

KLASSENVORSCHRIFTEN

TRIAS-KLASSE

Herausgegeben vom Deutschen Segler-Verband

1. ALLGEMEINES

- 1.1 Das Dreimann-Kielboot „TRIAS“ wurde 1968 von Herrn Helmut Stöberl konstruiert mit dem Zweck, dem Regattasegler ein Boot zu geben, das
- a) preiswert in Anschaffung und Unterhalt ist,
 - b) einheitlich in seinen Segeleigenschaften und dennoch
 - c) die Anwendung technischen Fortschritts nicht ausschließt.

Zur Sicherung dieser Postulate dienen die nachfolgenden Klassenvorschriften.

- 1.2 Um unerwünschte Konstruktionen zu verhindern, die nicht im Sinne der Klasse sind, können Änderungen in den Klassenvorschriften kurzfristig vom Technischen Ausschuß des DSV nach Anhörung der Klassenvereinigung vorgenommen werden. Der Technische Ausschuß kann diese rückwirkend in Kraft setzen, wenn dies die Zielsetzung der Klasse erfordert.
- 1.3 Um technische Verbesserungen zu erproben, die über diese Vorschrift hinausgehen, kann der Technische Ausschuß des DSV auf Antrag der Klassenvereinigung einzelnen Booten (höchstens 3) Ausnahmegenehmigungen für die Teilnahme an Regatten erteilen. Diese Boote sind nicht meisterschaftsberechtigt. Nach genügender Erprobung entscheidet der Technische Ausschuß des DSV nach Anhörung der Klassenvereinigung, ob solche Verbesserungen zu Regatten zugelassen werden.
- 1.4 Alle Boote dieser Klasse müssen in Übereinstimmung mit den Klassenvorschriften gebaut sein. Bestehen Widersprüche zwischen Klassenvorschrift und dem Boot, so entscheidet der Technische Ausschuß nach Anhörung der Klassenvereinigung über entsprechende Maßnahmen.
- 1.5 Alles, was nach dieser Vorschrift nicht erlaubt ist, ist verboten.
- 1.6 Die Verwaltung der Klasse obliegt dem DSV in Zusammenarbeit mit der Klassenvereinigung.

- 1.7 Diese Vorschriften sind gültig ab 1.März 2023. Für Boote, die vor diesem Zeitpunkt gebaut wurden, gelten die zur Zeit der Erstvermessung gültigen Vorschriften, wenn die aktuellen Bestimmungen und Vorschriften für Rigg, Segel und Ausrüstung eingehalten werden. Bei Veränderung von Rumpf und/oder Deck müssen Ersatzteile ebenfalls einem typgeprüften Teil baugleich sein.

Änderungen dieser Vorschriften können auf einer hierzu einberufenen Hauptversammlung mit mindestens 2/3 Mehrheit der Anwesenden beschlossen werden oder auf dem Schriftwege mit 2/3 Mehrheit der binnen einer gesetzten Frist von mindestens 14 Tagen eingehenden Stimmen beschlossen werden. Die schriftliche Abstimmung ist unzulässig, wenn mindestens 10 Stimmberechtigte in dieser Frist dem schriftlichen Verfahren widersprechen.

- 1.8 Eine Haftung des DSV und der KV aus dieser Vorschrift, insbesondere aus Änderungen, durchgeführten Vermessungen oder erteilten Messbriefen ist ausgeschlossen.
- 1.9 Bootswerften und Vermesser werden im eigenen Namen und in eigener Verantwortung tätig.

2. GEBÜEHREN, BAULIZENZEN

- 2.1 Die Vermessungs- und Registriergebühren richten sich nach den jeweils gültigen Gebührenordnungen der nationalen Segelverbände.
- 2.2 Die Lizenzgebühren sind im Kaufpreis inbegriffen.
- 2.3 Die Vergabe von Baulizenzen kann nur durch die Trias-Klassen Vereinigung erfolgen.

3. HERSTELLER

- 3.1 Boote der TRIAS-Klasse dürfen nur von dafür lizenzierten Herstellern gefertigt werden. In diese Lizenzpflicht ist jeder Neuausbau von Rümpfen eingeschlossen. Von einer Lizenzierung ausgenommen sind in Einzelfällen Ersatzreparaturen . Im letzteren Fall ist jedoch eine Nachvermessung Pflicht. Amateurbau ist unzulässig.

- 3.2 Durch seine Unterschrift auf dem Messblatt erklärt der Hersteller, das Boot in Übereinstimmung mit den gültigen Vorschriften gebaut zu haben.
- 3.3 Der Hersteller ist verpflichtet, unter Verzicht auf die Einrede der Verjährung alle nachweislich beim Bau entstandenen Regelwidrigkeiten auf eigene Kosten zu beseitigen.

4 REGISTRIERUNG, MESSBRIEF

- 4.1 An Klassenwettfahrten dürfen nur solche Boote teilnehmen, für die ein gültiger, vom Landesverband auf den Namen des Eigners ausgestellter Messbrief vorliegt.
- 4.2 Der Messbrief des DSV wird vom DSV ausgestellt, wenn ein vom Vermesser ausgefülltes Vermessungsformblatt und ein vom Eigner und Vermesser ausgefüllter „Antrag auf Ausstellung eines internationalen Bootsscheines“ vorliegt. Messbriefe anderer nationaler Verbände werden anerkannt, wenn diese den Vorschriften entsprechen.
- 4.3 Mit dem Messbrief erhält der Eigner eine Vermessungsplakette, die deutlich sichtbar am Spiegel des Bootes anzubringen ist.
- 4.4 Die Segelnummer wird im Bereich des DSV von der TRIAS Klassenvereinigung vergeben. In den anderen Ländern richtet sich die Segelnummervergabe nach den Vorschriften des jeweiligen nationalen Verbandes.
- 4.5 Der Meßbrief wird ungültig durch
- a. Eignerwechsel: In diesem Fall muß der Meßbrief beim Nationalen Verband eingereicht werden, zusammen mit einer Erklärung des Voreigners, daß am Boot keine Veränderungen vorgenommen wurden, die gegen die Klassenvorschriften verstoßen.
 - b. Änderungen an Rumpf, Rigg oder Segel: Hierzu ist eine Nachvermessung durch einen anerkannten Vermesser notwendig.
 - c. Nichtübereinstimmung des Bootes mit den Klassenvorschriften

5. VERMESSUNG

- 5.1 Die Vermessung darf nur durch einen von einem nationalen Seglerverband anerkannten Vermesser vorgenommen werden.
- 5.2 Kein Vermesser darf ein Boot, Spieren, Segel oder Ausrüstung vermessen, die ihm gehören, die von ihm hergestellt wurden bzw. an denen er beteiligt oder Miteigentümer ist. Ausnahme bilden die C-Vermesser.
- 5.3 Der Vermesser ist berechtigt, Bauteile wie Beplankung, Deck, Spiegel, Kiel zur Feststellung ihrer Dicke und Zusammensetzung bohren zu lassen.
- 5.4 Soweit die Vorschrift nichts anderes aussagt, gelten die Vermessungsvorschriften der ISAF.
- 5.5 Nach der Erstvermessung ist der Eigner verantwortlich für die Einhaltung der Klassenlassenvorschriften.
- 5.6 Die Vermessung der Trias-Klasse kann in Form einer Typenüberprüfung bei Kunststoff-Serienbooten durchgeführt werden. Die Bedingungen einer Typenüberprüfung wird im einzelnen zwischen DSV und Bauwerft geregelt. Die Überprüfung selbst erfolgt nach folgenden Schema:
 - 5.6.1 Die ersten Boote einer Serie (mind. 3) werden von einem Vermesser entsprechend dieser Klassenvorschrift geprüft.
 - 5.6.2 Vom DSV werden die Meßblätter der Typenüberprüfung kontrolliert, und bei ausreichender Baugenauigkeit wird die Typenüberprüfung genehmigt .
 - 5.6.3 Der Vermesser kontrolliert weiterhin unregelmäßig die Fertigung der Werft, sofern er hierzu von der Klassenvereinigung beauftragt wird. Die Prüfungskosten übernimmt der Auftraggeber.
 - 5.6.4 Die Werft verpflichtet sich, die Klassenvorschriften einzuhalten und bei später festgestellten Abweichungen unter Verzicht auf die Einrede der Verjährung die Kosten für die Nachbesserung der gesamten Serie zu tragen.
 - 5.6.5 Werden die Formen erneuert bzw. geändert, muß der Vermesser für die Serie erneut die nach 5.6.1 geforderten Vermessungen durchführen. Die anfallenden Nachvermessungskosten übernimmt der Auftraggeber/Verursacher der Veränderung.

- 5.6.6 Boote einer Typenüberprüfungsserie erhalten einen Meßbrief mit dem Vermerk „typengeprüft“. Eine Einzeleintragung aller Maße entfällt. Ausgefüllt werden muß jedoch das Gewicht und Teile, die nicht von der Werft entsprechend dem Standard der Typenüberprüfung geliefert werden und somit einer Einzel Vermessung unterliegen.

6. IDENTIFIZIERUNGSZEICHEN

- 6.1 Die Baunummer der Werft ist nach EU-Richtlinie unauslöschlich, gut lesbar an der Steuerbord Alu-Schiene heckseitig einzustanzten. Die im Segel gefahrene Nummer und die am Rumpf angebrachte Nummer müssen identisch sein.
- 6.2 Das Klassenzeichen, der Nationalbuchstabe und die Unterscheidungsnummer muß in Übereinstimmung mit den I.W.B. Regel 25 in einer Gruppierung auf beiden Seiten des Großsegels in unterschiedlicher Höhe angebracht werden und zwar auf der Steuerbordseite höher als auf der Backbordseite. Das Zentrum der Gruppe muss sich oberhalb der halben Höhe des Segels befinden und sich farbig scharf von diesem abheben.
- Am Spinnaker ist etwa in halber Höhe auf beiden Seiten die Unterscheidungsnummer anzubringen (bei Wettfahrten im Ausland zusätzlich der Nationalbuchstabe).
- 6.3 Das Klassenzeichen muss dem im Segelriss angegebenen Zeichen entsprechen und muss deckungsgleich angebracht werden.
- 6.4 Folgende Mindestgrößen für Nationalbuchstaben und Nummern sind vorgeschrieben:

Höhe	300 mm
Breite	210 mm (ausgenommen Nr.1 und Buchstabe I)
Strichbreite	50 mm

Abstand zwischen den benachbarten Buchstaben und Zahlen ist 60 mm.

7. BAUVERFAHREN

- 7.1 Der Bootsrumpf besteht aus:
Außenschale, Innenschale, Deck, Kielflosse und Ruder.
- 7.1.1 Rumpf, und Deck müssen mittels einer Verbindungsprofilschiene mit einem Mindestgewicht von 0,8 kg/lfdm zusammengefügt werden.
Das Profilmaterial ist eine seewasserbeständige Alu-Legierung.
- 7.2 Der Rumpf einschließlich Deck und Innenschale muss, wenn nicht anders erlaubt (siehe Pkt.8.2.2.) aus glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK) hergestellt werden. Sämtliche Negativformen sind von einem vom DSV zu bestimmenden Vermesser zu überprüfen. Vor Freigabe der Serie ist eine Typenprüfung durchzuführen.

8. RUMPFVERMESSUNG

- 8.1 Alle Abmessungen des in waagrechtlicher Schwimmelage befindlichen Bootskörpers müssen innerhalb der Maße liegen, wie sie auf dem Maßblatt 1 dargestellt sind.
- 8.1.1 Länge über alles von der hinteren Spiegelkante bis Bugspitze LA 9.170 +/- 20 mm
Vermessungs „0“ Punkt ist der Schnittpunkt AK Spiegel – Decksante (siehe Detail 2)
Stevenoberkante ist der Schnittpunkt Schandeckslinie - V.K. Steven
- 8.1.2 Maximale Rumpfbreite BA 2.110 +/- 12 mm
- 8.1.3 Die Spant-Stationen 1-5 haben vom Vermessungs0-Punkt einen jeweiligen Abstand gemäß 1.Kolonne der Tabelle.
- 8.1.4 Die oberen Positionen der Spant-Stationen werden ermittelt, indem man von oberer Spiegelkante aus entlang der Schandeckslinie, 30 mm unterhalb und parallel zu dieser, die Umfangsmaße zu den Spantstationen gemäß Kolonne 2 der Tabelle anträgt (BSP).
- 8.1.5 nicht benutzt
- 8.1.6 Vertikale Höhe der Spanten 1-5 gemessen von jeweils Punkt L bis Decksante DO gemäß Kolonne 4 der Tabelle (HS).
- 8.1.7 Spant-Kettenumfangsmaße der Stationen 0-5 von Punkt D über Kielpunkt L bis Punkt D auf der gegenüberliegenden Seite gemäß Kolonne 5 (D-L-D-) der Tabelle.
- 8.1.8 Kielsprung, vertikaler Abstand von der O-Linie bis zur U.K.-Kiel der Stationen 1-5 gemäß Kolonne 6 der Tabelle.
- 8.1.9 Rumpfbreite gemessen an der Schandeckslinie der einzelnen Stationen ohne Scheuerleiste gemäß Kolonne 7 (B) der Tabelle.
- 8.1.10 Die Werft hat sicherzustellen, dass die Spantenkontur gemäß Messblatt eingehalten wird.
- 8.1.11 Die Rumpfaußenhaut muss überall gleichmäßig strakend sein. Von den Konstruktionslinien abweichende hohle Stellen oder Buckel von mehr als 5 mm Tiefe/Höhe sind unzulässig.

- 8.1.12 Spiegel-Neigung zur Vertikalen $NSP = 29^\circ \pm 2^\circ$
- 8.1.13 Abstand von hinterer Spiegelkante bis obere seitliche Spiegelkante $LSP1$
265 \pm 10 mm
- 8.1.14 Tabelle (s.nächste Seite)

8.2 Deck und Cockpit

- 8.2.1 Das Mindestgewicht des fertigen Decks beträgt 140 kg, ohne Beschläge, jedoch inkl. Befestigungsprofil .
- 8.2.2 Deck in Holzbauweise ist erlaubt.
- 8.2.3 Cockpit
- 8.2.3.1 Hinterkante $DH = \text{min. } 2.155 \text{ mm}$
- 8.2.3.2 Großschot Leitschiene $TS = 3.135 \text{ mm} \pm 30 \text{ mm}$
max. 25 mm über Deck und nur innerhalb der Cockpitbreite liegen.
- 8.2.3.3 Vorderkante $DV = \text{max. } 5.080 \text{ mm}$
- 8.2.3.4 Breite des Cockpits $DBM = \text{max. } 1150 \text{ mm}$
- 8.2.4. Mastschlitz
- 8.2.4.1 Vorderkante $MSV = \text{max. } 5.590 \text{ mm}$
- 8.2.4.2 Breite des Mastschlitzes $MSB = \text{max. } 130 \text{ mm}$
- 8.2.5 Decksdurchführungen (Mitte Loch gemessen)
- 8.2.5.1 Oberwant $OWL = 5.250 \pm 20 \text{ mm}$
- 8.2.5.2 Unterwant $ÜWL = 5.180 \pm 20 \text{ mm}$
- 8.2.5.3 Abstand querschiffs für
Oberwanten und
Unterwanten $WB = 1610 \pm 20 \text{ mm}$
- 8.2.5.4 Vorstag $VS = \text{max. } 7.755 \text{ mm}$
- 8.2.6 Das Deck muss überall begehbar sein.
- 8.2.7 Mindestens 2 Lenzventile im Cockpitbereich sind vorgeschrieben, maximal 4 Lenzventile sind erlaubt -
Nettoöffnung je Lenzventil mind. 20 cm²

8.3 Auftrieb und Sicherheit

- 8.3.1 Das segelfertige Boot muss in geflutetem Zustand mit 5 Personen im Cockpit (= 400 kg) schwimmen.
- 8.3.2 Das Mindestauftriebsvolumen muss durch genügend große Auftriebskammern gewährleistet sein. Diese müssen während der Wettfahrten permanent geschlossen sein.

9. KIEL

9.1 Die Kielflosse besteht aus zwei Kunststoffschalen, die den Bleiballast umschließen. Beide Schalen sind durch Laminat fugenlos zusammenzufügen und in einer Form auszuschäumen- Das Gewicht des Ballast-Kiels = 610 +/- 15 kg.

9.2 Lage der Kielflosse, vom 0-Punkt gemessen:

9.2.1	Abstand vom 0-Punkt zum Schnittpunkt Hinterkante/ Unterkante der Kielflosse SPK = 3.920 +/- 20 mm	BO = 440 +/- 10 mm BV ^{ss} = 160 +/- 10 mm BU = 400 +/- 10 mm HV = 895 +/- 10 mm HH = 945 +/- 10 mm = 60 +/- 5 mm
-------	--	---

9.3 Formtreue des Ballastkiels

9.3.1 Toleranz bei den Längenmaßen +/- 10mm

Toleranz bei den Dickenmaßen +/- 10mm

9.3.2 „0“-Linie bis Unterkante Ballastkiel

KS = 880 +/- 12 mm

9.3.3 Stärke der Kielflosse an der dicksten Stelle des
Kielwulstes KD1 = 213 +/- 10

9.3.4 Stärke der Kielflosse an der schwächsten Stelle oberhalb des
Kielwulstes KD2 = 80 +/- 10

10. RUDER

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

Der Ruderschaft wird bei der Herstellung in das Ruderblatt integriert.

10.2. Der Ruderschaft besteht aus nichtrostendem Stahl von min. 42,0 mm x 5 mm Wanddicke.

2 ineinandergesteckte Rohre, deren Wanddicken zusammen 5 mm ergeben, sind erlaubt.

10.3 Abmessungen

10.3.1 Obere Breite

10.3.2 Breite vor der Ruderschaftsachse

10.3.3 Untere Breite

10.3.4 Länge Vorderkante

10.3.5 Länge Hinterkante

10.3.6 Dicke oben

- 10.4 Schnittpunkt mit Ruderstock/Außenhaut vom Nullpunkt entlang dem Kiel
gemessen $RU = 1475 \pm 10 \text{ mm}$
- 10.5 Schnittpunkt Mitte Ruderstock/Deck vom Nullpunkt $RO = 1470 \pm 15 \text{ mm}$
- 10.6 Abstand von Nullpunkt bis Schnittpunkt Unterkante/ Hinterkante
Ruderblatt $SPR = 1745 \pm 15 \text{ mm}$.

11. GEWICHT DES BOOTSKÖRPERS

- 11.1 Das Gewicht des sauberen und trockenen Bootskörpers komplett nach Regel 7.1.,
einschl. Kielflosse, Ruder und aller festmontierten Beschläge und Auftriebskörper
jedoch ohne Rigg, Segel und lose Ausrüstung muss mindestens 1.150 kg betragen.
- 11.2 Ausgleichsgewichte - max. 50 kg
Ausgleichsgewichte aus Blei sind zu gleichen Teilen vor und hinter dem Cockpit an der
Decksunterseite einzulaminieren. Die Abmessungen der Ausgleichsgewichte müssen im
eingebauten Zustand kontrollierbar sein. Zusätzlicher Innenballast ist verboten.
- 11.3 Das Gewicht und die Anzahl der Ausgleichsgewichte sind im Meßbrief einzutragen.

12. MAST

- 12.1 Der Mast muss aus einem gezogenen Profilrohr aus einer Aluminiumlegierung mit
integrierter, durchgehender Nut bestehen.
- 12.2 Minimal-Querschnitt des Mastprofils:
Querschiffs: 71 mm
Längsschiffs einschl. Nut: 108 mm
Minimales Profilgewicht: 2.2 kg/m
- 12.3 Permanent gebogene oder drehbare Masten sind verboten.
- 12.4 Verjüngen des Mastes ist ab 8030 mm von Punkt „B“ zum TOP erlaubt.
- 12.5 Messmarken (mind.10 mm breit) müssen in kontrastierender Farbe um den Mast
gemalt sein .Klebebänder sind zulässig, wenn die Positionen angekört sind.
- 12.6 Alle folgenden Mastmaße werden von Punkt „B“ aus gemessen. Punkt „B“ ist
identisch mit der Decksoberkante (Vorderkante Mast) beim Mastaustritt und
entspricht der Oberkante Decksmessmarke (siehe Massblatt 2 Mast und Baum).
- 12.6.1 $MI =$ Oberkante Großbaum max. 930 mm
Verlängerung zum Mast bis Oberkante Messmarke Punkt B
- 12.6.2 $MVS =$ Schnittpunkt Vorstag mit Vorkante Mast bis
Oberkante Messmarke Punkt B max. 8.030 mm
- 12.6.3 $MII =$ Punkt B (Oberkante Decksmessmarke) bis Unterkante
Topmarke max.10.330 mm

- 12.7 Das Spinnakerfall darf mit seiner Unterseite nicht höher als 150 mm über „MVS“ und nicht mehr als 150 mm vor der Mastvorderkante unterstützt werden.
SFH max. 150 mm SFV max. 150 mm.
- 12.8 Länge des Achterstag-Galgens am Masttop
von Hinterkante Mast LG max. 120 mm
- 12.9. Masttop-Gewicht
- 12.9.1. Mast in horizontaler Lage:
Alle Fallen in Segelposition, stehendes und laufendes Gut muss mit Hilfe leichten Garns so gebunden sein, dass kein Teil ausserhalb der Waage aufliegen und den Boden berühren kann.
- 12.9.2. Der Mast ist an Oberkante Messmarke MI so zu unterstützen, daß er frei liegt. Das an dieser Stelle festgebundene stehende und laufende Gut soll über die Unterstützung nach unten hängen.
- 12.9.3. Der so unterstützte Mast wird an Unterkante Messmarke MI I verwogen. Das Gewicht an dieser Stelle darf 12,0 kg nicht unterschreiten. Bei Unterschreiten des Topgewichts muss das entsprechende Ausgleichsgewicht am Masttop fest und sichtbar angebracht werden.

13. GROSSBAUM

- 13.1 Der Großbaum muss aus einem gleichmäßigen Profil aus einer Aluminium-Legierung mit integrierter Segelnut für das Unterliek bestehen.
- 13.2 Das Profil muss durch einen kreisrunden Querschnitt von max. 120 mm passen.
Die Wandstärke 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 waagrechter
Baumlage ist max. 3.200 mm
- 13.5 Art des Vor- und Unterliekstreckers sowie des Baumniederholers ist freigestellt.
- 13.6 Mindest-Gewicht des Großbaumes ohne lose Teile und Leinen/Schot,
jedoch einschl. Halsbeschlag 4,0 kg
- 13.7 Durchbrüche sind erlaubt sofern das Mindestgewicht nicht wird.

14. SPINNAKERBAUM

Länge des am Mast eingehängten Spi-Baumes waagrecht gemessen
von Mast-Vorderkante in Längsschiffsrichtung bis zum äußersten,
vorderen Ende des Spi-Baumes: SpL max. 2.750 mm

Material: Aluminium – Legierung

15 STEHENDES/LAUFENDES GUT

15.1 Es sind vorgeschrieben:

Backbord und Steuerbord je

1 Oberwant	von mind. 4 mm	Durchmesser
1 Unterwant	von mind. 4 mm	Durchmesser
1 Backstag	von mind. 4 mm	Durchmesser
1 Saling		
1 Vors tag	von mind. 4 mm	Durchmesser
1 Achterstag	von mind. 3 mm	Durchmesser

15.2 Profilstage sind verboten.

15.3 Weitere Verstagungen zum Masttrimm sind verboten.

16. BESCHLAEUGE

16.1 Die Art der Beschläge und deren Anordnung sind freigestellt, sofern diese Vorschrift nichts anderes festlegt.

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

16.3 Es dürfen keine die Rumpfaußenhaut durchbrechende Beschläge montiert sein zum Zweck der Führung von stehendem oder laufendem Gut. Ferner dürfen diese auch die Scheuerleisten seitlich nicht überragen.

17. SEGEL

17.1 Für die Herstellung und Vermessung der Segel gelten generell die IYRU-Segelvermessungsvorschriften. Die Segel müssen in allen Maßen dem Maßblatt 2 entsprechen .

17.1.1. Während einer Regatta dürfen nur Segel gefahren werden, die von einem anerkannten Vermesser eines nationalen Verbandes vermessen und als solches von ihm gekennzeichnet worden sind.

17.1.2. Für die Vermessung müssen die Segel trocken sein. Das Segeltuch muss so straff gespannt werden, dass Falten quer zur Vermessungslinie verschwinden.

- 17.1.3. Die Segel müssen aus einem gewebten Fasertuch mit folgenden Mindestgewichten und Mindeststärken hergestellt sein; folienbeschichtetes Tuch ist verboten.

Großsegel	mindestens 185 g/qm = 0,18 my
Genua	mindestens 120 g/qm = 0,14 my
Fock	mindestens 150 g/qm = 0,15 my
Spinnaker	mindestens 20 g/qm = 0,03 my

Im Zweifelsfalle sind die Mindestflächengewichte einzuhalten und nachzuweisen.

- 17.1.4 Gemäß IYRU-Regel 1.3.1 sind Segel-Versteifungen aus Gewebe nur an jeder Ecke des Segels zulässig. Diese Versteifungen müssen innerhalb des unten aufgeführten Abstandes vom entsprechenden Vermessungspunkt des Segels liegen.

Fock und Genua	384 mm
Großsegel	432 mm
Spinnaker	387 mm

Verstärkungen aus nicht mehr als 2 zusätzlichen Lagen des gleichen Segeltuches des Segels, sind bis zu einem Abstand bei

Fock und Genua	1.152 mm
Großsegel	1.297 mm
Spinnaker	1.161 mm

vom entsprechenden Vermessungspunkt des Segels erlaubt.

- 17.1.5 Die Vorsegel dürfen mit Stagreitern oder mit Reißverschluss am Vorstag befestigt werden.
- 17.1.6. Die Vorsegel dürfen mit Rollfockwickler gefahren werden.
- 17.2 Großsegel
- 17.2.1 Das Großsegel muss innerhalb der unter 12.6.1 und 12.6.3 festgelegten Messmarken gefahren werden. Die Oberkante des Großbaumes bzw. deren Verlängerung darf sich bei rechtwinkliger Stellung zum Mast nicht unterhalb der Messmarke M1 befinden.
- 17.2.2 Achterliek-Länge gemessen als Sehne AL max. 9.850 mm.
- 17.2.3 Waagrechte Breite des Kopfes rechtwinkelig zum Mast gemessen max. 140 mm
- 17.2.4 An den 1/4, 1/2, 3/4, Punkten der Achterlieklänge kürzeste Entfernung von Achterliek bis zum Vorliek incl. Liektau
- | | | |
|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| 1/4 Weite | 1/4 W = max. 1.180 mm | 1/2 Weite |
| 1/2 W = max. 2.000 mm | 3/4 Weite | 3/4 W = max. 2.720 mm |
- 17.2.5 Vier Latten aus beliebigem Material sind vorgeschrieben. Die Latten müssen das Achterliek etwa in gleiche Teile teilen; Max. Abweichung +/- 50 mm
Die oberste Latte darf durchgehend sein, max. Länge aller
Anderen L2 = 1.000 mm

- 17.3 Fock
- 17.3.1 Vorlieklänge VL = max 7.800 mm
Achterlieklänge AL = max 7.300 mm
Unterlieklänge UL = max 3.100 mm
Mittellieklänge von Segelkopf bis Mitte Unterliek ML = max 7.700 mm
- 17.3.2 Von 1/2 Achterlieklänge die kürzeste Entfernung zum Vorliek
1/2 W = max. 1.320 mm
- 17.3.3 An einem Punkt des Achterlieks 500 mm unterhalb des Segelkopfes die kürzeste Entfernung zum Vorliek WT max. 330 mm
- 17.3.4 Erlaubt sind max. 3 Latten im Achterliek mit einer Länge von LF max. 400 mm
Die Latten müssen das Achterliek in gleiche Teile teilen;
max. Abweichung + 100 mm
- 17.3.5 Die Vorderkante des Fockvorliekes oder dessen Verlängerung darf das Deck bei geheisstem Segel nicht vor dem Vorstag schneiden.
- 17.3.6 Die Vor-, Achter- und Mittellieklänge wird vom Segelkopf gemessen. Der Kopf darf nicht breiter als 45 mm sein.
- 17.3.7 Eine Schothornplatte aus einem beliebigen Material, welches in ein Rechteck von max. 50 x 200 mm passen muss, ist in den Vorsegeln erlaubt.
- 17.4 Genua
- 17.4.1 Vorlieklänge VL = max. 7.800 mm
Achterlieklänge AL = max. 7.550 mm
Unterlieklänge UL = max. 4.300 mm
Mittellieklänge von Segelkopf bis Mitte Unterliek ML = max. 7.700 mm
- 17.4.2 Von 1/2 Achterliekpunkt die kürzeste Entfernung zum Vorliek 1/2 W = max. 1.995 mm
- 17.4.3 An einem Punkt des Achterlieks 250 mm unterhalb des Segelkopfes die kürzeste Entfernung zum Vorliek WT max. 170 mm
- 17.4.4 Latten im Achterliek sind verboten.
- 17.4.5 Die Vorderkante des Genuavorliekes oder dessen Verlängerung darf das Deck bei geheisstem Segel nicht vor dem Vorstag schneiden.
- 17.4.6 Die Vor-, Achter- und Mittellieklänge wird vom Segel köpf gemessen, der Kopf darf nicht breiter als 45 mm sein.
- 17.4.7 Eine Schothornplatte aus einem beliebigen Material; welches in ein Rechteck von max. 50 x 200 mm passen muss, ist in den Vorsegeln erlaubt.

- 17.5 Spinnaker
- 17.5.1 Der Spinnaker ist zur Vermessung einmal zu falten und zwar so, dass bei der Faltung die beiden Schothörner aufeinander liegen.
- 17.5.2 Seitenliek längs der Rundung $SL = 7.900 - 200 \text{ mm}$
- 17.5.3 Die Mittelbreite wird ermittelt 3950 mm vom Kopf entlang der aufeinanderliegenden Seitenlieken und 4.650 mm vom Kopf entlang der gefalteten Mittellinie.
 $1/2 MB = 3.250 - 100 \text{ mm}$
- 17.5.4 $1/2$ Unterliek längs der Rundung
 $1/2 UL = 3.000 - 100 \text{ mm}$
- 17.5.5 Ein Kopfbrett ist nicht erlaubt
- 17.5.6 Mittelliek-Länge vom Kopf entlang der Mittellieknaht bis Unterliek
 $ML = \text{max. } 9.800 \text{ mm}$

18. ÄUSRÜESTUNG

- 18.1 Bei Wettfahrten müssen folgende Gegenstände an Bord sein.

- 3 Schwimmwesten
 - 2 Stechpaddel, mindestens 1,20 m Länge
 - 1 Anker mindestens 5 kg
 - 1 Ankerschleppleine, mind. 25 m, \varnothing 12 mm
 - 1 Festmacherleinen, mind. je 8 m, \varnothing 10 mm
 - 1 Eimer mit mind. 5 ltr. Fassungsvermögen
 - 1 Fender von einer für diese Schiffsgröße ausreichenden Dimensionen.
- Zusätzliche Ausrüstungsgegenstände gemäß Ausschreibung des Veranstalters.

VORSCHRIFTEN FÜR KLASSENWETTFAHRTEN

19. WETTSEGELBESTIMMÜNGEN

In direktem Zusammenhang mit diesen Klassenregeln stehen folgende Regeln der TWB:

19, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 54, 57, 59, 61, 62, 74.3,
74.4

Klassenwettfahrten werden nach den IWB sowie der Wettfahrtordnung des Deutschen Segler-Verbandes ausgetragen. Von diesen Bestimmungen darf nur mit Zustimmung des DSV abgewichen werden.

20. KLASSENVORSCHRIFT

- 20.1 Diese Klassenvorschrift ist bindend für alle Regatten. Wettfahrtausschüsse sind nicht berechtigt, von dieser Vorschrift abzuweichen.
- 20.2 Der Eigner ist dafür verantwortlich, dass sein Boot der Klassenvorschrift entspricht.
- 20.3 Während einer Wettfahrtserie dürfen nicht mehr als zwei Satz Segel gefahren werden. Ein Satz Segel besteht aus 1 Großsegel, 1 Genua, 1 Fock und 1 Spinnaker
- 20.4 Während einer Wettfahrt darf nur ein Satz Segel gefahren werden.

21. VERMESSUNG

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

Wird bei Kontroll-Vermessungen eine Verletzung dieser Klassenvorschrift festgestellt, so muss der Wettfahrt-Ausschuss die in den Regeln 74.2 und 74.4 IWB vorgesehenen Maßnahmen treffen.

Weiterhin ist dem DSV über diesen Vorfall Bericht zu erstatten.

22. BESATZUNG

Die Besatzung muss aus 3 Personen bestehen.

23. WERBUNG

Die nach Kategorie C des Anhang 1 der Wettfahrtregeln (Anhänge Teil II- Werbekodex der ISAF) Regulation 2Off zugelassene Werbung wird für die TRIAS Klasse ausschließlich auf den Spinnaker begrenzt.

24. Digitale Vorrichtungen

Der Gebrauch eines digitalen Kompass mit Timer und/oder Uhr ist erlaubt.

Der Kompass muss mit Batterie oder Solarzellen betrieben werden. Der

Kompass darf keine externen Anschlüsse haben . Eine GPS Unterstützung ist nicht erlaubt.

25. Ausreitvorrichtungen

Während des Ausreitens kann die Mannschaft Handgriffe und/oder Fußgurte zur Sicherheit benutzen. Als weitere Ausreithilfe sind Ausreit/Hängewesten mit selbstöffnenden Haken erlaubt. Alle Fußgurte oder Ausreitvorrichtungen müssen so beschaffen sein, dass sie während eines normalen Wendemanövers vollständig von den Füßen frei kommen. Der Gebrauch von Fußfesseln oder einzelner enger Fußschlaufen für jeden Fuß ist ausdrücklich verboten. Handgriffe jeder Art sind nur auf Deck/im Deck erlaubt. Die Verwendung von Trapezen ist ausdrücklich verboten.

OFFIZIELLE PLAENE

Maßblatt 1 Rumpf und Deck

Maßblatt 2 Mast und Baum

Maßblatt 3 Segel

Vermessungsformblatt des DSV

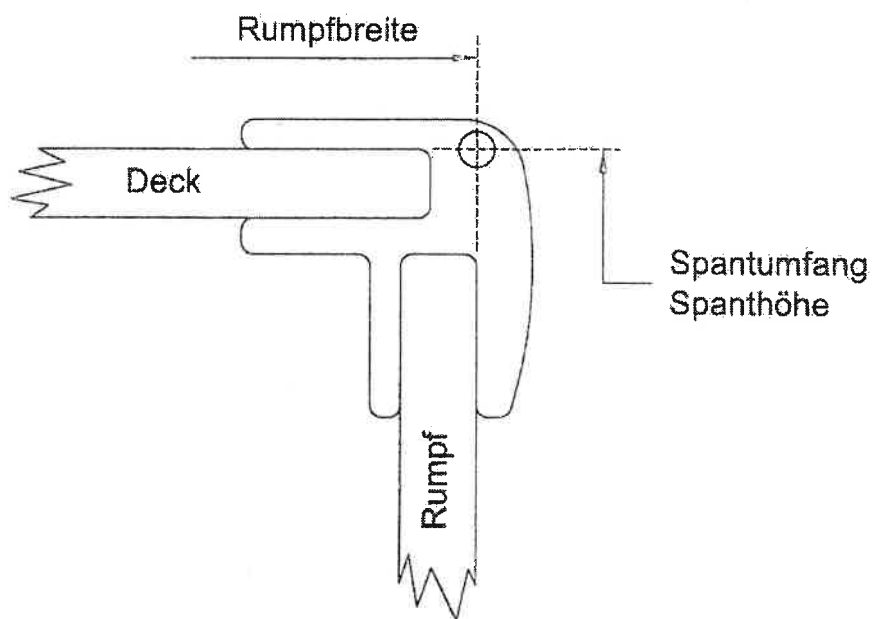
TRIAS TABELLENBLATT

Station	Spant Station Abstand Station von Spant 0	Spannposition BSP von Vermesspkt. 0	Spannhöhe HS L-DO(Deck)	Spantumfang D-L-D SU	Kielsprung vertikal KI Basis-L	Rumpfbreite B
Achtersteven	-265 +/- 10	-	-	-	580 ± 0	0
0	0	0	438 ± 15	1709 ± 10	533 ± 10	1164 ± 12
1	1175	1189	565 ± 15	2275 ± 10	424 ± 10	1584 ± 12
2	2205	2231	682 ± 15	2718 ± 15	316 ± 10	1884 ± 12
3	3605	3635	822 ± 15	3066 ± 15	190 ± 10	2102 ± 12
4	5975	6014	918 ± 15	2778 ± 15	141 ± 10	1832 ± 12
5	7225	7297	809 ± 15	2099 ± 10	296 ± 10	1242 ± 12
Vorsteven	8905 ± 20	-	-	-	1175 ± 0	-

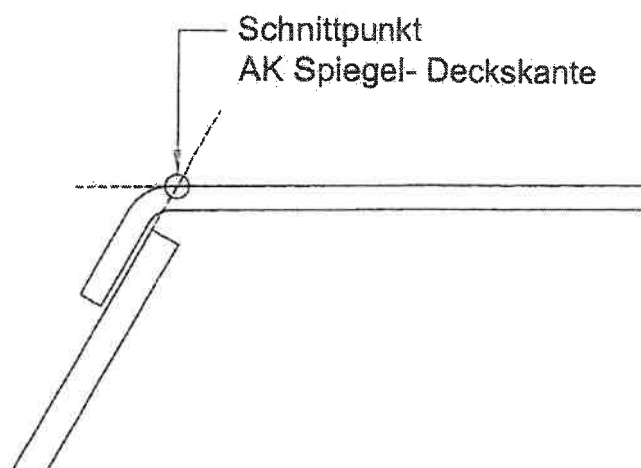
Stand 01.04.2013

Anlage zur Trias Bauvorschrift

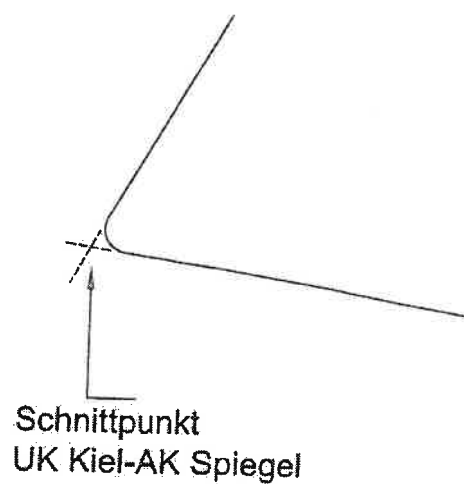
Detail 1

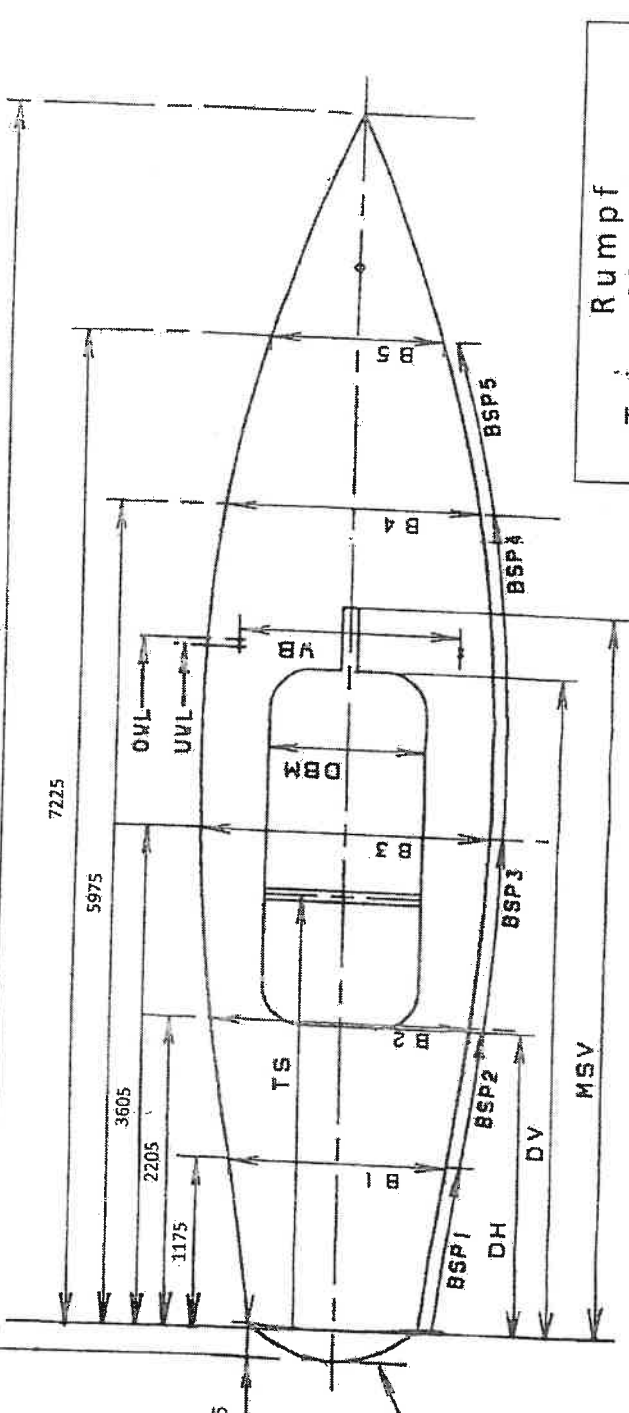
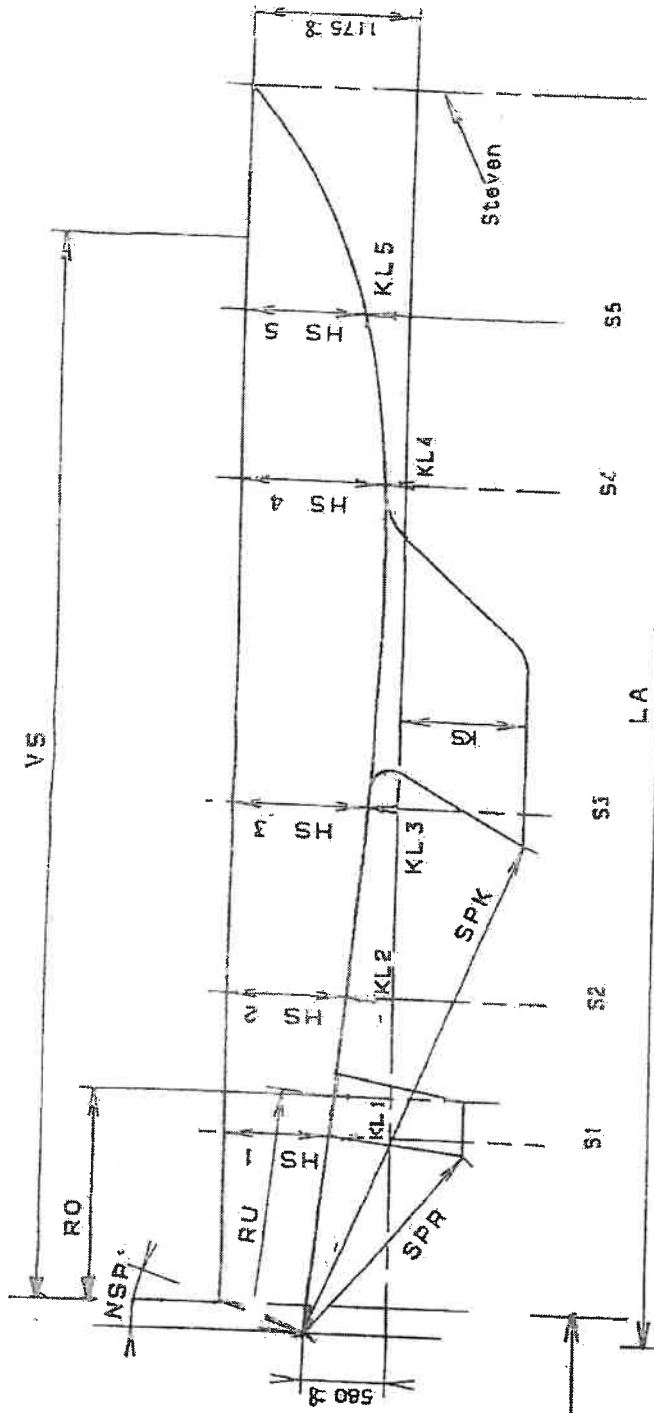


Detail 2

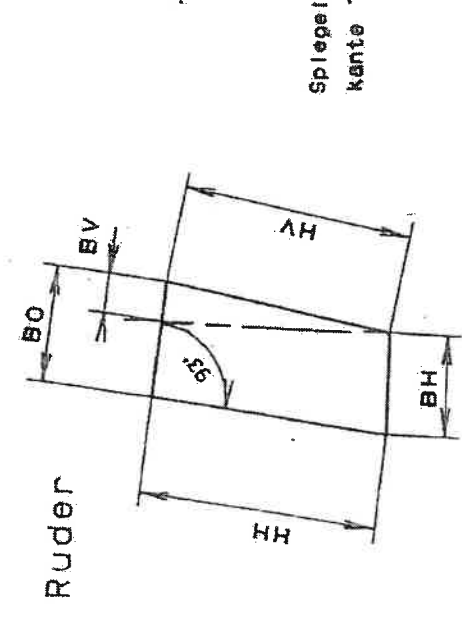
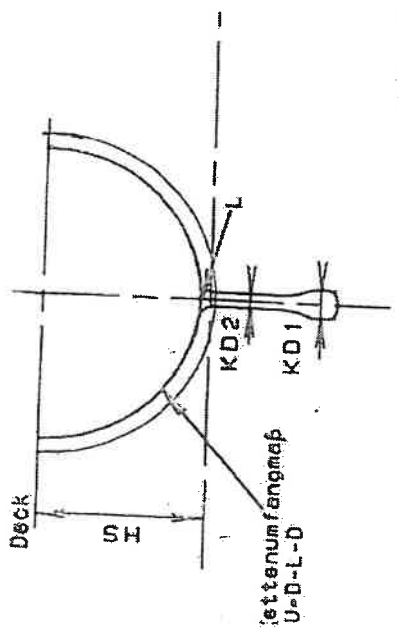


Detail 3





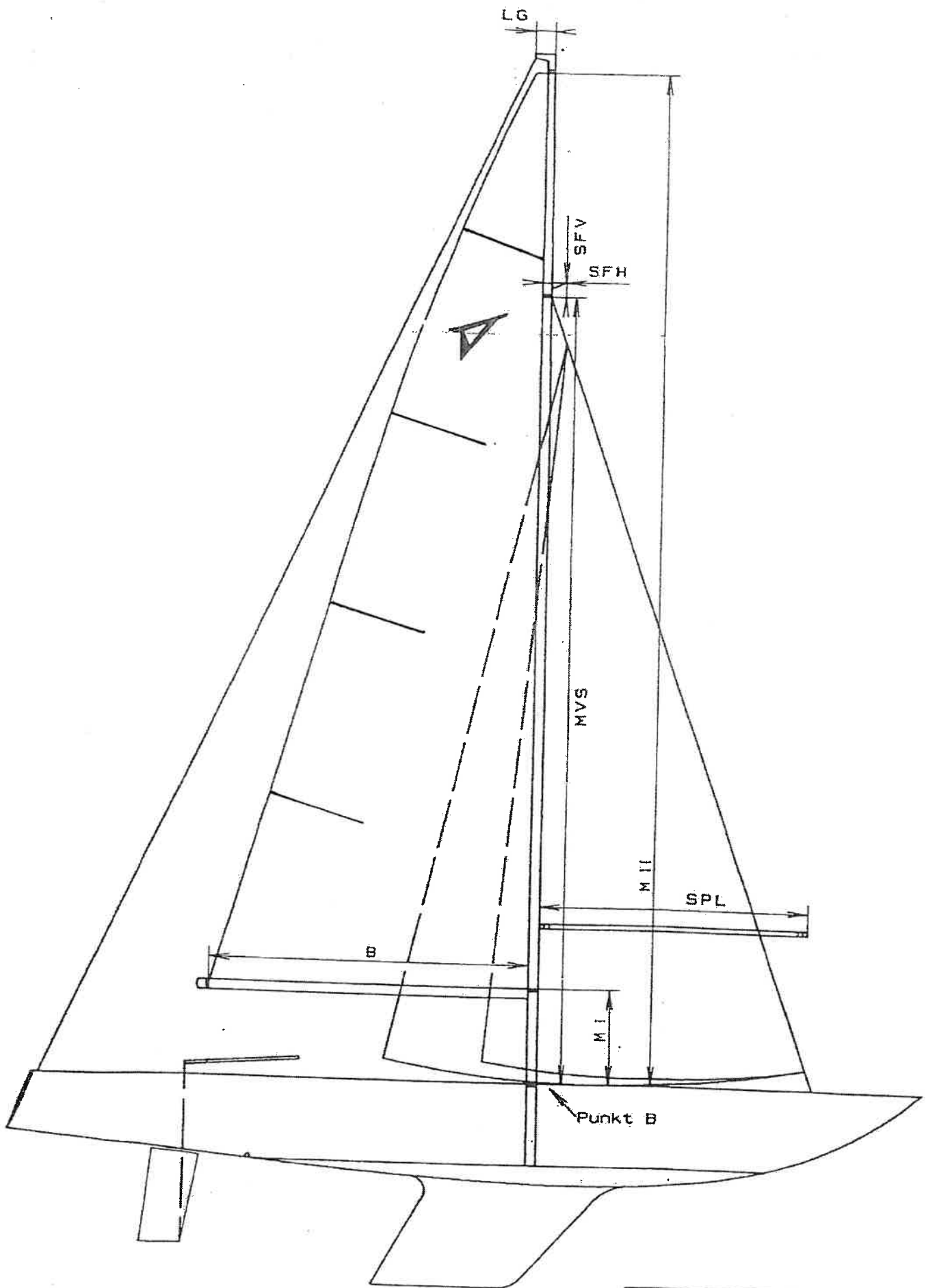
Rumpf
Trias Massblatt 1



0-Punkt

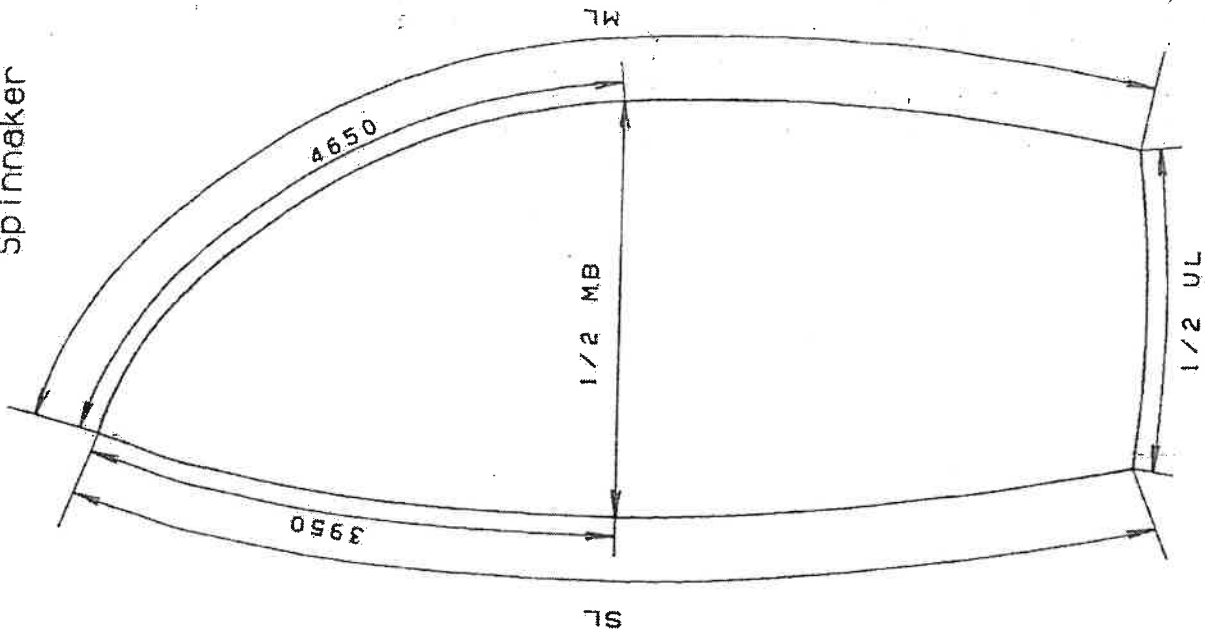
Spiegel-
kante

Ruder

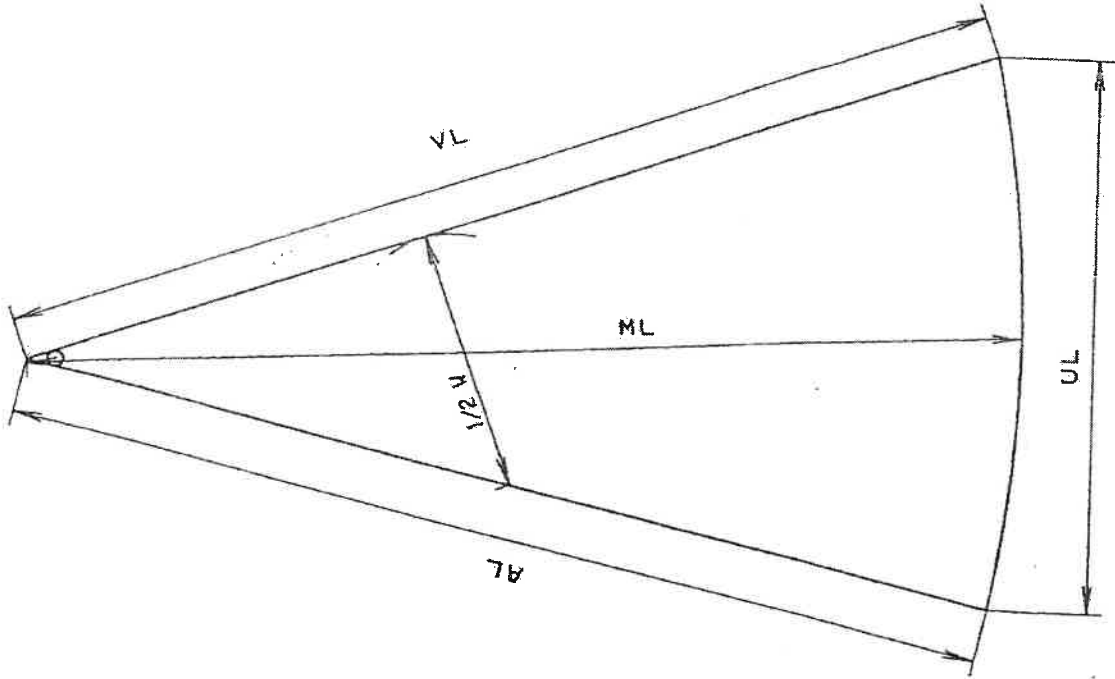


Mast + Baum
 Trias Massblatt 2.

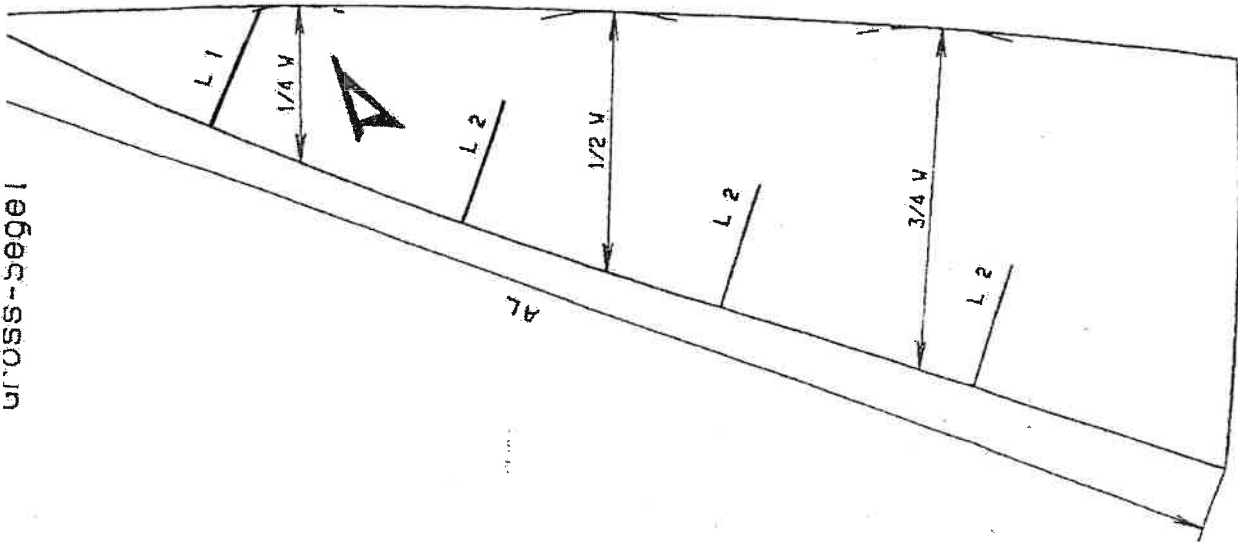
Spinnaker



Genoa + Fock



Gross-segel



Segel
 Trias Massblatt 3