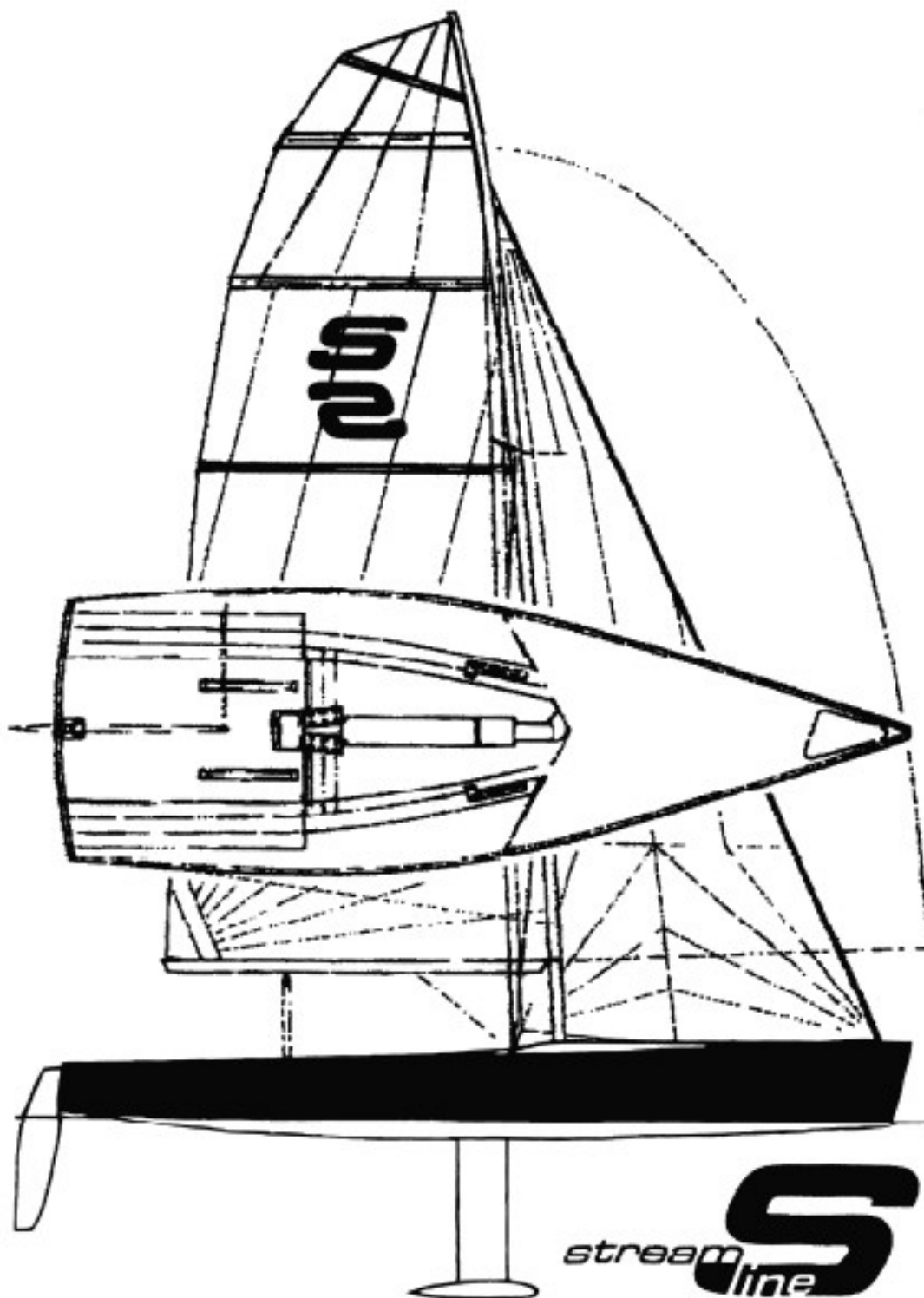


# Klassenbestimmungen der streamline Klassenvereinigung



# Inhaltsverzeichnis

I. Allgemeines.....	1
1.1 Gegenstand der Vorschriften und Bestimmungen.....	1
1.2 Verwaltung.....	1
1.3 Hersteller.....	2
1.4 Messbrief.....	2
1.5 Verantwortlichkeit des Eigners/Steuermannes.....	3
1.6 Vermessung und Vermesser.....	3
1.7 Identifizierungszeichen.....	3
1.8 Bauformen.....	4
II. VERMESSUNGSANWEISUNGEN.....	5
2.1 Bootsrümpfe.....	5
2.2 Bootsrumpf.....	5
2.3 Kiel .....	5
2.4 Ruder.....	6
2.5 Vermessungsschablonen.....	6
2.6 Mast.....	6
2.7 Großbaum.....	7
2.8 Spinnakerbaum.....	8
2.9 Sonstiges - erlaubt und verboten.....	8
2.10 Ausnahmen zur Serienausstattung.....	9
2.11 Beschlagsausstattung (=Serienausstattung).....	9
III. SEGELVERMESSUNG.....	10
3.1 Allgemein.....	10
3.2 Materialien.....	11
3.3 Großsegel .....	11
3.4 Fock.....	12
3.5 Spinnaker.....	14
3.6 Segelmacher.....	14
IV. AUSRÜSTUNG UND SCHLUSSBESTIMMUNGEN.....	14
4.1 Folgende Ausrüstung muss mitgeführt werden:.....	14
4.2 Segelanweisungen.....	14
4.3 Klassenvorschriften.....	14
4.4 Werbung.....	15
V. Anhänge.....	16
5.1 Anhang 1.....	16
5.2 Anhang 2.....	17

5.3 Anhang 3.....	18
5.4 Anhang 4.....	19
5.5 Anhang 5.....	20
5.6 Anhang 6.....	21
5.7 Anhang 7.....	22
5.8 Anhang 8 .....	23
5.9 Anhang 9.....	24
5.10 Anhang 10.....	25
5.11 Anhang 11.....	26

# **I. Allgemeines**

## **1.1 Gegenstand der Vorschriften und Bestimmungen**

Die streamline ist ein von Herrn Andreas Labek ins Leben gerufenes und von Judel & Vrolijk konstruiertes Dreimann-Kielboot.

### **1.1.1**

Die streamline wurde als strenge Einheitsklasse entwickelt, um den Einfluß des Materials auf ein Minimum zu beschränken und den sportlichen Wettkampf zu fördern.

### **1.1.2**

Die Boote dieser Klasse müssen im Rumpf, Deck, Cockpit, Ruder, Kiel, Mast und Baum, Gewicht und Gewichtsverteilung, Segelplan und Ausrüstung gleich sein. Ausnahmen sind nur bei in diesen Vorschriften ausdrücklich erlaubten Abweichungen zulässig.

### **1.1.3**

Änderungen der Klassenvorschriften können nach Empfehlung des Vorstandes durch 2/3 Mehrheit in der Jahreshauptversammlung der Klassenvereinigung und durch Zustimmung der internationalen streamline Klassenvereinigung beschlossen werden.

### **1.1.4**

Es wird ausdrücklich festgehalten, dass Änderungen an der streamline nur in den angeführten Ausnahmen durchgeführt werden dürfen. Alle Änderungen, die nicht ausdrücklich in diesen Klassenbestimmungen erlaubt werden, sind verboten.

## **1.2 Verwaltung**

### **1.2.1**

Der international zuständige Verband der streamline ist die internationale streamline Klassenvereinigung.

### **1.2.2**

Die offizielle Sprache dieser Klasse ist deutsch. Wenn es bei Übersetzungen zu Meinungsverschiedenheiten über Interpretationen zu diesen Vorschriften kommen sollte, ist der deutsche Text maßgebend.

### **1.2.3**

Der DSV, die Klassenvereinigung oder der Konstrukteur übernehmen keine Haftung hinsichtlich dieser Klassenvorschrift oder irgendwelcher daraus abgeleiteter Ansprüche.

## **1.3 Hersteller**

### 1.3.1

Die Lobert Vermögens- und Grundbesitzverwaltungsges. mbH besitzt alle Rechte zum Bau und Vertrieb der streamline.

### 1.3.2

Boote der streamline-Klasse dürfen nur durch Hersteller gebaut werden, die hierzu von der Andreas Labek Nautik GmbH oder deren Rechtsnachfolger, autorisiert wurden und von dieser eine Lizenz erhalten haben.

### 1.3.3

Das Rigg darf nur durch Hersteller gebaut werden, die hierzu von der Andreas Labek Nautik GmbH oder deren Rechtsnachfolger, autorisiert wurden und von dieser eine Lizenz erhalten haben.

### 1.3.4

Die Bau- und Segelnummer muss im Messbrief eingetragen werden.

### 1.3.5

Der Hersteller ist verpflichtet, die streamline in Übereinstimmung mit den gültigen Regeln zu bauen.

## **1.4 Messbrief**

### 1.4.1

Es darf keine streamline an Wettfahrten dieser Klasse teilnehmen, wenn sie nicht einen von ihrem nationalen Verband ausgestellten gültigen Messbrief hat. Ihr Eigner muss Mitglied in seiner nationalen streamline-Klassenvereinigung sein.

### 1.4.2

Ein anerkannter Vermesser vermisst und wiegt die streamline und stellt den Vermessungsteil des Messbriefes aus.

### 1.4.3

Der Messbrief wird von dem nationalen Segelverband oder der nationalen streamline Klassenvereinigung nach Vermessung durch einen offiziellen Vermesser und nach Bezahlung der Klassengebühr ausgegeben.

### 1.4.5

Bei Eignerwechsel muss der Messbrief an die Klassenvereinigung oder den nationalen Verband gesendet werden, der dann die Namensänderung vornimmt. Eine Nachvermessung ist hierzu nicht notwendig.

### 1.4.6

Jegliche Änderungen an Rumpf, Deck, Kiel, Ruder, Rigg und den Segeln sowie den Beschlägen, außer denen, die unten ausdrücklich erlaubt sind, machen den Messbrief ungültig.

## **1.5 Verantwortlichkeit des Eigners/Steuermannes**

### **1.5.1**

Der Eigner/Steuermann der streamline ist für die Übereinstimmung seines Bootes mit seinen Klassenvorschriften und den entsprechenden Regeln der RRS (Racing Rules of Sailing der ISAF) selber verantwortlich. Er muss darauf achten, dass Reparaturen, Änderungen oder Ersatz für sein Boot, Spieren, Segel oder Ausrüstung und Beschläge den Messbrief nicht ungültig machen.

### **1.5.2**

Der Eigner/Steuermann muss sein Boot, dessen Segel und Ausrüstung bei stattfindenden Kontrollvermessungen in aufgeräumtem, sauberem und trockenem Zustand vorführen.

## **1.6 Vermessung und Vermesser**

### **1.6.1**

Nur vom nationalen Verband anerkannte und von der Klassenvereinigung nominierte Vermesser dürfen eine streamline einschließlich Segel vermessen.

### **1.6.2**

Neue oder substantiell geänderte Segel müssen von einem Vermesser vermessen, als vermessen gekennzeichnet und mit einem Stempel und Vermessungsdatum versehen werden.

### **1.6.3**

Ein Vermesser darf eine streamline oder ihre Spieren, Ausrüstung und Segel nicht vermessen, wenn sie ihm gehören, er deren Miteigentümer ist oder wenn er eine sonstige Partei vertritt.

### **1.6.5**

Die Vermessungsgebühren richten sich nach den jeweils gültigen Gebührenordnungen der nationalen Segelverbände.

## **1.7 Identifizierungszeichen**

### **1.7.1**

Die Unterscheidungsnummer im Segel ist eine fortlaufende Nummer die von der internationalen Klassenvereinigung vergeben wird. Die Segelnummer und die Baunummer müssen im Messbrief angeführt sein.

### **1.7.2**

Das Klassenzeichen besteht aus einem stilisierten s. Das Klassenzeichen hat die Abmessungen: Höhe 450 mm, Breite 790 mm, Stärke 105 mm. Die Position ist dem Segelplan (Anhang 1) und dem Teil 3.1 Segelvermessung allgemein zu entnehmen.



### 1.7.3

Die Buchstaben für die Nationalkennung, laufende Segelnummer und das Klassenzeichen müssen laut Vorschriften Teil 3.1 Segelvermessung allgemein im Großsegel angebracht werden.

Im Spinnaker müssen ebenso die Buchstaben für die Nationalkennung und die laufende Segelnummer angebracht werden. Position siehe 3.1. Die Höhe der Buchstaben bzw. Nummern beträgt 375 mm, der Abstand zwischen den einzelnen Buchstaben bzw. Nummern beträgt 75 mm. Die Farbe der Nummern oder Buchstaben und die des Klassenzeichens im Großsegel und im Spinnaker ist freigestellt. Die Segelnummer wird von der Klassenvereinigung vergeben. Die Segelnummer ist international fortlaufend und beginnt mit GER 1999.

## 1.8 Bauformen

### 1.8.1

Alle Bauteile der streamline Rumpf, Deck, Spanten, Schotten, Kiel, Ruder usw. müssen in Formen hergestellt werden, die vom Originalblock abgenommen wurden. Bei Reparaturen an der Negativform muss der Originalzustand der betreffenden Teile soweit wie möglich wieder hergestellt werden.

### 1.8.2

Vermessungstoleranzen dienen dem Zweck, unvermeidbare Abweichungen im Fertigungsprozess und dürfen nicht zur Änderung der Konstruktion ausgenutzt werden.

### 1.8.3

Bei Unstimmigkeiten hinsichtlich der Vermessung des Rumpfes oder Decks, des Cockpits, laufendem oder stehendem Gut, Anordnung sowie Art der Beschläge, soweit für den Teil nicht anderweitig spezifische Abmessungen angegeben sind, soll zur Klärung das nachstehende Verfahren angewandt werden.

a) ein Probelos von acht streamline wird genommen und der betreffende Bootsteil nach dem gleichen Verfahren vermessen.

b) Die Abmessungen des in Frage stehenden Bootes müssen sich innerhalb der maximalen und minimalen Werte, die bei den acht streamline festgestellt werden, befinden.

c) Wenn es keine Anzeichen gibt, dass das Boot abgeändert wurde und die Abmessungen innerhalb der max. und min. Werte liegen, muss es akzeptiert werden. Wenn der Beweis vorliegt, dass eine Änderung vorgenommen wurde oder die Abmessungen außerhalb der max. und min. Werte liegen, muss dem Protest stattgegeben und die Angelegenheit dem technischen Ausschuss der streamline-Klassenvereinigung und des DSV vorgelegt werden.

## **II. VERMESSUNGSANWEISUNGEN**

### **2.1 Bootsrümpfe**

#### **2.1.1**

Der Bootsrumpf wird aus GFK Epoxy Schaumsandwich gefertigt.

#### **2.1.2**

Das Gewicht des segelfertigen Bootes inkl. aller Beschläge mit Mast, Ruder, Kiel, Großbaum, Spibaum und aller zum Segeln benötigten Schoten aber ohne sonstige Ausrüstung, ohne Segel und ohne Kielwinde beträgt Minimalgewicht 635 kg. Falls dieses Gewicht unterschritten wird, so muss ein Metallgewicht des entsprechenden Ausmaßes steuerbord und backbord des Kielkastens einlaminieren werden.

### **2.2 Bootsrumpf**

Der Bootsrumpf wiegt minimal ohne Kiel, Ruder, Rigg und sonstige Ausrüstung, aber inkl. aller Beschläge und Schoten. Minimalgewicht 335 kg. Falls dieses Gewicht unterschritten wird, so muss ein Metallgewicht des entsprechenden Ausmaßes steuerbord und backbord des Kielkastens einlaminieren werden.

### **2.3 Kiel**

#### **2.3.1**

Die Kielflosse muss mit der Originalform übereinstimmen (Anhang 11). Nachträgliche Änderungen von Form und Gewicht der Kielflosse sind nicht zulässig.

#### **2.3.2**

Das Gewicht des klebe- und montagefertigen Kiels inklusive Kielplatte beträgt 260 +/- 5 kg. Jede Kielflosse ist zu wiegen und das Gewicht im Messbrief zu registrieren.

#### **2.3.3**

Das Gewicht der Kielplatte beträgt 14 kg +/- 0,5 kg.

#### **2.3.4**

Der Kiel ist ein Hubkiel, wird also zum Transport hochgehoben. Der Kiel darf keine dauerhafte Verbindung mit dem Rumpf haben. Er muss zu jeder Zeit



hochholbar sein.

### 2.3.5

Die Formtreue des Kiels wird mittels einer Schablone überprüft. Es wird eine Schablone für das Profil der Kielflosse gefertigt. Die Schablone wird bei der Deutschen Klassenvereinigung verwahrt und kann dort ausgeliehen werden, soweit diese vorhanden ist.

### 2.3.6

Der Kiel darf nicht angeschliffen werden und auch die Achterkante darf nicht abgeschrägt werden. Der Kiel darf natürlich poliert, gewachst oder mit einem Antifouling versehen werden

## 2.4 Ruder

### 2.4.1

Das Ruder muss mit der Originalform übereinstimmen.

### 2.4.2

Das Gewicht des Ruders einschließlich der zwei Ruderbeschläge, Ruderbolzen, Pinne und Pinnenverlängerung beträgt min. 7 kg.

### 2.4.3

Die Formtreue des Ruders ist anhand dreier Schablonen zu überprüfen. Es werden zwei Schablonen für das Profil des Ruders angefertigt. Höhe Oberkante Ruder nach unten Messpunkt 1: 600 mm, Messpunkt 2: 1000 mm (Anhang 5). Eine Schablone wird für die Außenkontur des Ruders angefertigt. Die Schablonen werden bei der Deutschen Klassenvereinigung verwahrt und können dort, wenn vorhanden, ausgeliehen werden.

### 2.4.4

Das Ruder darf nicht angeschliffen werden und auch die Achterkante darf nicht abgeschrägt werden. Das Ruder darf natürlich poliert, gewachst oder mit einem Antifouling versehen werden.

### 2.4.5

Die Ruderpinne und der Pinnenausleger sind die einzigen beiden Teile, welche aus Carbon angefertigt werden können.

## 2.5 Vermessungsschablonen

Alle zur Vermessung benötigten Schablonen werden, falls vorhanden, bei der Deutschen Klassenvereinigung verwahrt.

## 2.6 Mast

### 2.6.1

Der Mast muss über die gesamte Länge aus einem gleichmäßig aus Aluminium-Legierung gezogenem Profilrohr mit integrierter Segelölle bestehen. Der Topbereich darf maximal vom Top bis 50 mm oberhalb der Messmarke-

Vorstag verjüngt sein.

#### 2.6.2

Das Mastprofil muss der Skizze in (Anhang 6) entsprechen. Das Gesamtgewicht inkl. aller Beschläge, Wanten, Trapez und Saling beträgt minimal 26 kg.

#### 2.6.3

Das Topgewicht des Masts mit allen Beschlägen, Fallen und Wanten wird wie folgt gewogen:

Es werden alle Fallen, Trapeze und Wanten angeschlagen und nach unten gespannt. Das Top wird an der obersten Messmarke an eine Federwaage gehängt. Wenn der Mast nun an der Decksmessmarke waagrecht gehalten wird, so darf das Topgewicht 10 kg nicht unterschreiten.

#### 2.6.4

Der Mast muss zwei Salingspaare besitzen. Ober-, Mittel- und Unterwant müssen vorhanden und angebracht sein (Anhang 7)

#### 2.6.5

Die Mastlänge beträgt gemessen vom Top bis Unterkante Mastfuss 9895 mm Toleranz +/- 10 mm.

#### 2.6.6

Alle Messmarken müssen wie in (Anhang 8) angebracht sein. Hierbei handelt es sich um Maximalmaße.

#### 2.6.7

Die Position der Terminals für Oberwant, Mittelwant, Unterwant, Vorstag und Trapez sind laut (Anhang 8) vorgeschrieben. Toleranz +/- 10 mm. Ebenso ist die Position der Salingsbeschläge laut (Anhang 8) vorgeschrieben Toleranz +/- 10 mm.

#### 2.6.8

Die Oberkante Spifallrolle (Oberkante der Umlenkrolle) muss sich 8030 mm über der Decksmessmarke befinden. Toleranz +/- 10 mm.

#### 2.6.9

Der Spibaumbeschlag(ring) muss sich 1000 mm über der Messmarke Deck befinden Toleranz +/- 20 mm. Die Außenkante des Rings darf maximal 50 mm von der Vorderkante Mast entfernt sein.

## **2.7 Großbaum**

#### 2.7.1

Der Großbaum muss über die gesamte Länge aus einem gleichmäßig aus Aluminium-Legierung gezogenem Profilrohr bestehen.

#### 2.7.2

Das Gesamtgewicht beträgt inkl. aller Beschläge, Unterliekstrecker, Großbaumniederholer und Umlenkblöcke für die Großschot minimal 8,50 kg.

### 2.7.3

Verjüngungen sind nur hinter der Messmarke erlaubt.

### 2.7.4

Der Abstand Hinterkante Mast bis Messmarke beträgt maximal 3200 mm.

### 2.7.5

Es sind maximal sechs Ausfräsungen auf jeder Seite des Großbaums erlaubt. Die Vorderkante der ersten Ausfräsung muss sich mindestens 1500 mm hinter der Vorderkante des Großbaums befinden. Maximale Abmessung pro Ausfräsung Breite 145 mm, Höhe 48 mm ( Anhang 9 )

## **2.8 Spinnakerbaum**

### 2.8.1

Der Spinnakerbaum muss aus einem runden, gleichmäßig gezogenen Aluminiumrohr bestehen. Verjüngungen sind nicht erlaubt.

### 2.8.2

Das minimale Gewicht inkl. aller Beschläge beträgt 2,5 kg.

### 2.8.3

Die Gesamtlänge des Spinnakerbaumes inkl. aller Beschläge ist maximal 3200 mm.

## **2.9 Sonstiges - erlaubt und verboten**

### 2.9.1

Die Unsinkbarkeit des Bootes im gekenterten Zustand muss gesichert sein.

### 2.9.2

Die Anzahl der Personen pro Boot bei Regatten beträgt maximal drei. Bei reinen Frauen-Crews oder Crews unter dem vollendeten 19. Lebensjahr sind vier Personen pro Boot gestattet.

### 2.9.3

Beweglicher oder fester Ballast, der von der Mannschaft getragen wird, ist verboten. Von den Vorschotern dürfen zwei bzw. bei reinen Frauen-Crews oder Crews unter dem vollendeten 19. Lebensjahr dürfen drei Trapezvorrichtungen benützt werden. Der Steuermann darf nicht im Trapez stehen. Wenn nur mit zwei Leuten gesegelt wird, darf auch der Steuermann ins Trapez.

### 2.9.4

Die Verstellung des Mastfußes und jegliche Vorrichtung hierzu sind während der Wettfahrt verboten. Die Kontrolle des Mastes im Decksbereich ist nur durch Mastkeile erlaubt. Der Angriffspunkt muss unterhalb der Deckshöhenmessmarke liegen.

### 2.9.5

Einrichtungen auf elektronischer, mechanischer, hydraulischer und

pneumatischer Basis, die bezüglich Windrichtung, Geschwindigkeit und Position des Bootes Daten übermitteln, sind verboten.

#### 2.9.6

Carbon- oder Kevlarteile oder –verstärkungen sind ausnahmslos verboten. Ausgenommen Pinne und Pinnenausleger.

## **2.10 Ausnahmen zur Serienausstattung**

### 2.10.1

Die Länge und das Material des Großschothahnepots sind freigestellt. Der Großschothahnepot kann in seiner Länge verstellbar sein. Dies darf jedoch nur eine symmetrische Verstellung sein und keine einseitige, um den Großbaum nach Luv zu holen. Eine Längenverstellung mittels Karabinern oder Schäkeln ist erlaubt.

### 2.10.2

Es darf ein Kompass geführt werden. Dies muss ein herkömmlicher analoger Magnetkompass sein. Ausnahme hiervon ist nur der digitale Kompass der Firma Taktik Limited – England.

### 2.10.3

Spiluvschotklemmen sind zulässig.

## **2.11 Beschlagsausstattung (=Serienausstattung)**

### **2.11.1 Mast**

Vorstag	Stärke - 4 mm
Oberwant	Stärke - 4 mm
Mittelwant	Stärke - 3 mm
Unterwant	Stärke - 4 mm

Verklicker, zwei Salingspaare, zwei Salingsbeschläge, Großfall, Fockfall, Spifall, 2 Paar Trapeze, Topnant, Gummi mit Umlenkrolle für Spibaumniederholer, Spibaumbeschlag(ring) und Lümmelbeschlag. Topnant und Spibaumniederholer können am Mast aber auch an Deck gefahren werden. Es sind keine Vollmaterialwanten erlaubt.

### **2.11.2 Großbaum**

Zwei paar Halterungen für den Spibaum, Unterlieksstrecker, Großbaumniederholer und Umlenkrollen für die Großschot.

### **2.11.3 Spibaum**

Zwei Spibaumbeschläge, Schot zum Öffnen der Spibaumbeschläge, Befestigungsdrähte oder – leinen für Topnant und Niederholer.

### **2.11.4 Deck**

Erlaubt sind Vorstagverstellung nach hinten an den Großschotblock geführt, Klemmen und Umlenkrollen für Topnant und Spibaumniederholer (entweder auf Deck

oder Mast), Mastkeile, Umlenkrollen und Klemmen für Cunningham, Großbaumniederholer, Unterliekstrecker, Fockfallverstellung, Fockschotfeinverstellung, Barberholer, zwei Fußgurte und Fußgurtverstellung für den Steuermann, Umlenkrollen und Klemmen für Spischot, Fockschot und Großschot, zwei Ösen zum Kranen, zwei Ruderbeschläge am Ruderblock.

Hahnepot und Großbaumniederholer müssen an den serienmäßig angebrachten Ösen angebracht werden. Der Großschothahnepot kann in seiner Länge verstellbar sein. Dies darf jedoch nur eine symmetrische Verstellung sein und keine einseitige, um den Großbaum nach Luv zu holen. Eine Längenverstellung mittels Karabinern oder Schäkeln ist erlaubt.

Die Großschotfußklemme muss am Großschotbock angebracht werden. Die Schienen für die Verstellung des Fockholepunktes müssen am serienmäßig vorgesehenen Platz montiert werden. Die Fockholepunkte dürfen nur händisch in Längsrichtung mittels Stoppern verstellbar sein. Eine Verstellung in Querrichtung ist nicht zulässig.

Es dürfen grundsätzlich für Strecker, Fock-, Groß- und Spischot keine Schoten unter 4 mm verwendet werden. Verjüngte Schoten sind zugelassen.

### **III. SEGELVERMESSUNG**

#### **3.1 Allgemein**

##### **3.1.1**

Die Segel müssen den zur Zeit der ursprünglichen Vermessung gültigen Klassenbestimmung entsprechen.

##### **3.1.2**

Buchstaben und Zahlen müssen folgenden Abmessungen entsprechen:  
Höhe 375 mm, Abstand zwischen den einzelnen Buchstaben oder Zahlen  
75 mm.

##### **3.1.3**

Das Klassenlogo muss den folgenden Dimensionen entsprechen:

Höhe: 450 mm  
Breite: 790 mm  
Stärke: 105 mm

##### **3.1.4**

Das Klassenzeichen soll an beiden Seiten des Großsegels nicht überlappend angebracht werden. Zwischen der 3. und 4. Latte von oben. Die Steuerbordseite höher als die Backbordseite (siehe Anhang 1)

##### **3.1.5**

Die Nationalkennung und die Segelnummer soll an beiden Seiten des Großsegels angebracht werden. Zwischen der 1. und 2. Latte von unten. Die Steuerbordseite höher als die Backbordseite.

### 3.1.6

Im Spinnaker muss ebenso die Nationalkennung und die Segelnummer angebracht werden. Die Position ist mittig, 1 Meter über dem Befestigungspunkt des Spieinholers.

### 3.1.7

Alle Segel müssen ein Klassenlabel (siehe Anhang 10) aufgeklebt und aufgenäht haben. Pro Segel muss ein Klassenlabel angebracht sein. Dieses Klassenlabel ist bei der Andreas Labek Nautik GmbH erhältlich.

## 3.2 Materialien

### 3.2.1

Die Segel oder deren Verstärkungen müssen aus Polyestergewebe (Dacron) oder laminierten Tüchern bestehen, verboten sind Aramidfasern wie Kevlar oder Karbonfasern.

### 3.2.2

Die Fenster müssen aus einem transparenten Polyestergewebe gefertigt werden. Das Fenster kann Polyesterfäden zur Verstärkung haben.

### 3.2.3

Es dürfen nur Panel-Segel verwendet werden. 3DL Tücher sind verboten.

## 3.3 Großsegel

### 3.3.1

Das Großsegel muss aus Polyestergewebe (Dacron) oder laminierten Tüchern bestehen, verboten sind Aramidfasern wie Kevlar oder Karbonfasern.

### 3.3.2

Das Segel muss fünf vom Vorliek bis zum Achterliek durchgehende Latten besitzen. Das Material der Latten ist freigestellt. Das Achterliek darf nicht über die gerade Linie zwischen den Lattentaschen nach achtern hinausragen. Etwaige Hohlstellen zwischen den Messpunkten, sollen mit gedachten geraden Linien überbrückt werden.

### 3.3.3

Folgendes ist am Segel erlaubt: Nähte, Verklebungen, Gurtbänder, Gewebe und PTFE Tapes, Liektau, Liekösen, Liekringe, Velcro oder andere Befestigungen, Cunninghamauge oder -block, Latten, Lattentaschen, Lattenspanner, Lattenhalterungen, Baum- und Mastrutscher, leech line mit Klemme, Trimmstreifen, Segelmacherlogo, Nationalkennung, Segelnummer und Klassenlogo, Klassenlabel, Trimmfäden und Kopfbrett

### 3.3.4

Für alle Großsegel, die nach den 1. Januar 2010 gefertigt wurden, gilt ein Minimalgewicht von 7,2 kg.

a) Das Segel soll ohne Latten und Lattenspanner gewogen werden

b) Das Großsegel darf keine außergewöhnlichen Verstärkungen oder sonstigen Vorrichtungen besitzen, die das Gewicht des Segels beeinflussen.

c) Alle Beschläge müssen dem Standardmaß entsprechen und dürfen keine Sonderanfertigungen sein.

d) Falls irgendein Beschlag oder sonstige Konstruktion dazu dienen diese Regel zu beeinflussen, so wird dieses Segel nicht gültig vermessen.

### 3.3.5

Abmessungen: (siehe Anhang 2)

a) Lieklänge: 9020 mm max.

b) Kopfbreite: 175 mm max.

c) obere Breite – Messpunkt am Achterliek M1: 800 mm vom Top

mittlerer Breite – Messpunkt am Achterliek M2: 2250 mm vom Top

untere Breite – Messpunkt am Achterliek M3: 4500 mm vom Top

Breite M1: 790 mm max. (kürzest mögliche Messung zum Vorliek)

Breite M2: 1925 mm max. (kürzest mögliche Messung zum Vorliek)

Breite M3: 2700 mm max. (kürzest mögliche Messung zum Vorliek)

d) Vermessung der beiden Topplatten ist wie folgt vorzunehmen (siehe Anhang 3):

- Vom Top zur Mitte der Toplattentasche am Achterliek gemessen 800 mm +/- 20 mm.
- Vom Top zur Mitte der zweiten Lattentasche von oben am Achterliek gemessen 1980 mm +/- 20 mm.

e) Breite der Lattentaschen max. 50 mm

f) Fenster: 1,5 qm max.

g) Gewicht des Segels 7,2 kg min.

## 3.4 Fock

### 3.4.1

Die Fock muss aus Polyestergewebe (Dacron) oder laminierten Tüchern bestehen, ausgenommen sind Aramidfasern wie Kevlar oder Karbonfasern.

### 3.4.2

Das Achterliek darf nicht über die gerade Linie zwischen den Lattentaschen nach achtern hinausragen. Etwaige Hohlstellen zwischen den Messpunkten, sollen mit gedachten geraden Linien überbrückt werden.

### 3.4.3

Die Fock darf keine außergewöhnlichen Verstärkungen oder sonstigen Vorrichtungen besitzen, die das Gewicht des Segels beeinflussen.

### 3.4.4

Folgendes ist am Segel erlaubt: Nähte, Verklebungen, Gurtbänder, Gewebetapes, Liekösen, Liekaugen, Velcro- oder Preßstifte, leech line mit

Klemme, Trimmstreifen, Latten, Segelmacher Logo, Klassenlabel, Trimmfäden

#### 3.4.5

Für alle Focks, die nach dem 1. Januar 2010 gefertigt wurden, gilt ein Minimalgewicht von 3,8 kg.

- a) Das Segel soll ohne Latten gewogen werden
- b) Das Segel darf keine außergewöhnlichen Verstärkungen oder sonstigen Vorrichtungen besitzen, die das Gewicht des Segels beeinflussen.
- c) Alle Beschläge müssen dem Standardmaß entsprechen und dürfen keine Sonderanfertigungen sein.
- d) Falls irgendein Beschlag oder sonstige Konstruktion dazu dienen diese Regel zu beeinflussen, so wird dieses Segel nicht gültig vermessen.

#### 3.4.6

Die Fock muss am Achterliek drei Latten haben.

- a) Innenlänge der Lattentaschen vom Achterliek  
oberste Latte: 500 mm max.  
mittlere Latte: 600 mm max.  
unterste Latte: 700 mm max.
- b) Innenlänge der Lattentasche am Schothorn: 400 mm max.
- c) Die drei Latten sollten das Achterliek in vier gleiche +/- 100 mm Bereiche aufteilen.

#### 3.4.7

Abmessungen: (siehe Anhang 4)

- a) Vorliekslänge: 8170 mm max.
- b) Unterliekslänge vom Schothorn zum Hals: 3000 mm max.
- c) Kopfbreite: 60 mm max.
- d) erster Messpunkt am Achterliek M1: 400 mm vom Top  
zweiter Messpunkt am Achterliek M2: 1890 mm vom Top  
dritter Messpunkt am Achterliek M3: 3740 mm vom Top  
vierter Messpunkt am Achterliek M4: 5600 mm vom Top

Breite M1: 220 mm max. (kürzest mögliche Messung zum Vorliek)  
Breite M2: 840 mm max. (kürzest mögliche Messung zum Vorliek)  
Breite M3: 1510 mm max. (kürzest mögliche Messung zum Vorliek)  
Breite M4: 2180 mm max. (kürzest mögliche Messung zum Vorliek)

- e) Länge der Schutztasche am Vorliek: max. 1000 mm vom Hals
- f) Fenster: 1,5 qm max.



g) Gewicht des kompletten Segels ohne Latten 3,8 kg min.

### **3.5 Spinnaker**

#### **3.5.1**

Der Spinnaker darf aus Polyester oder Nylon Gewebe gefertigt werden.

#### **3.5.2**

Das Segel sollte über die gesamte Fläche aus demselben Gewebe bestehen.

#### **3.5.3**

Folgendes ist am Segel erlaubt: Nähte, Verklebungen, Gurtbänder, Gewebetapes, Liekösen, Liekaugen, Trimmstreifen, Segelnummer und Nationalität, Segelmacher Logo, Trimmfäden, Klassenlabel

#### **3.5.4**

Abmessungen:

a) Seitenlieklänge: max. 8500 mm / 8300 mm min.

b) Halbe Breite – halbe Lieklänge: max. 6480 mm / 6400 mm min.

c) Unterlieksbreite: max. 5760 mm / 5660 mm min.

d) Tuchstärke: 30 g / qm min.

e) Gewicht des kompletten Segels min. 2,55 kg

### **3.6 Segelmacher**

Der Segelmacher ist freigestellt.

## **IV. AUSRÜSTUNG UND SCHLUSSBESTIMMUNGEN**

### **4.1 Folgende Ausrüstung muss mitgeführt werden:**

Eine Schwimmhilfe - PFD für jedes Mitglied der Crew, 1 Paddel, mindestens 1,2 m lang, 1 schwimmfähige Schleppleine mindestens 15 m lang und mindestens 8 mm Durchmesser.

### **4.2 Segelanweisungen**

In den Wettsegelanweisungen können weitergehende Bestimmungen für Besatzung, Ausrüstung und Sicherheit erlassen werden.

### **4.3 Klassenvorschriften**

Diese Klassenvorschrift ist bindend für alle Regatten. Wettfahrtausschüsse sind nicht berechtigt, von dieser Klassenvorschrift abzuweichen.

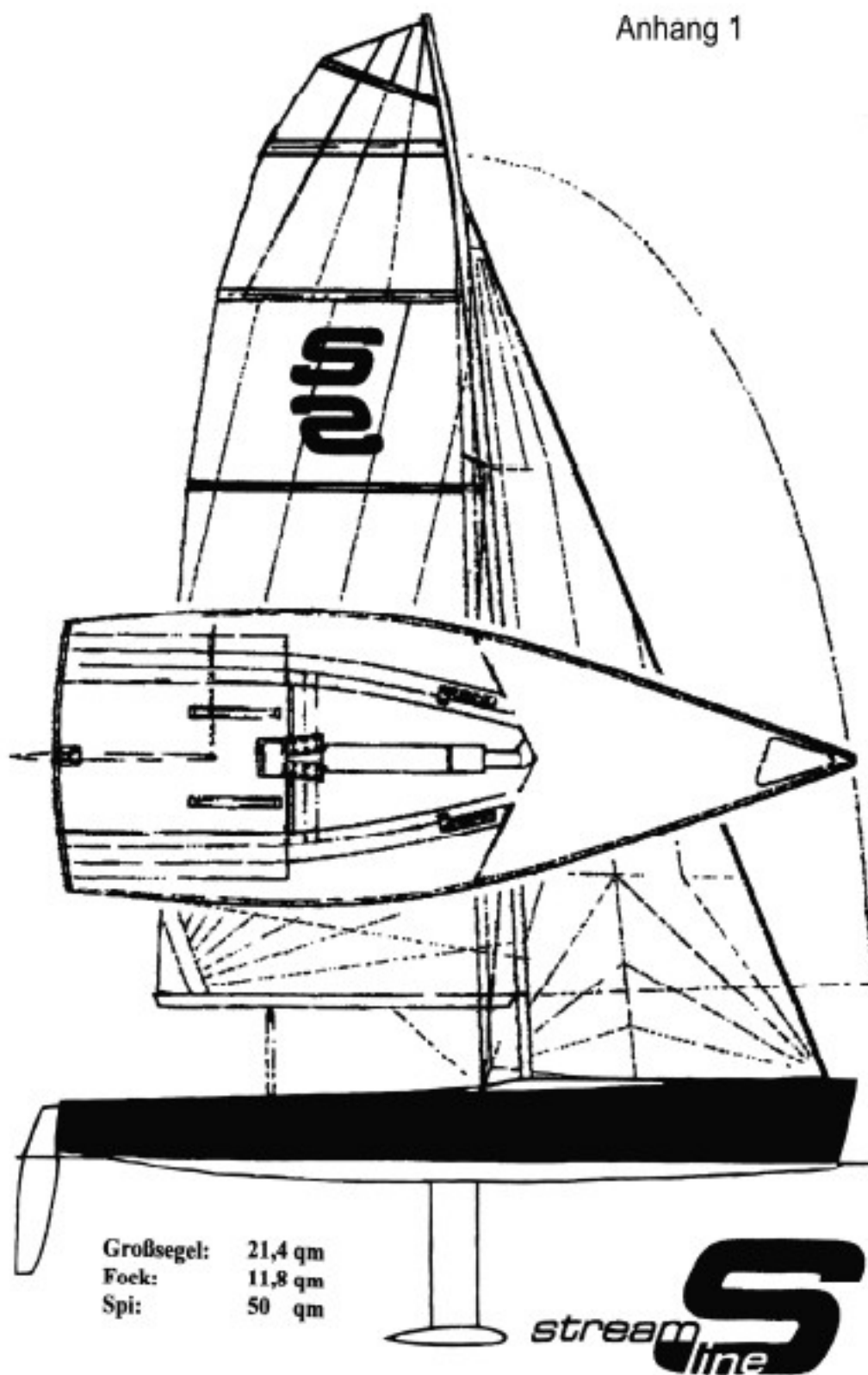
#### **4.4 Werbung**

Die Klassenbestimmungen sehen keine Einschränkungen für Werbung vor. Hier gelten die Bestimmungen der internationalen und nationalen Verbände und der einzelnen Wettfahrtbestimmungen.

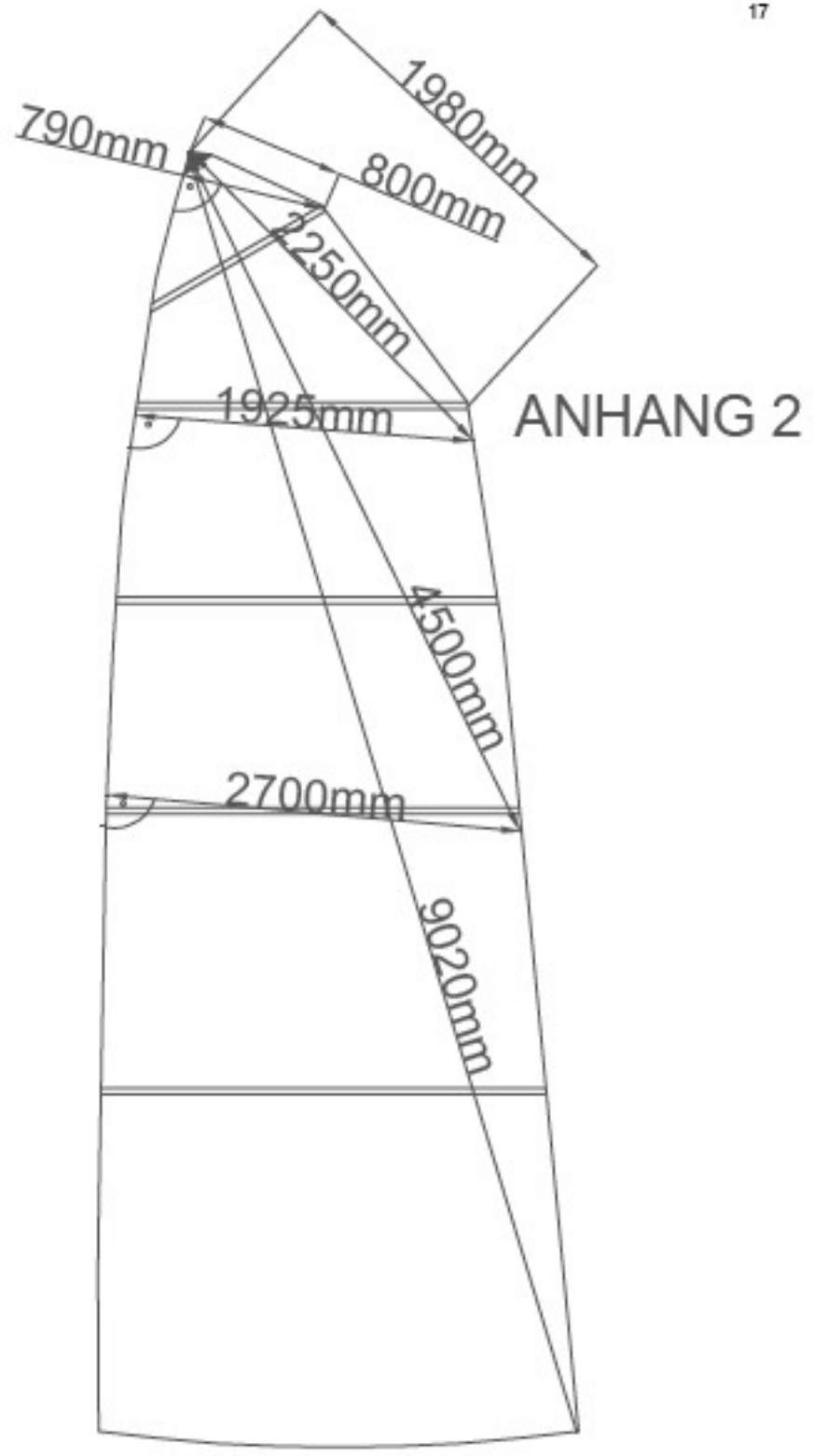
# V.Anhänge

## 5.1 Anhang 1

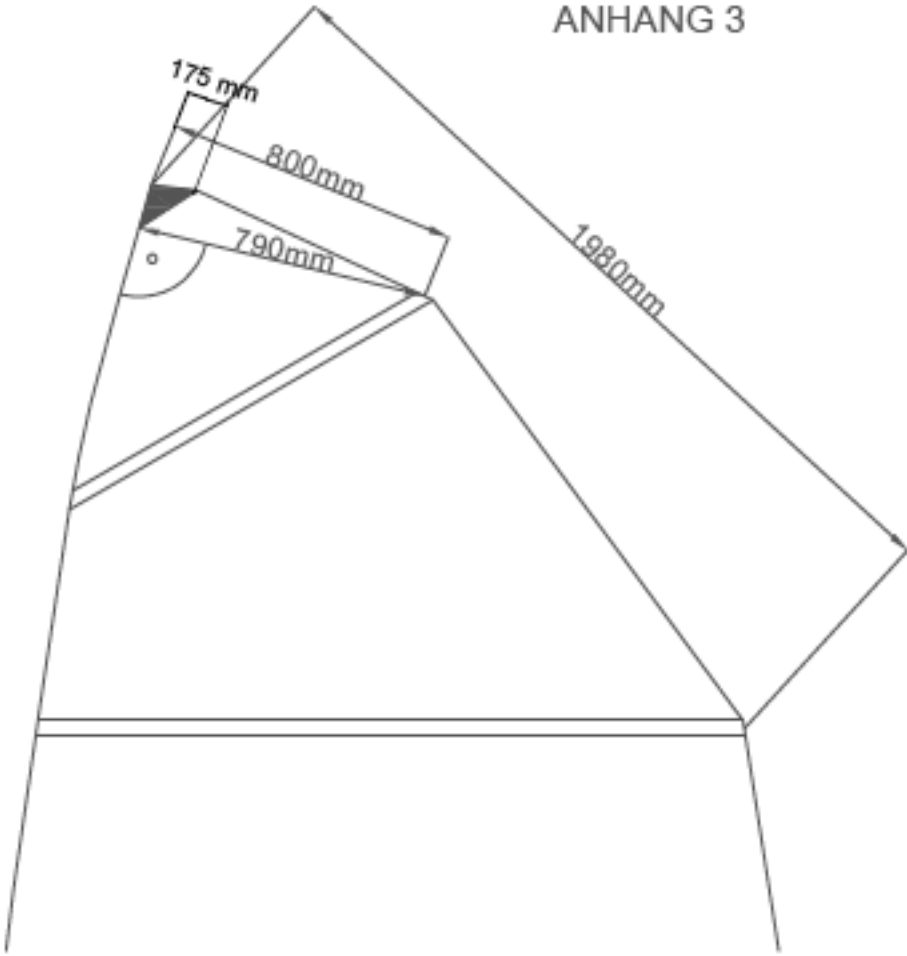
Anhang 1



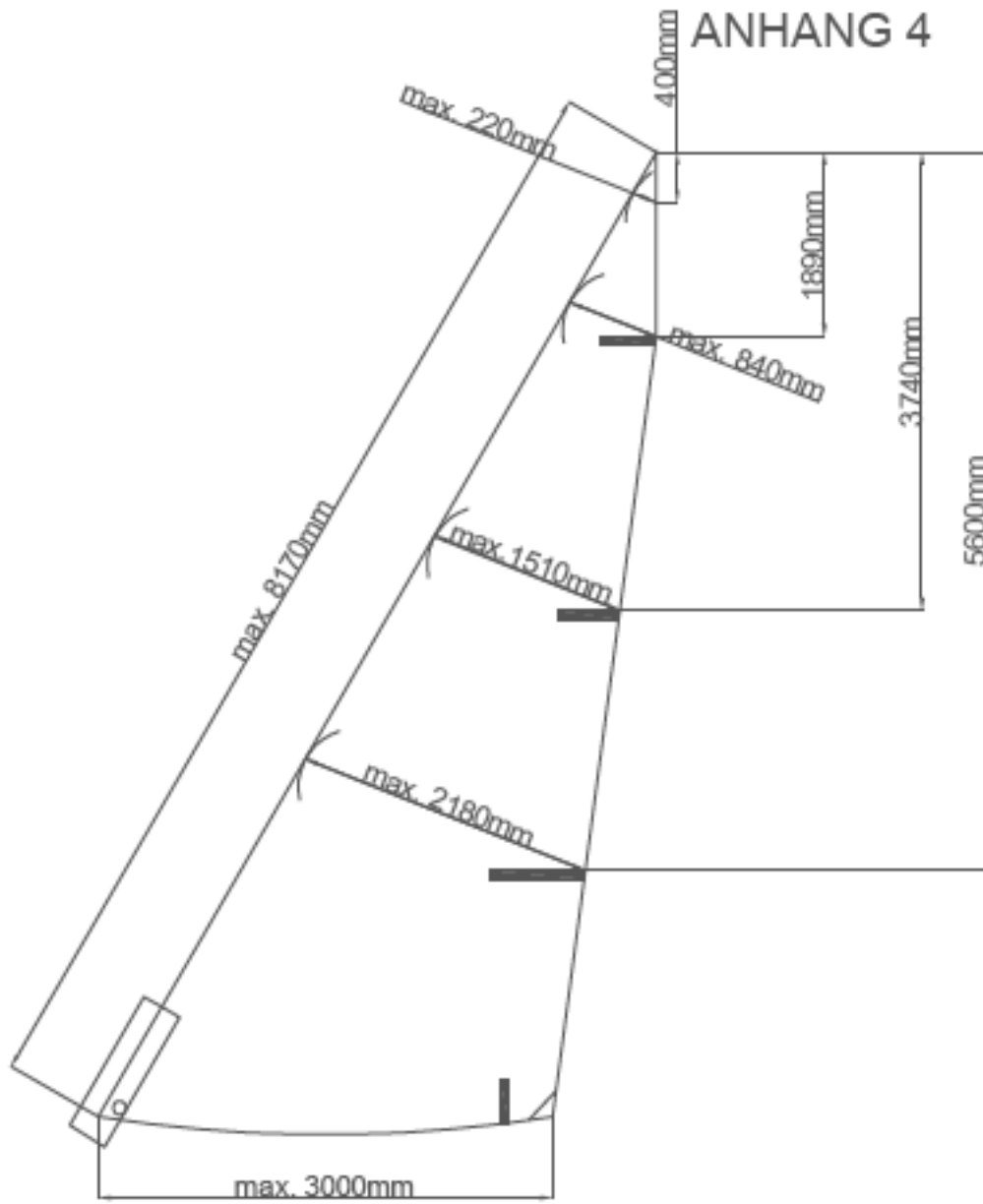
5.2 Anhang 2



5.3 Anhang 3

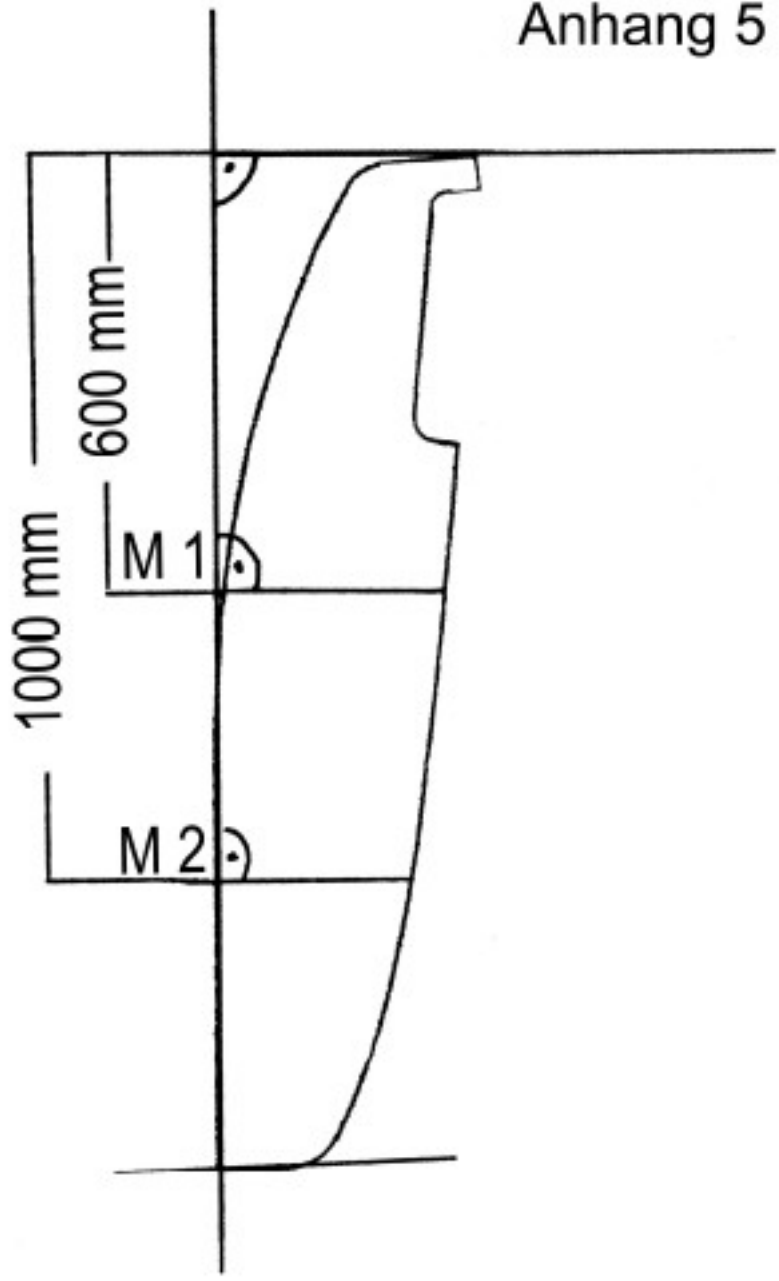


## 5.4 Anhang 4



5.5 Anhang 5

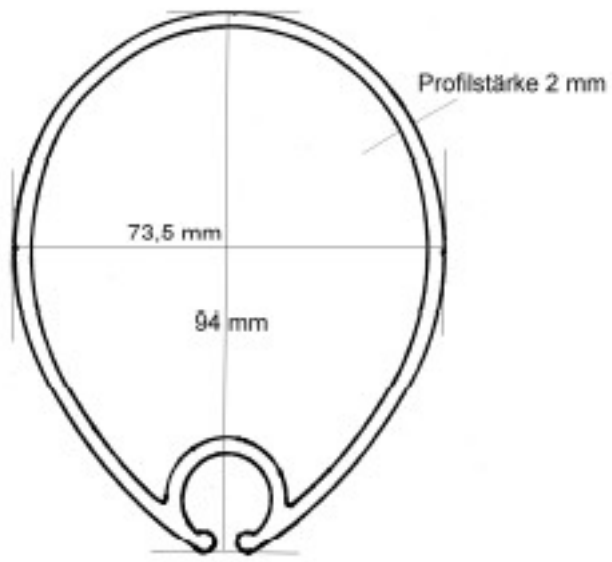
Anhang 5



## 5.6 Anhang 6

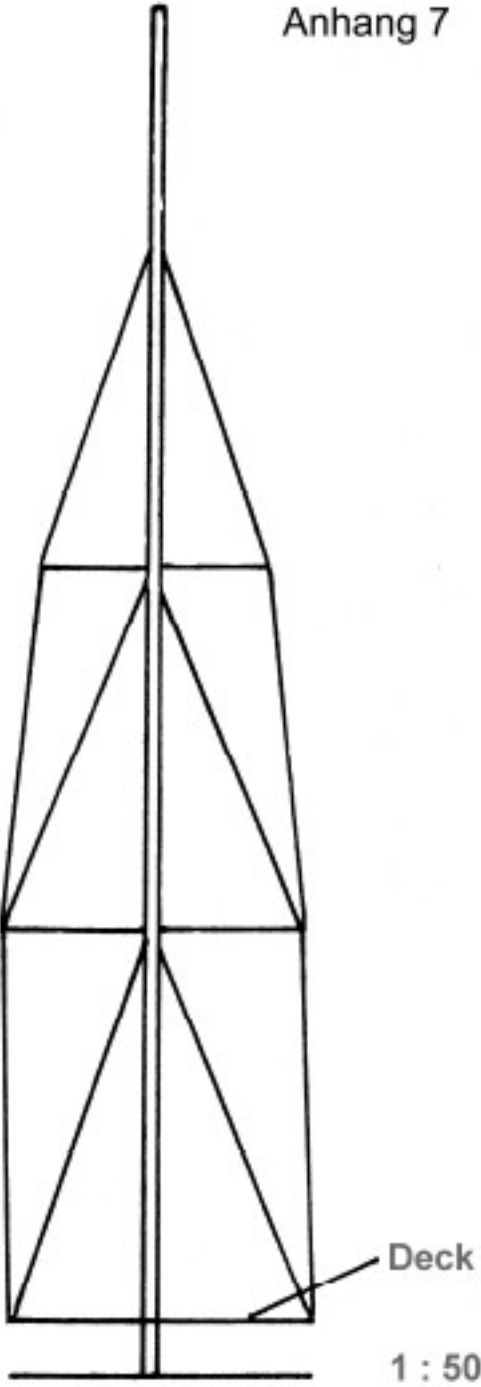
### Anhang 6

Mastprofil/Schnitt

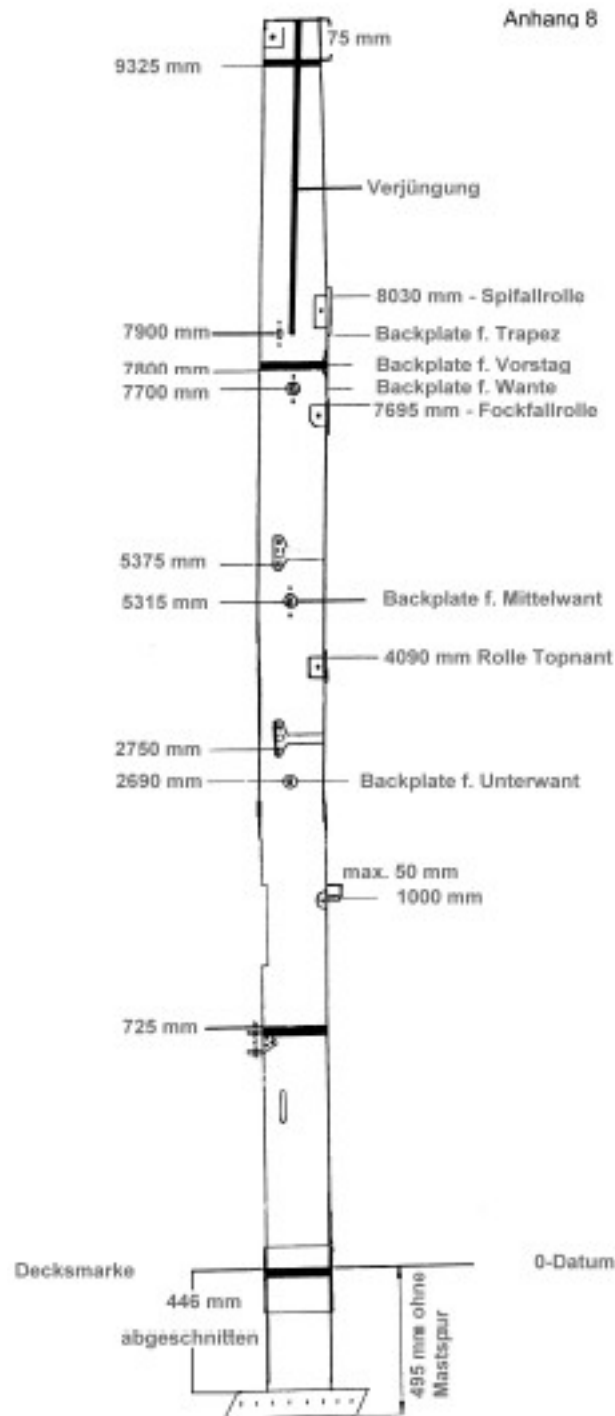




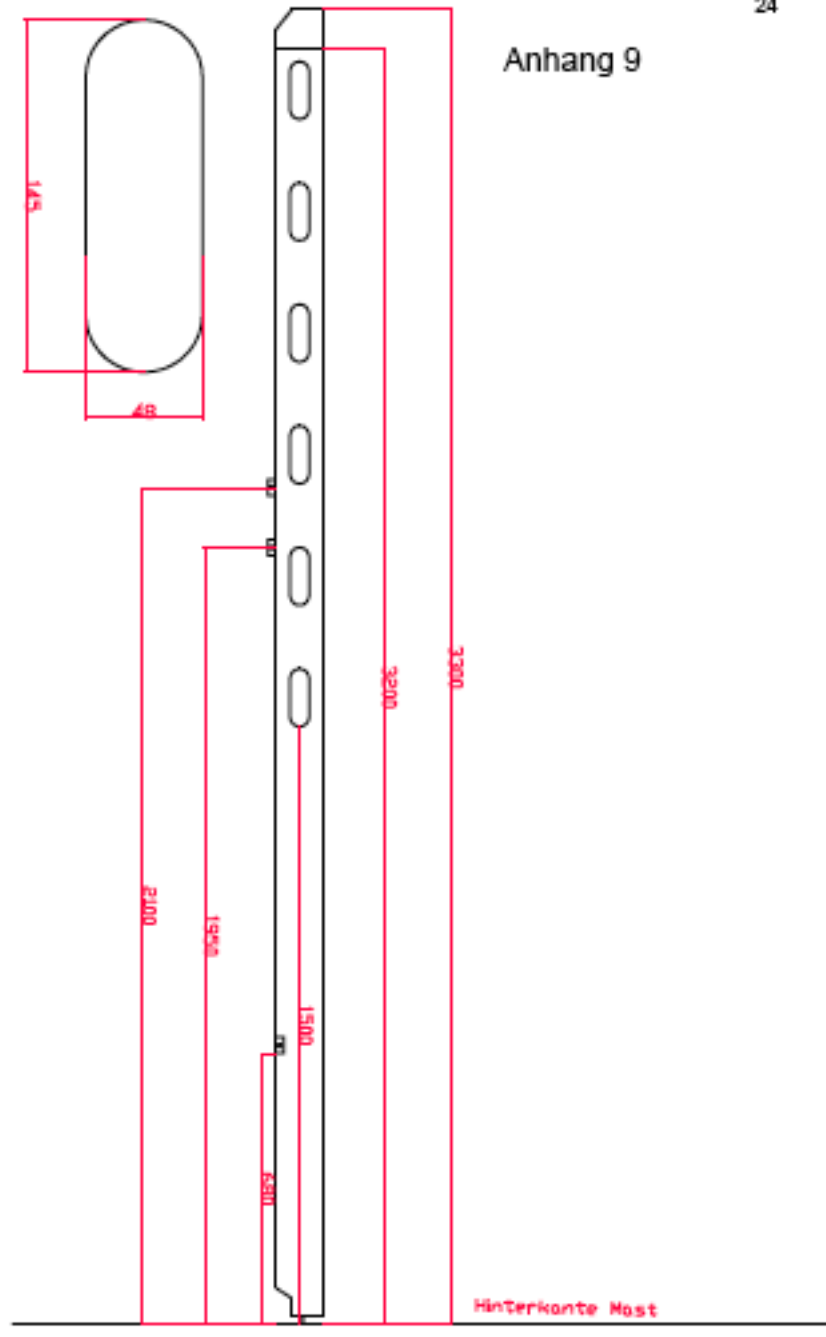
5.7 Anhang 7



# 5.8 Anhang 8



# 5.9 Anhang 9



Anhang 9

5.10 Anhang 10



5.11 Anhang 11

Anhang 11

