufnahme des jeweiligen Mastfußes ist beim Steckmast nur die vom Lizenznehmer festeingebaute Spurschiene mit Mehrlochbohrung zulässig. Beim Klappmast sind nur die vom Lizenznehmer gefertigten Deckebeschläge mit Ein- oder Mehrlochbohrung zulässig.

12.6 Drehbare und permanent gebogene Masten sind verboten. Eine max. 20 mm Abweichung der Mast-Achterkante von der Geraden zwischen den oberen und unteren Messmarken, wird nicht als Verletzung dieser Regel angesehen. Das Verstellen des Mastfußes während der Wettfahrt ist verboten.

12.7 Aufgemalte schwarze 10 mm breite Messmarken sind wie folgt anzubringen (Mast in vorderster Position):

12.7.1 Unterkante Meßmarke I unter Oberkante Mastrohr:

M I 200 mm \pm 100 mm

12.7.2 Oberkante Meßmarke II unter Unterkante Meßmarke I:

M II max 6000 mm

12.8 Oberkante Mastrohr bis Mitte Hauptbolzen Fockfall-/ Vorstag-/ Wantenbeschlag am Mast:

MVS 1570 mm \pm 20 mm

12.9 Oberkante Mastrohr bis Mitte Hauptbolzen Unterwantenbeschlag am Mast:
max. 4710 mm

12.10 Oberkante Mastrohr bis Mitte Saling:

MSA 4310 mm \pm 150 mm

12.11 Die Länge der Salinge ist freigestellt, sowie eine Fixierung der Wanten in den



Durchführungen. Vorrichtungen, die eine Verstellung während der Wettfahrt ermöglichen, sind verboten.

12.12 MASTPROFIL

12.12.1 In Querschiffsrichtung: 55 mm ± 2 mm

12.12.2 In Längsschiffsrichtung: 80 mm ± 2 mm

12.12.3 Das Mastprofil muß über die Gesamtlänge des Mastes konstant sein. Ausfräsungen und Bohrungen sind nur für die Segeleinführung und Anbringung von Beschlügen erlaubt.

13 GROSSBAUM

13.1 Zulässig ist nur der vom Lizenznehmer gelieferte Baum.

13.2 Der Großbaum besteht aus einer Aluminiumlegierung.

13.3 Permanent gebogene Bäume sind verboten.

13.4 Eine aufgemalte schwarze 10 mm breite Messmarke muß am Großbaum so angemalt sein, daß die Innenkante sich bei rechtwinkliger Stellung des Baumes zum Mast max **M III 2280 mm** von Hinterkante Mast befindet.

13.5 BAUMPROFIL

13.5.1 Hoch: 57 mm ± 2 mm

13.5.2 Quer: 48 mm ± 2 mm

13.5.3 Das Profil muß über die Gesamtlänge des Baumes konstant sein. Ausfräsungen und Bohrungen sind nur für die Segeleinführung und Anbringung von Beschlügen erlaubt.

14 AUSBAUMER

14.1 Ausbaumer beliebiger Länge und aus beliebigem Material zum Ausbaumen der Fock sind freigestellt. Das Ausbaumen darf jedoch nur entgegengesetzt zum Großbaum erfolgen.

14.2 Teleskop-Ausbaumer, sowie Toppnant sind verboten.

14.3 Die Lagerung des Ausbauers in nicht ausgebaumten Zustand ist freigestellt.

15 STEHENDES UND LAUFENDES GUT

15.1 Zum stehenden Gut zählen Vorstag und Wanten. Unterwanten sind freigestellt. Die Verstellung während einer Wettfahrt ist unzulässig.

15.2 Die Wanten müssen an ihrem Pütting befestigt sein. Wenn Unterwanten vorhanden sind, müssen sie an gleichen Püttings befestigt sein.

15.3 Das Vorstag muß am Vorstagbeschlag befestigt und fest gefahren werden. Die Art des Beschlages sowie der Befestigung ist freigestellt. Der Abstand zwischen den Innenkanten Vorstagloch im Vorstagbeschlag (Pütting im Deck) und Vorstagaugie darf betragen: max. 500mm

15.4 Wanten, Unterwanten und Vorstag bestehen aus Nirostadraht der Spezifikation 1x19. Vorstag und Wanten haben einen Mindestdurchmesser von 4 mm. Unterwanten, wenn vorhanden, haben einen Mindestdurchmesser von 3 mm.

15.5 Eine Dirk ist freigestellt.

15.6 Die Art der Großschotführung und die Befestigung der Blöcke am Baum bzw. dem Schwertkasten ist freigestellt. Der Holepunkt der Großschot muß sich jedoch in der Mittschiffslinie unmittelbar auf dem Schwertkasten befinden.

15.7 Das Fockfall darf während der Wettfahrt mit dem serienmäßigen Klappspanner verstellt werden.



16 BESCHLÄGE

- 16.1 Folgende Beschläge sind freigestellt
 - 16.1.1 Festmacherklampen und -ösen
 - 16.1.2 Knarrpoller für die Fockschot
 - 16.1.3 Je ein Block an den Rutschern der Genoaschienen
 - 16.1.3.1 Die Länge der Verbindung zwischen Genoarutscher und Block ist auf max. 200 mm begrenzt (siehe Vermessungsplan III).
 - 16.1.4 Das Belegen des laufenden Gutes in zusätzlichen Klemmen
 - 16.1.5 Motorhalterungen
 - 16.1.6 Kompass mit Halterungen
 - 16.1.7 Unterliekstrecker, bestehend aus einer Talje, außerhalb des Baumes
 - 16.1.8 Jegliche Art und Anzahl von Windanzeigevorrichtungen
 - 16.1.9 Roll- und Bindereff für das Großsegel
 - 16.1.10 Wirbelschäkel zur Befestigung des Fockhalses
 - 16.1.11 Fenderleisten
 - 16.1.12 Ausreitgurte und deren Befestigungen
 - 16.1.13 Eine Vorliekstreckeinrichtung (Cunningham) für das Großsegel. Die Art der Einrichtung ist freigestellt, darf das Deck jedoch nicht durchbrechen.
 - 16.1.14 Baumniederholer
 - 16.1.15 Schwertkastenabdichtung zum Vorschiff
 - 16.1.16 Baumnockbeschlag
 - 16.1.17 Die Länge der serienmäßigen Genoaschiene ist freigestellt, sie muß in Ihrer Bauart jedoch Bauplan 02-003-29 entsprechen.
 - 16.1.18 Rollfockvorrichtung
- 16.2 Nicht von den serienmäßigen Beschlägen abweichen dürfen:
 - 16.2.1 Lümmelbeschlag mit Rutscher. Eine Arretierung für die Rolleinrichtung ist freigestellt.
 - 16.2.2 Fockfall-/ Vorstag-/ Wantenbeschlag am Mast (ausgenommen Abstandshalter für das Vorstag)
 - 16.2.3 Fockfallklappspanner. Das Nacharbeiten der Fallschlitze ist freigestellt.
 - 16.2.4 Wantenspanner
 - 16.2.5 Mastfuß- und Spurschienen (Ein- und Mehrlochausführung)
 - 16.2.6 Masttopbeschlag
 - 16.2.7 Salinge (Edelstahl- oder Aluminiumausführung). Die Verkürzung oder Verlängerung der werftmäßigen Salinge ist freigestellt.
 - 16.2.8 Genoarutscher (Ausführung mit Rolle oder mit U-Bügel)
- 16.3 Folgende Beschläge sind verboten:
 - 16.3.1 Traveller
 - 16.3.2 Klappwantenspanner
 - 16.3.3 Barberholer
 - 16.3.4 Großfallarretierung im Masttop
 - 16.3.5 Fallführungen im Mast
 - 16.3.6 Mastcontroller, Mastkeile u.ä.
 - 16.3.7 Cunningham für die Fock
 - 16.3.8 sog. Bierkästen
 - 16.3.9 Mechanische oder hydraulische Niederholer-Konstruktionen, die in der Lage sind Druck aufzunehmen (sog. Kicker)



- 16.3.10 Alle elektrischen und elektronischen Hilfsmittel mit Ausnahme von Zeitmessern und Beleuchtung
- 16.3.11 Spinnaker- und Trapezausrüstungen dürfen in Wettfahrten mitgeführt, aber nicht benutzt werden.

17 SEGEL

- 17.1 Während einer Wettfahrt dürfen nur Segel gefahren werden, die von einem anerkannten Vermesser vermessen und als solches gekennzeichnet sind.
 - 17.1.1 Alle Segel müssen das Zeichen des Segelmachers tragen.
 - 17.1.2 Die Segel müssen aus gewebten, vollsynthetischen Stoffen mit einem Gewicht von mindestens 160 g/qm bestehen. Mit Ausnahme der Verstärkungen und der drei unteren Bahnen müssen alle Bahnen ungeteilt etwa senkrecht vom Achterliek zum Vorliek verlaufen.
 - 17.1.3 Liekkontrolleinen sind erlaubt.
 - 17.1.4 Segel müssen weiß sein. Trimmstreifen und Signalflaggen im Segel sind gestattet.
 - 17.1.5 Veränderungen an den Segeln, außer Reparaturen, erfordern eine Nachvermessung.
 - 17.1.6 Segel, die vor dem 01.04.03. vermessen wurden, erhalten ihre Gültigkeit, wenn sie zu diesem Zeitpunkt der aktuellen Klassenvorschrift entsprachen.

17.2 GROßSEGEL

- 17.2.1 Das Großsegel darf nur (siehe Vermessungsplan Ia) innerhalb der Meßmarken an Großbaum und Mast gefahren werden. Die Verlängerung der Großbaumoberkante darf sich nicht unterhalb der Oberkante der unteren Mastmeßmarke befinden.
- 17.2.2 Die Länge des Achterlieks (gemessen als Sehne) beträgt: max AL 6300 mm
- 17.2.3 Die maximale Mittelbreite einschließlich Liektau 1/2 W beträgt 1480 mm. Die Breite des Segels, gemessen von dem Punkt auf dem Achterliek, der 500mm vom Kopfpunkt des Segels entfernt liegt, beträgt, senkrecht aufs Vorliek gemessen, maximal 440mm
- 17.2.4 Vorgeschrieben sind vier Segellatten im Achterliek des Großsegels. Der Mindestabstand zwischen dem Kopfpunkt des Großsegels und dem Schnittpunkt des Vorlieks mit der Mittellinie der obersten Lattentasche beträgt 1330 mm. Der entsprechende Mindestabstand zwischen dem Kopfpunkt des Großsegels und dem Schnittpunkt des Achterlieks mit der Mittellinie der obersten Lattentasche beträgt 1280 mm. Der Abstand zwischen der Mitte einer Lattentasche und der Mitte der darunter liegenden Lattentasche darf 1000 mm an keiner Stelle unterschreiten. Der maximale Abstand zwischen Vor- und Achterliek des Großsegels, gemessen in der Mittellinie der obersten Lattentasche oder ihrer Verlängerung, beträgt 950mm. Die maximale Länge der unteren drei Latten beträgt 620 mm. Das Material der Latten, sowie Vorrichtungen zur Einstellung der Lattenspannung sind frei gestellt
- 17.2.5 Die maximale Breite des Segelkopfes inkl. Liektau, rechtwinklig zum Vorliek gemessen beträgt 170 mm. Ein Kopfbrett ist erlaubt, Form und Material sind freigestellt.
- 17.2.6 Fenster aus nicht gewebten Material sind erlaubt: Fläche max. 0,5 m².
- 17.2.7 Das Großsegel besteht aus max. 10 Bahnen sowie ggf. einer Shelfbahn.



Eine Shelfbahn ist eine Segelbahn, die unterhalb der Segelbahn angebracht ist, in der sich das Schothornauge befindet. Das Tuchgewicht dieser Shelfbahn ist freigestellt. Die untere Bahn sowie die Shelfbahn dürfen im Verlauf vom Vorliek zum Achterliek unterteilt sein. Die Ausführung des Großsegel-Unterlieks mit oder ohne Liektau ist freigestellt.

- 17.2.8 Die Breite einer jeden von mind. 5 aneinanderfolgenden Bahnen darf an der breitesten Stelle 850 mm einschließlich der Breite angrenzender Nähte nicht unterschreiten.
- 17.2.9 Die Höhe der Ausstellung lotrecht auf die Gerade zwischen Halspunkt und Schothornpunkt darf maximal 70 mm betragen.
- 17.3 VORSEGEL
- 17.3.1 Die Fock darf (siehe Vermessungsplan I a) folgende Abmessungen nicht überschreiten.
- | | |
|------------------------------------|------------|
| 17.3.1.1 Vorliek: | VL 5050 mm |
| 17.3.1.2 Achterliek: | AL 4450 mm |
| 17.3.1.3 Unterliek: | UL 2100 mm |
| 17.3.1.4 Kopf bis Mitte Unterliek: | ML 4750 mm |
| 17.3.1.5 Kopfbreite: | 40 mm |
- 17.3.2 Im Vorliek muß ein Liekdraht, Mindestdurchmesser 2 mm gefahren werden.
- 17.3.3 Das Vorliek kann wahlweise mit Stagreitern oder fliegend gefahren werden. Das Vorstag muß an Mast und an Deck vor dem Vorsegel befestigt sein.
- 17.3.4 Ein Fenster von max. 0,3 m² ist erlaubt.
- 17.3.5 Latten, und sonstige Verstelleinrichtungen sind verboten.
- 17.3.5.1 Erlaubt ist zum Spannen des Vorlieks eine im Segel befestigte Klemme.
- 17.3.6 Das Vorsegel besteht aus max. 8 Bahnen. Die untere Bahn darf im Verlauf vom Vorliek zum Achterliek unterteilt sein.
- 17.3.7 Die Breite einer jeden von mind. 3 aneinanderfolgenden Bahnen darf an der breitesten Stelle 850 mm einschließlich der Breite angrenzender Nähte nicht unterschreiten.
- 17.3.8 Regel 50.4 der ISAF RRS ist außer Kraft gesetzt. Das Achterliek darf nicht konvex ausgeführt sein.

18 KLASSENVORSCHRIFT FÜR REGATTEN

- 18.1 Diese Klassenvorschrift ist bindend für alle Regatten. Wettfahrtausschüsse sind nicht berechtigt, von dieser Vorschrift abzuweichen.
- 18.2 Klassenwettfahrten werden ausgetragen nach:
- WR (Wettsegelregeln)
 - WO (Wettsegelordnung des DSV)
 - MO (Meisterschaftsordnung des DSV)
 - RO (Ranglistenordnung des DSV)
 - KMO (Klassenmeisterschaftsordnung)
- Von diesen Bestimmungen darf nur mit Zustimmung des DSV abgewichen werden.
- 18.3 Der Steuermann ist dafür verantwortlich, daß sein Boot der Klassenvorschrift entspricht und vollständig ausgerüstet ist.
- 18.4 Während der Wettfahrt darf nur 1 Satz Segel benutzt werden.
- 18.5 Die von Blohm + Voss AG kurzzeitig gelieferten dünneren Baum- und Mastprofile



sind ebenfalls zugelassen unter der Einschränkung, daß dieses als Ausnahmegenehmigung im Meßbrief vermerkt ist. Eine Übertragung des Riggs auf andere Boote ist nicht zulässig. Bei Erneuerung von Mast oder Baum muß das vorgeschriebene Profil benutzt werden.

- 18.6 Vorgeschrieben sind zwei Schwimmwesten sowie ein Paddel (mind. 1000 mm lang) und 15 m schwimmfähige Leine (mind. 8 mm Durchmesser). In Abwandlung der WR muß ein Anker (min. 4 kg) nur dann an Bord geführt werden, wenn die Segelanweisungen einen Anker ausdrücklich vorschreiben. Darüber hinaus kann in den speziellen Anweisungen des jeweiligen Regattaprogramms weitere Sicherheitsausrüstung vorgeschrieben werden.
- 18.7 Die Regatta-Besatzung muß aus 2 Personen bestehen, die Amateure sein müssen.

19 KONTROLLVERMESSUNG

- 19.1 Kontrollvermessungen sind anlässlich von Regatten jederzeit möglich.
- 19.2 Jeder Steuermann ist verpflichtet, sein Boot bei stattfindenden Kontrollvermessungen dem Vermesser vorzuführen.
- 19.3 Wird bei Kontrollvermessungen eine Verletzung dieser Klassenvorschrift festgestellt, so muß der Wettfahrtausschuß gemäß DSV-Richtlinien verfahren und die vorgesehenen Maßnahmen treffen. Weiterhin ist dem DSV über diesen Vorfall Bericht zu erstatten.

20 OFFIZIELLE UNTERLAGEN

20.1 Vermessungspläne

- 20.1.1 Vermessungsplan Ia: Rumpf sowie Rigg aus 2015
- 20.1.2 Vermessungsplan IIa: Schwert und Ruder
- 20.1.3 Vermessungsplan IIIa: Lage der Messmarken

20.2 Bauzeichnungen

- | | | |
|---------|-------------------------------------|-------------|
| 20.2.1 | 02-003-01 Linienriss | v. 05.08.64 |
| 20.2.2 | 02-003-03 Segelriss | v. 25.06.65 |
| 20.2.3 | 02-003-05 Oberschalen-Modell | v. 20.10.64 |
| 20.2.4 | 02-003-18 Bemattungsplan | v. 18.10.67 |
| 20.2.5 | 02-003-19 Schaumkästen | v. 02.11.67 |
| 20.2.6 | 02-003-21 Beschläge | v. 11.11.64 |
| 20.2.7 | 02-003-22 Mast und Großbaum | v. 31.08.70 |
| 20.2.8 | 02-003-23 Ruderkopf | v. 30.10.69 |
| 20.2.9 | 02-003-24 Schwert | v. 01.11.65 |
| 20.2.10 | 02-003-29 Genoaschiene und Rutscher | v. 08.12.67 |

20.3 Änderungshistorie Im Laufe der Zeit wurde die Bauweise dem Stand der Technik in folgenden Punkten angepaßt:

- 20.3.1 Sitzverbreiterung im vorderen Cockpit über dem Schwertkasten.
- 20.3.2 Zusammenfassung der vorderen und hinteren Erhöhung im Decksbereich neben den Genoaschienen.
- 20.3.3 Verbreiterung hinter Schwertkasten zur Anbringung eines zusätzlichen Staufaches.
- 20.3.4 Tieferlegung der Sitzbank
- 20.3.5 Aussparung der Riffelfläche an den Heckklampen
- 20.3.6 Wantenpüttingverstärkungen am Rumpf sowie Aussparung der Riffelfläche an den Wantenpüttingen



- 20.3.7 Verkürzung der Längstringer und Einfügen von vier weiteren kurzen Längstringern im Heckbereich.
 - 20.3.8 Laminatrezeptur
 - 20.3.9 Mehrlochmastspur für Klappmastfuß
 - 20.3.10 Salingsbeschlag
 - 20.3.11 Salingsrohr aus gezogenem konischem VA-Rohr
 - 20.3.12 Zweite Bohrung im Schwertkopf 30 mm unter der oberen Bohrung
 - 20.3.13 Genoarutscher mit U-Bügel
 - 20.3.14 Maximalmaße im Top des Großsegels und durchgehende oberste Latte per 01.04.2011
 - 20.3.15 Definition des Kopfbrettes 17.2.5
 - 20.3.16 Punkt 8.4 wurde angepasst
 - 20.3.17 Anforderung schwimmfähig an Schleppleine, Punkt 18.6
 - 20.3.18 Ergänzung Wahlfreiheit Liektau oder loses Unterliek, Punkt 17.2.7
 - 20.3.19 Definition maximale Höhe Ausstellung Unterliek, Punkt 17.2.9
 - 20.3.20 Änderung der Definition der Position der Segellatten, Entfall letzter Satz 17.2.8
- 20.4 In diesen Punkten ergibt sich die Bauweise aus den Bauzeichnung unter Berücksichtigung der Änderungshistorie.

Im Zweifelsfall hat diese Klassenvorschrift Vorrang vor den Bauzeichnungen.

Gültig ab 23.02.2024 in der vorliegenden Ausgabe.

Foto: © Hans Vogler, PSV1908

Conger Klassenvereinigung e.V.

www.conger.de

technik@conger.de

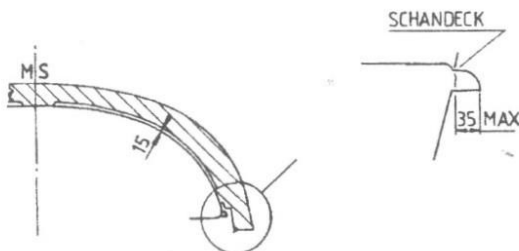
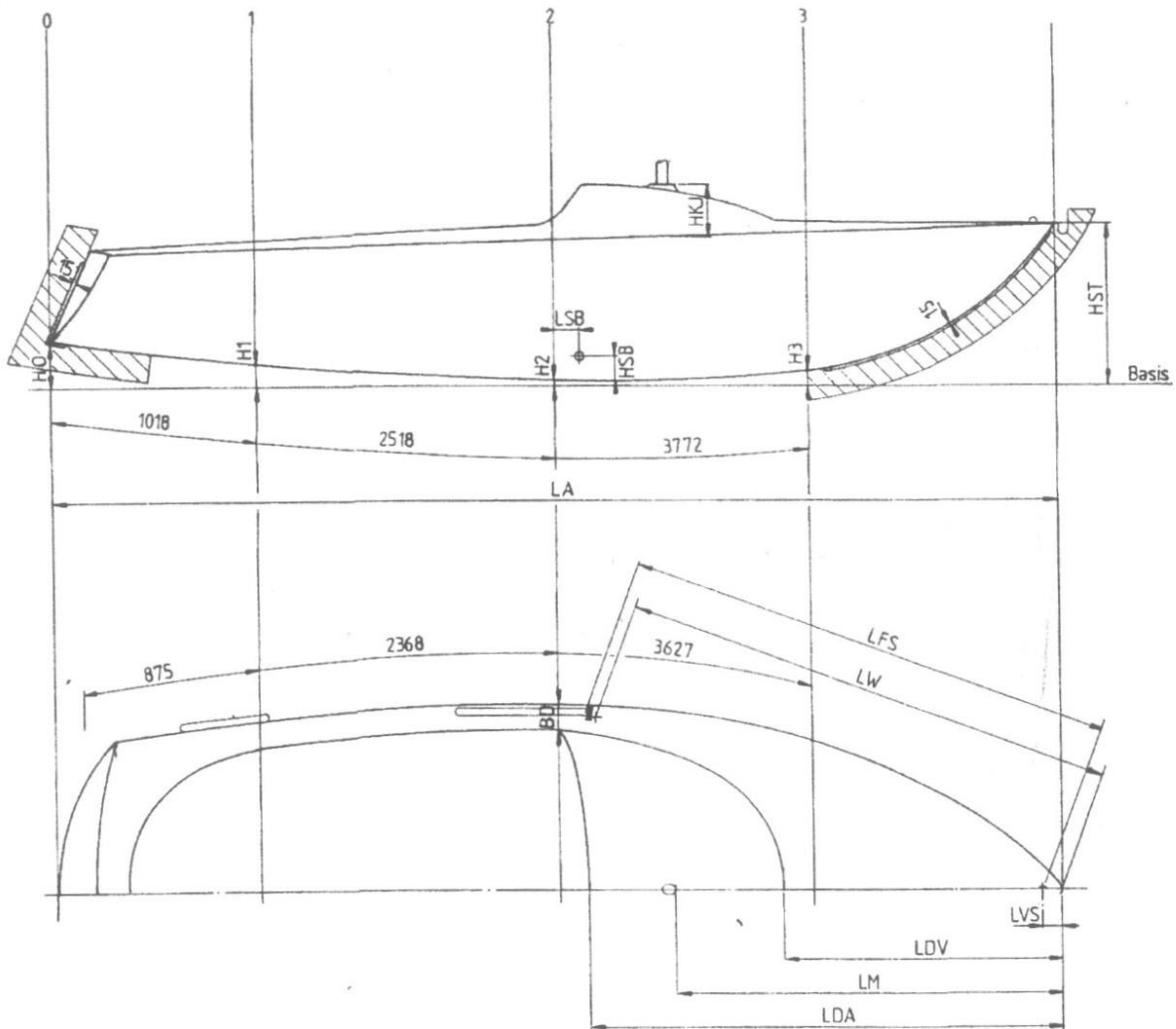


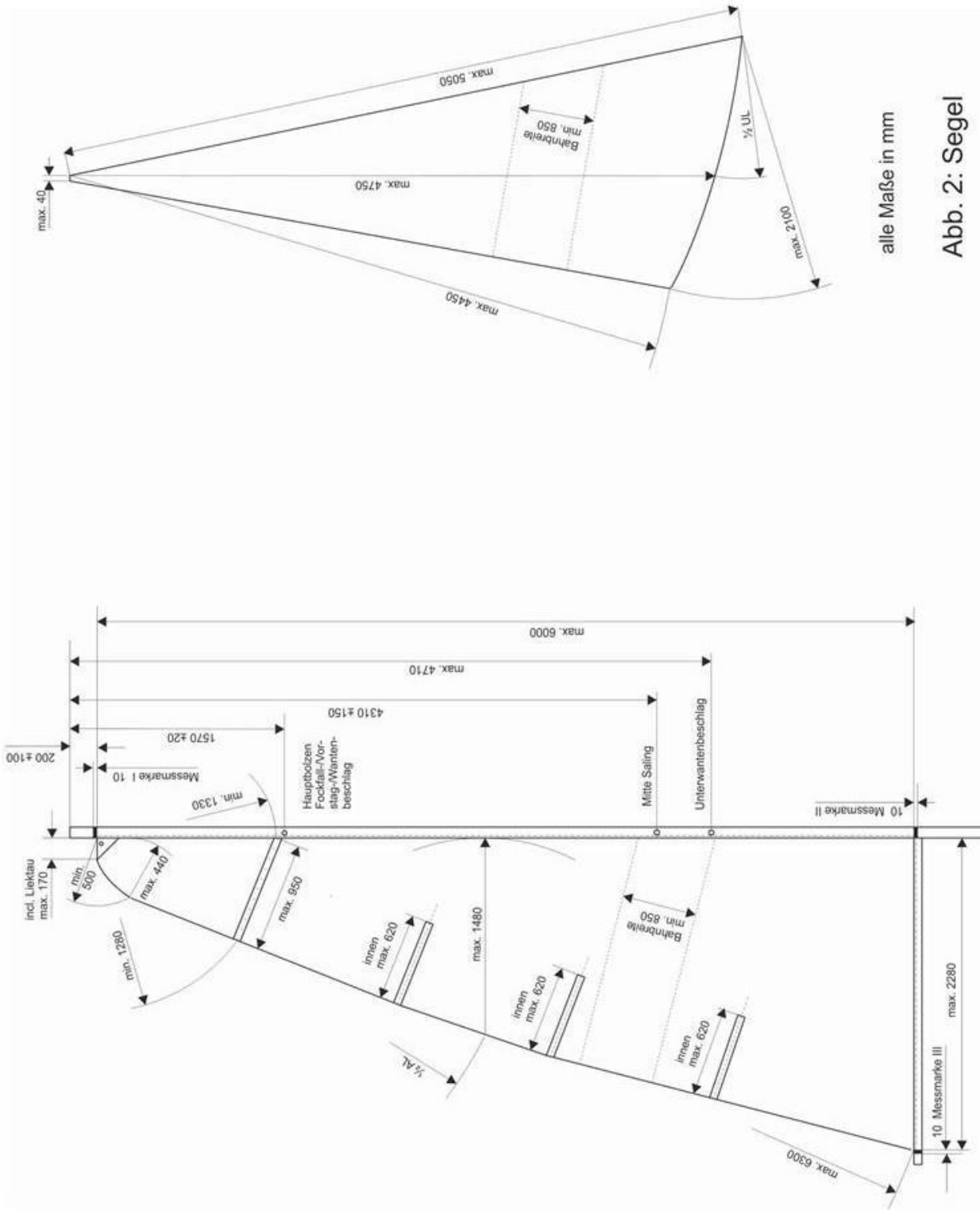
CONGER - RUMPF, RIGG

VERMESSUNGSPLAN Ia

5.1.2004 G.HALLE

Verwendungsbereich		Zul. Abr.	Oberfläche	Maßstab 1:20	Gewicht
				Werkstoff, Halbbaug	
				Flucht-Nr.	
				Modell oder Geomet-Nr.	
		Datum	Name	Benennung	
	Beobr.	14.6.89	wing/hl	CONGER RUMPF, RIGG VERMESSUNGSPLAN I	
	Despr.				
	Name				
	Abt.				
Blohm + Voas AG Hamburg		Zeichnungs-Nr.		Blatt	3
Zust.	Änderung	Datum	Name	Urspr.	Ers. f.
					Ers. d.





alle Maße in mm

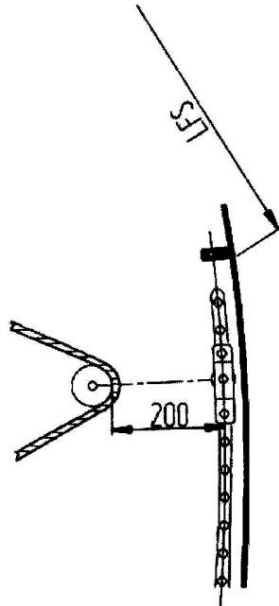
Abb. 2: Segel

Änderung zu Punkt 17.2.5 aus 2015



Lage der Messmarke LFS = 2560 mm

Die Länge der Verbindung (z.B. Stropp) zwischen Rutscher und Block ist auf 200 mm begrenzt!
Bei einer Kontrollvermessung wird der Block rechtwinklig zur Schiene nach innen gehalten.
Gemessen wird von Mitte Schiene bis zum Auflagepunkt der Schot.



Die Vorderkante des Rutschers darf nicht über die Achterkante der Messmarke gefahren werden (Anschlag wenn möglich).

CONGER - LAGE DER MESSMARKE

VERMESSUNGSPLAN III a

5.1.2004 G.HALLE

