

# TA informiert

## Auslegung zur Klassenvorschrift Absatz 7.4 - Reparaturen am Rumpf und Deck

Unsere Boote werden ja leider auch immer älter und bedürfen zunehmend der Fürsorge ihrer Eigner, um weiter gut unterwegs zu sein. Dabei fällt natürlich auch immer wieder die eine oder andere Reparatur am Rumpf an. Die folgende Liste soll eine Anleitung sein, welche Reparaturen im Sinne der Klassenvorschrift zulässig sind und wie diese auszuführen sind.

### Grundsätze

1. Reparaturen dienen im wesentlichen der Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit und nicht vordergründig der Verbesserung der Leistung über den ursprünglichen Zustand des Bootes hinaus. "Schönheitsreparaturen" sollte man einer alten Dame wie der Varianta zugestehen.
2. Reparaturen sollen möglichst gewichts- und schwerpunktneutral durchgeführt werden. Dies gilt insbesondere für Schönheitsreparaturen. Bei strengster Auslegung ist nach einer größeren Reparatur am Rumpf eine Neuvermessung inklusive Wiegen erforderlich.
3. Auch wenn das Gewicht wesentlich verändert wird, sind Manipulationen der im Messbrief eingetragenen Ausgleichsgewichte nicht zulässig. Dies kann erst nach einer Neuvermessung durch den DSV erfolgen. Dabei ist zu erklären, wodurch die Gewichtsveränderungen verursacht wurden und das dies im Sinne der Schadensbehebung unvermeidlich war.
4. Im Zweifel sollten Eigner vor einer Reparatur ein TA-Mitglied um Rat fragen. Dessen Rat ist rechtlich nicht verbindlich. Sollte ein Mitglied des TA einer Reparatur zustimmen und diese später von anderer Seite, z.B. einem DSV Vermesser beanstandet werden so ist weder die Klassenvereinigung noch das TA-Mitglied dafür haftbar zu machen.

### Beispiele:

Zulässig	Nicht zulässig
Verstärkungen weich gewordener Stellen durch GFK-Laminat, z.B. Spiegel, Deck, Kajütdach, Maststuhl, Kielaufhängung, Cockpitboden	Unnötig dicke und schwere Verstärkungen, die der Beeinflussung des Schwerpunktes dienen. Einbau eines Doppelbodens im Cockpit der "K3"
Reparaturen von Lecks.	Veränderungen im Unterwasserschiff durch Aufspachteln, die v.a. der Verbesserung der Umströmung dienen, z.B. Spiegelunterkante.
Gelcoat Reparaturen bei Haarrissen oder nach Havarien.	Veränderungen des Kielprofils durch Spachteln.
Rostbehandlung am Kiel mit anschließendem Ausspachteln der behandelten Stellen.	Verändern der Funktionsweise des Schwertfalls.
Reparaturen der Führung des Schwertfalls,	Ersetzen der Scheiben durch Klebefolie.
Ersetzen der Kajütfenster mit Material angemessener Stärke, auch zusätzlich zu den Originalfenstern.	
Abdichten oder Ankleben des Hardtops der K3	Querversteifungen zwischen den Püttingen (Ein Änderungsantrag liegt vor)
Einbau von Backskisten in die Auftriebskörper (wasserdicht!) oder Kompass in Kajütwand	Erleichterungslöcher

Die Aufzählung ist vorläufig und nicht vollständig. Der TA behält sich vor, die Klassenvorschrift im Sinne o.g. Grundsätze auszulegen.

### Hinweis zu Abrundung bzw. Abnehmen der Cockpiteinfassung (bei der K4):

Dies sollte in jedem Falle von einem Fachmann durchgeführt werden. Diese Klebestelle ist ein wichtiger Festigkeitsverband, der nicht unnötig geschwächt werden sollte. Jeder, der schon mal die Genuaschot über die Luvwisch dichtgekurbelt hat, kennt das Aufseufzen des Rumpfes beim Nachlassen des Drucks. Hinzu kommen Kräfte aus dem Rigg und vom Mannschaftsgewicht. Es gibt viele gute Ideen, die beim Ausreiten störende scharfe Kante zu entschärfen. Schaut euch doch einfach mal bei Segelkameraden um, bevor Ihr zur Flex greift. Die alte Dame wird es Euch danken.

Stand: 08.11.2006