



STRALE

*Konstantkonbestimmung
der Strale*

1973

DEUTSCHLAND

BK



METZELER Zubehör- Programm



Zur Bekleidung

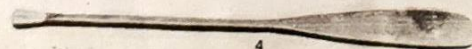
- 1 **Seglerbekleidung** aus beschichtetem Synthetikgewebe mit geschweißten und gesteppten Nähten, leichte Qualität
Hose: im Bund zum Schnüren
 Größen: Klein S, mittel M, groß L, für Damen, Herren und Jugendliche 10/12 Jahre DM 15,90
Anorak: mit angeschnittener Kapuze
 Größen: Klein S, mittel M, groß L, für Damen und Herren und für Jugendliche 10/12 Jahre DM 23,60
dt.: mit großer Brusttasche
 Größen: Klein S, mittel M, groß L, für Damen und Herren DM 38,—
 für Jugendliche 10/12 Jahre DM 36,—
- 2 **dto. schwere Qualität**
Hose: Trägerhose mit Latz, wasserdichter Tasche und Bein-Windfang
 Größen: Jugend 10/12 Jahre DM 33,—
 für Damen und Herren klein S DM 33,—
 mittel M DM 38,—
 groß L DM 38,—
- Jacke:** mit Reißverschluß und Klettverschluß, angeschnittener Kapuze mit Schirm, Arm-Windfang
 Größen: Jugend 10/12 Jahre DM 47,—
 für Damen und Herren klein S DM 47,—
 mittel M DM 52,—
 groß L DM 52,—

Zur Sicherheit

- 3 **Rettungsweste, Alkade V** Nylongewebe gefüllt mit Polyurethanschaum, tederleicht, mit hohem Kragen und Signalpfeife.
- | | |
|---------------|----------|
| Übergröße | DM 65,— |
| Senior | DM 59,50 |
| Junior/Dame | DM 59,50 |
| 10 - 12 Jahre | DM 55,60 |
| 6 - 8 Jahre | DM 54,20 |
| 2 - 4 Jahre | DM 49,80 |
- o. Abb. **Halbautomatische Rettungsweste** für Jugendliche und Erwachsene,
 Auftrieb ca. 14 kg DM 96,—
 Ersatz-Füllkapsel DM 5,90
 Diese Rettungswesten halten im Wasser den Körper immer in Rückenlage und das Gesicht auch im Falle einer Bewußtlosigkeit zuverlässig über Wasser.

Zum Rudern

- 4 **Stechpaddel Holz, formverleimt**
- | | |
|--------------|---------------|
| Länge 90 cm | Stück DM 7,90 |
| Länge 120 cm | Stück DM 12,— |
| Länge 140 cm | Stück DM 13,— |



1) „Strale Deutschland“

„Strale Deutschland“ möchte sich mit dieser ersten Ausgabe als Klassennachrichten und Sprachrohr der Strale Klassenvereinigung vorstellen.

Gleichzeitig möchten wir mit dieser ersten Ausgabe alle Strale-Freunde um rege Mitarbeit bitten. Diese Mitarbeit soll sich auf allen Gebieten der Puplication erstrecken, die der Verbreitung unserer Jolle und damit der Stärkung unserer Klasse dient.

Lassen Sie uns auch Bilder und Anzeigen, auch private An- und Verkaufswünsche, oder sonstige Wünsche zugehen. Sparen Sie auch nicht mit Kritik und Anregungen, denn „Strale Deutschland“ soll ein gutes Klassennachrichtenblatt werden.

Die Redaktion

Deutsche Strale Klassenvereinigung e.V.
 752 BRUCHSAL - Wiesenstraße 13
 Sekretariat Sinsheim
 Wiesentalweg 1 Postfach 249

„Strale Deutschland“, Nachrichten der deutschen Strale Klassenvereinigung.

Postanschrift: 752 Bruchsal, Wiesenstr. 13

Redaktion: Bernd Hustert, 6833 Kirrlach, Silcherstr. 16

Druck und Verlag: Theodor Maier K.G., 7527 Kraichtal-Oberöwisheim

Aus dem Inhalt

1. Strale Deutschland
2. Hallo Strale Freunde
Grußwort des 1. Vorsitzenden
3. Bericht über die Gründungsversammlung der
„Deutschen Strale Klassenvereinigung e.V.“
4. Europameisterschaften der Strale vor
Royan in Frankreich
5. III. Internationale Kraichgauregatta
6. Fünf Stunden vom Rhein in Plobsheim (Straßburg)
7. Regattakalender 1974
8. Versammlung der Klassenvereinigung
9. Bestimmung der Konstruktion und Ausrüstung
für die „Segeljolle Strale“

2) Hallo, Strale-Freunde!

Nachdem wir in unserem Club, dem T.V. Weiher, sechs Strale Jollen hatten, war es an der Zeit, noch mehr Strale Eigner zu finden, um Regatten austragen zu können. So kam es dann zwangsläufig zu dem Wunsch, eine Klassenvereinigung ins Leben zu rufen.

Anläßlich der III. Internationalen Kraichgau-Regatta des T.V. Weiher, Abt. Segeln war es dann soweit. Alle Interessenten trafen sich am Abend des 6.10.1973 in Bruchsal und beschlossen die Gründung der „Deutschen Strale Klassenvereinigung e.V.“.

Mittlerweile haben wir die Adressen von 60 Strale-Eignern und hegen den Wunsch, daß sich diese Zahl ständig erhöhen möge. Die Satzung ist inzwischen geprüft und im Vereinsregister beim Amtsgericht Bruchsal eingetragen. Auch von der I.S.C.O., der International Strale Class Organization, in Genua wurden wir anerkannt.

Nun geht es mit der Aufbauarbeit los.

Im Jahr 1975 sind wir austragendes Organ der Strale Europameisterschaften. Darum ist es dringend erforderlich, daß wir 1974 sehr viele und erfolgreiche Regatten segeln, um für 1975 einigermaßen gewappnet zu sein.

Deshalb unsere Bitte, sprechen Sie mit Ihrem Club, ob er nicht bereit ist, 1974 noch eine Strale-Regatta auszutragen. Weiter tragen Sie bitte alle das Ihre dazu bei, daß wir vom D.S.V. als Eintyp-Klasse und später als ausländische anerkannte Klasse anerkannt werden, d.h. wir müssen 50 bzw. 100 Strale Eigner nachweisen können, die auch Mitglied eines D.S.V. Vereins sind.

Sollten Sie noch nicht Mitglied eines D.S.V. Vereins sein, so bemühen Sie sich, ein solches zu werden. Schauen Sie sich auch auf Ihren Segelrevieren um. Sammeln Sie die Strale Eigner und wählen Sie unter sich einen Revierobmann, damit wir recht schnell auf den einzelnen Revieren stark vertreten sind. Damit sich alle Strale Segler besser kennenlernen und zusammenschließen können, wollen wir über Pfingsten ein Strale-Familientreffen veranstalten. Bis dahin und für das Jahr 1974 allen Strale-Seglern

Mast- und Schotbruch

Ihr Rüdiger Lünzmann



3) Gründungsversammlung der „Deutschen Strale-Klassenvereinigung“

Anlässlich der III. Internationalen Kraichgau-Regatta trafen sich am 6.10.1973 in Bruchsal 30 Segler zur Gründung der Strale Klassenvereinigung.

Die Versammlung war sich einig in dem Willen, durch Gründung der Klassenvereinigung die Anerkennung als Eintypklasse bzw. ausländische Klasse des D.S.V. anzustreben. Als Fernziel wird weiterhin die Anerkennung des internationalen Status angestrebt. Auf diesem Wege muß es die Aufgabe der neugegründeten Klassenvereinigung sein, die Italiener mit 1000, die Franzosen mit 800 und die Engländer mit 250 Einheiten, zu unterstützen.

Die Wahl des Vorstandes der Vereinigung ergab folgendes Ergebnis:

1. Vorsitzender:
Rüdiger Lünzmann
752 Bruchsal, Wiesenstr. 13
2. Vorsitzender:
Norbert Götemann
6833 Kirrlach, Kinzigstr. 12
- Schriftführer und Schatzmeister:
Frau Gertrud Hartlieb
6920 Sinsheim, Wiesentalweg 1
- Beisitzer:
Dieter Kußmaul
7503 Neureut-Heide, Tulpenstr. 7
Hans Schirm
8 München 90, Schliersee-Str. 520

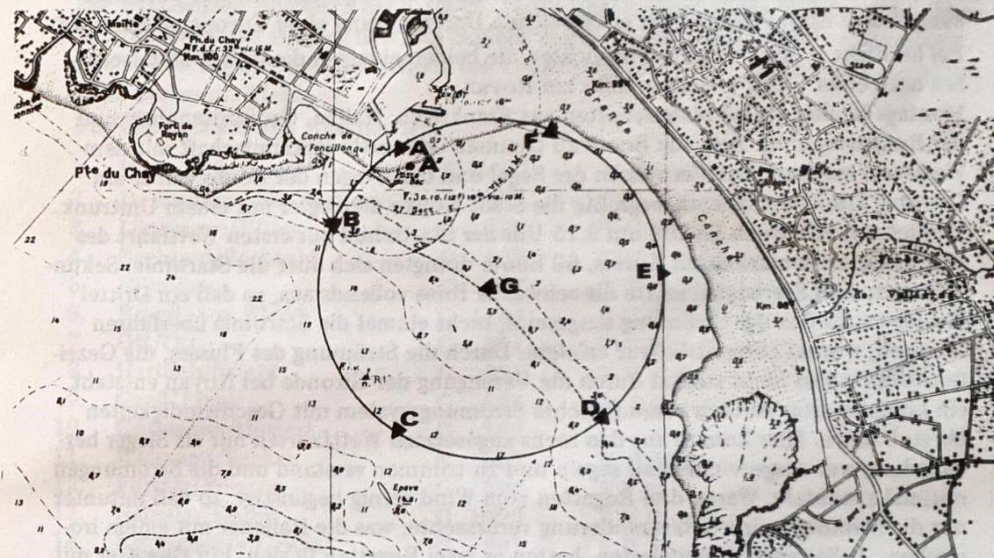
Als Sitz der Vereinigung wurde Bruchsal bestimmt. Um eine möglichst gleichmäßige Entwicklung der Klasse zu gewährleisten, wurden die Vorstandsmitglieder aus den verschiedenen geographischen Regionen gewählt.

Alle Anwesenden waren sich darüber einig, daß die Strale eine Klassenjolle mit Zukunft ist. Alle noch nicht erfaßten Strale-Eigner und Interessenten werden gebeten, sich beim 1. Vorsitzenden der Strale-Klasse zu melden.

Die Klassenvereinigung wird weiterhin mit einem eigenen Beratungsdienst auf der C.M.T. Ausstellung, Halle 15/12 in Stuttgart vertreten sein, um zusammen mit den Ausstellern Fragen zu beantworten.

ROYAN 1973

championnat d'Europe des strales



4) Strale-Europameisterschaft 1973

Austragungsort der IV. Europameisterschaft in der Bootsklasse „Strale“ war Royan in Frankreich.

Bei Royan verengt sich die Gironde noch einmal, um sich dann mit dem Atlantik zu vereinen. Royan selbst ist ein mondänes Seebad mit breitem Sandstrand, einem Yachthafen und besitzt in der Société des R  gates die organisatorischen Voraussetzungen und Einrichtungen zur erfolgreichen Durchführung einer Europameisterschaft.

Bei herrlichem Sommerwetter erreichten die beiden einzigen deutschen Mannschaften nach einer Fahrt von über 1000 km Royan.

Montags fanden die 69 Mannschaften aus Frankreich, Italien, Großbritannien und der Bundesrepublik Zeit, die Boote zu trimmen oder erste Bekanntschaft mit dem Wasser zu machen. Das Vermessen der Segel und das Wiegen der Boote wurde am Dienstag absolviert, abends begr  u  te die Stadt Royan die Segler mit einem Umtrunk. Endlich am Mittwoch knallte um 9.15 Uhr der Startschuß zur ersten Wettfahrt des olympia  hnlich markierten Kurses. 69 Boote drängten sich über die Startlinie. Sekunden nach dem Startsignal setzte die schwache Brise vollends aus, so daß ein Drittel der Boote, hilflos der Strömung ausgesetzt, nicht einmal die Startlinie   berfahren konnten, worauf Gesamtr  ckruf erfolgte. Durch die Strömung des Flusses, die Gezeitenwirkung und nicht zuletzt durch die Verengung der Gironde bei Royan entsteht ein kompliziertes zeitlich veränderliches Strömungssystem mit Geschwindigkeiten bis zu 9 km/h. Hier konnte aus den sechs angesetzten Wettfahrten nur als Sieger hervorgehen, wer ausgezeichnet zu segeln und zu trimmen verstand und die Strömungen optimal ausnutzte. Waren drei Regatten vom Wind wenig begünstigt, so daß mitunter nur die Strömung eine Ortsveränderung verursachte, was die Italiener mit einem ironischen „bella regatta“ quittierten, hatten es zwei Regatten in sich. Ein Gewitter mit wolkenbruchartigem Regen brach über die Regattastrecke herein, wobei einige Segler durch einen ins Wasser schlagenden Blitz ihr Teil abbekamen. Bei der anderen Wettfahrt t  rmte eine steife Brise vom Atlantik her Wellen auf und ließ die Strale mit gebl  hmem Spinnaker dahinjagen, Kenterungen und Disqualifikationen waren an der Tagesordnung. Was sich bereits nach vier Wettfahrten deutlich abzeichnete, bestätigte sich im Gesamtklassement: Der französische Meister belegte in überlegener Manier den ersten Platz, gefolgt von fünf italienischen Mannschaften. Die beiden deutschen Boote (der Abteilung Segeln des Turnvereins Weiher) kamen über den 45. bzw. 51. Platz nicht hinaus, konnten aber in Hinsicht Ausrüstung und Trimm Erfahrungen sammeln und nicht zuletzt Bekanntschaften schließen.

Am Samstagabend hatte die Société des R  gates zu einem Diner eingeladen. In vorge-r  ckter Stunde wurden die sieben besten Mannschaften mit Pokalen geehrt und anschließend unter großem Hallo ins angrenzende Schwimmbecken geworfen. Als Trostpreis erhielten die übrigen Mannschaften ein Fläschchen Cognac und dazu einen Kuß der charmanten Patricia des Regattaclubs von Royan.

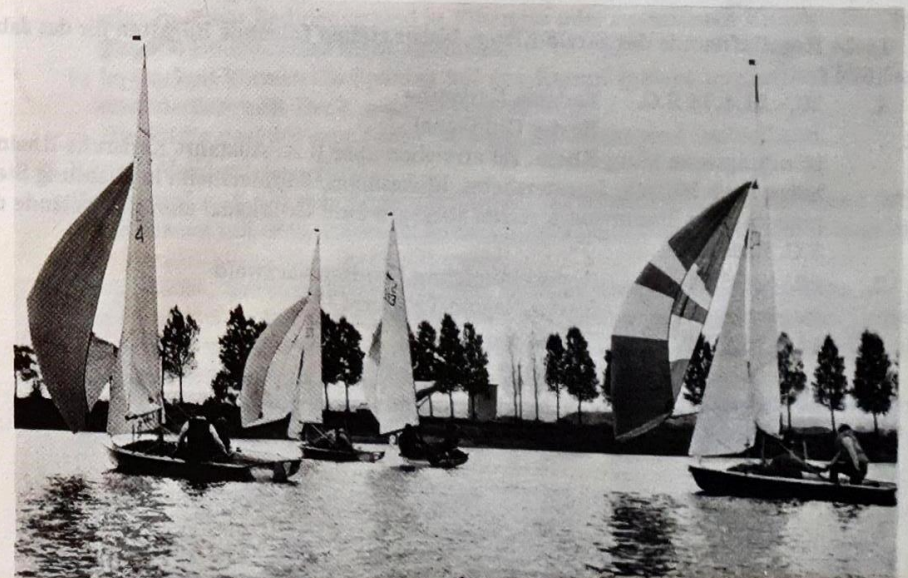
5) III. internationale Kraichgauregatta des T.V. Weiher A.S. in Ubstadt-Weiher

Die Strale-Klasse war neben den 420er, Koralle und 470er erwartungsgem   die am stärksten beachtete Klasse mit internationaler Beteiligung. Unter anderen ausländischen Teilnehmern segelte der 7. der Europameisterschaften 1973 aus Frankreich mit, der erwartungsgem   überlegen die Regatta gewann.

Die Wettfahrten begannen am 6.10.73, 15.00 Uhr. Leider litt die Wettfahrt an diesem Tage unter flauen Winden und den Seglern wurden harte Geduldproben abverlangt. Der zweite Tag entschädigte jedoch die Teilnehmer mit einem gleichm  sig blasenden Wind aus westl. Richtung.

Das Ergebnis aus drei Wettfahrten:

1.	Bornert/Bornert	F 2800	Y.C. Triel
2.	De Restrepo/De Restrepo	F 2733	T.C. Straßbourg
3.	Lünzmann/Kling	G 193	T.V.W.A.S.
4.	Bechtold/Bechtold	G 873	T.V.W.A.S.
5.	Hille/Peter	G 858	T.V.W.A.S.
6.	Riegel/ von Rhein	G 1004	S.V.G.
7.	Ott/Ott	G 874	T.V.W.A.S.
8.	Hartlieb/Samol	G 854	T.V.W.A.S.
9.	Groß/Franz	G 581	St.S.C.
10.	Götemann/Hustert	G 189	
11.	Widmann/Becker	G 552	K.H.S.O.
12.	Förster/Förster	G 598	S.V.N.
13.	Häussler/Frisch	G 1039	S.V.E.
14.	Kirchgässner/Grilka	G 891	L.R.V.
15.	Schirm/Kahl	G 1038	
16.	Piller/Haber	G 171	



6) Fünf Stunden vom Rhein in Plobsheim bei Straßburg 1973

5 Heures du Rhin 1973, Plobsheim 16. Septembre, Touring Club de France — CYV de Strasbourg.

Diese wirklich interessante Regatta war ein echtes Erlebnis für alle Beteiligten. Gewertet wird offen nach Handicap und Klassen.

Neben Fireball, Ponant, 420er, 470er, Optimisten, 505, Jet und Varianten war die Strale, dank der zahlreichen deutschen Segler, mit am stärksten vertreten. Die letzte Staustufe des Rhein-Rhone-Kanals bietet im Straßburger Raum ein herrliches Segelrevier und der Wettergott bescherte abwechselndes Wetter und Wind. Sonne und Regen, Wind aus wechselnden Richtungen und Gewittersturm mit Donner und Blitzen machte diese Regatta für alle Beteiligten zu einem Erlebnis.

Dank unseren französischen Freunden für die gastl. Aufnahme.

Die Wertung der Strale ergab folgendes Ergebnis:

1. Lhery/Baraas	F	2755
2. De Restrepo/Gross	F	2733
3. Lünzmann/Kling	G	193
4. Götemann/Hustert	G	189
5. Hartlieb/Samol	G	858
6. Hille/Katzenwadel	G	854
7. Widmann/Becker	G	552
8. Riegel/von Rhein	G	1004
9. Bonnmayre/Brignolly	F	2794
10. Gross/Franz	G	581
11. Kussmaul/Kussmaul	G	323
12. Ott/Ott	G	874

7) Regattakalender Strale 1974

Liebe Regattafreunde der Strale-Klasse, bisher stehen folgende Regatten für das Jahr 1974 fest:

20. - 21.4.74 S.C. Badenia Karlsruhe
Revier Goldkanal
Mündungsecke Murg-Rhein. Zu erreichen über B.A. Ausfahrt Karlsruhe-Rheinhafen nach Mörsch, Durmersheim, Elchesheim, Würmersheim in Richtung Steinmauern. Vor Steinmauern rechts abbiegen zum Goldkanal zum Clubgelände des S.C. Badenia.
22. - 23.6.74 Seglervereinigung Nordschwarzwald
Revier Nagold-Talsperre
14. - 15.9.74 TV Weiher A.S.
Baggersee Ubstadt-Weiher

8) Versammlung der Strale-Klasse

Die diesjährige 1. Versammlung der „Deutschen Strale Klassenvereinigung e.V.“ wird im Rahmen der Regatta auf dem Goldkanal am 20. - 21.4.74 durchgeführt. Genauer Versammlungsort und Zeit wird noch bekanntgegeben. Wir rechnen mit einer starken Beteiligung aus allen Revieren.

9) Bestimmung der Konstruktion und Ausrüstung für die „Segeljolle Strale“

1. Einheitsklassifizierung:

Diese Bestimmungen sollen gewährleisten, daß die Boote dieser Serie soweit wie möglich gleich sind, zum mindesten betreffs:

- Form und Gewicht des Rumpfes
- Form des Schwerts und des Ruderblatts
- Segelplan.

2. Hauptabmessungen:

Größte Länge (Wasserlinie: 4,350 m)	4,900 m
Maximale Breite des Rumpfes (Wasserlinie: 1,260 m)	1,575 m
Tiefgang mit Schwert (ohne Schwert: 0,150 m)	1,110 m
Gesamte Segelfläche (Groß-Segel 9 m ²) (Fock: 4,50 m ²)	13,50 m ²
Spinnaker	15,00 m ²

3. Konstruktion:

Die Konstruktion ist frei, ausgenommen folgende Bedingungen:

- Stärke und spezifisches Gewicht des Rumpfes müssen in jedem Punkt gleich sein: In dieser Bedingung sind in Fiberglas oder aus anderen Kunststoffen hergestellte Bootsschalen nicht enthalten.
- im Cockpit können die Spanten auf den Rumpf geklebt werden, wie ein übereinanderliegendes Deck, oder beweglich sein.
- Die Stärke und das spezifische Gewicht des Decks sind freibleibend.

4. Rumpf, Vordersteven, Heck:

Der Rumpf muß mit dem Querschnittsplan übereinstimmen, das Heck und der Vordersteven mit dem normalen Konstruktionsplan. Diese drei Teile müssen mit dem Konstruktionsplan übereinstimmen.

5. Deck, Plicht, Schwertkasten, Duchten, Spanten und ihre Befestigungen:

Das Deck darf an keiner Stelle mehr als 120 mm über der Bordlinie sein. Unter „Bordlinie“ versteht man die richtige Stelle, wo die Oberfläche mit dem Oberdeck zusammenstößt. Ein Wellenbrecher ist auf dem Deck zugelassen.

Die Konstruktion der Plicht ist freibleibend, das befestigte Deck muß jedoch eine Fläche bis zu 1,350 mm des Bugs und die ganze Breite des Rumpfes bedecken.

Unter befestigtem Deck versteht man das bogenförmige, mit dem Rumpf verbundene Deck, das bei Regatten nicht verschoben werden kann.

Die Form und Konstruktion des Schwertkastens, der Duchten und der Spanten, sowie deren Befestigung sind freibleibend.

6. Kielschwein, des Oberbaus, des Rahmens:

Es sind vorgeschrieben:

a) Ein Metallkielschwein mit einer Stärke von 3 - 5 mm und einer Breite von 6 - 9 mm über die ganze Länge der Kielunterkante und des Vorderstevens und die in Höhe der Öffnung des Schwertkastens verdoppelt werden muß. Sie kann abgerundete, äußere Arrettierungen mit einer Stärke von mind. 3 mm haben, im Falle von beweglichen Arrettierungen kann die Mindeststärke 2 mm betragen.

Plastikboote sind von der Einhaltung dieser Bestimmungen ausgeschlossen.

b) Ein Rahmen oder eine Scheuerleiste mit einer max. Höhe von 60 mm und einer Breite von 45 mm müssen entlang des oberen Teils der Breitseite angebracht sein. Dieser Rahmen darf seitlich nicht mehr als 30 mm am Bug und nicht mehr als 30 mm am Heck überstehen.

Alle anderen Aufbauten sind freibleibend. Es sind verboten:

1. Vorrichtungen zum Aufrichten des Mastes
2. Wanten- und Backstagstrecker
3. Alle Fockroller
4. Elektrische oder elektronische Geräte
5. Spinnaker-Trompete

7. Gewichte:

a) Das Gewicht der Schale alleine und trocken darf nicht unter 98 kg liegen. Unter „Schale alleine“ ist die Schale mit den Aufbauten und den damit verbundenen Metallteilen, Mastfuß, Schrauben oder Nägel, Auftriebskörper (feste oder bewegliche), Schutzverkleidungen, ausgeschlossen die Segel, Spinnakerbaum, Schwert, Ruder und Pinne, bewegliche Takelage und Bodenbretter, außer wenn diese an der Schale angeklebt sind, zu verstehen.

Die in bezug auf diese Bestimmung nicht notwendigen, festen Metallbeschläge sind: Winden, automatische Schotten, Pumpen und Leinen, Trimmvorrichtung zum Verstellen des Mastfußes.

Um das Gewicht der Schale alleine zu überprüfen, müssen die Materialien des Bootes trocken gewogen werden, wenn die Boote neu sind, ohne jemals im Wasser gewesen zu sein, wenn die Boote nicht neu sind, getrocknet, nach der Beurteilung des Vermessers.

Wenn die Schale unter 98 kg wiegt, so kann die Differenz (bis zu max. 10 kg) mittels eines Ballaststückes ausgeglichen werden.

b) Das Gewicht des segelklaren Bootes mit trockenem Material darf niemals unter 125 kg liegen.

Unter „Gewicht des segelklaren Bootes“ versteht man nur das Gewicht der Schale, des Mastes mit festen und beweglichen Tauwerken, Baum, Schoten, eines kompletten Segels (Satz), Ruder mit Pinne, Schwert, Bodenbretter, Ausrüstung, Aufbauten und feste Metallteile.

8. Schwert, Ruder, Ruderpinne:

Die Form des Schwertteils, das unter der Wasserlinie liegt, muß mit der Planzeichnung übereinstimmen (Tol. ± 6 mm). Das Gewicht des vollständigen Schwerts darf 12 kg nicht überschreiten. Die Konstruktion und das Material des Schwerts sind nicht vorgeschrieben.

Das Schwert muß so befestigt sein, daß es sich um eine bestimmte Achse drehen kann und daß es während der Regatta weder längs noch quer verschoben werden kann. Die vorderen und hinteren Enden des Schwertkastens müssen max. 2.700 mm, bzw. mind. 1.500 mm betragen und zwar von der Heckseite gemessen entlang des Kiels. Die Stärke des Schwerts über der Wasserlinie darf nicht mehr als 35 mm betragen.

Der im Wasser eingetauchte Teil des Ruders muß mit den Plänen übereinstimmen (Toleranz ± 6 mm), das Material ist beliebig.

Konstruktion und Material des im Wasser eingetauchten Teils des Ruders sowie der Pinne sind nicht vorgeschrieben. Die Ruderpinne darf das Heck um nicht mehr als 600 mm überschreiten.

9. Maststellung:

Die Stellung des Mastes ist frei.

10. Mast und Baum:

Die Konstruktion des Mastes und des Baumes ist frei. Masten mit einer ständig sich drehenden Form und schwenkbare Masten sind verboten.

Der Baum und der Mastdorn ohne andere Ausrüstung muß in einem Umkreis von 120 mm Durchmesser enthalten sein. Bäume mit sich ständig drehenden Formen sind verboten.

11. Wanten und Saling:

Die festen Tauen bestehen aus zwei Wanten und einem Vorstag aus Stahlkabel mit einem Durchmesser von mind. 2,6 mm. Das Vorstag muß unabhängig von der Fock sein, und den Mast abstützen können, wenn die Fock geholt ist oder das Fockfall reißt.

Auf dem symmetrischen Plan ist die Lage des Vorstags beliebig, es muß aber immer vor dem Halspunkt der Fock stehen.

Verboten sind: starre Vorstag, „guignols“ und bewegliche Achterwanten.

Erlaubt sind: eine Saling sowie Wantenspanner. Die Lage, die Abmessung und die Konstruktion der Saling ist beliebig.

12. Bewegliche Tauen:

Der Typ und das Material aller Tauen und die beweglichen Ausrüstungen sind freibleibend. Für die Focksot ist die Vorschrift I.Y.R.U. Nr. 54/2 zu beachten.

13. Segel

Die auf der Planzeichnung angegebenen Maße sind die Höchstmaße, außer den Maßen, die die Lage des höchsten Schwerpunktes in mittlerer Höhe des Spinnakers darstellen.

Material und Stoffgewicht sind beliebig.

Verboten sind: Großsegel mit doppeltem Liek und nicht eingesäumten Rändern.

Das Fall des Groß-Segels darf an keiner Stelle konkav sein.

Die Maße der Fock sind die im Segelriss angegebenen, wenn das Boot ganz belastet ist, die Segel gehißt und startklar für Regatten ausgerüstet ist. Kein Teil des Focksegels darf sich vor oder oberhalb der Linie befinden, die einerseits durch einen Punkt in Höhe der Bordlinie in einem Abstand von 4,600 mm von der Hinterseite des Hecks und andererseits durch einen Punkt am Mast in einer Rille unterhalb der Markierung verläuft. (s. Vorschrift Nr. 14). Keine Fock darf gehißt werden, wenn sie nicht dem auf dem Plan des Bootes festgelegten Punkt befestigt ist.

Während Regatten darf nur ein Spinnaker an Bord sein. Die Spinnaker müssen in der Form und Anfertigung symmetrisch sein.

Das Groß-Segel darf höchstens 4 Segellatten haben, jede mit einer max. Länge von 900 mm. Der obere Rand der höchsten Latte darf vom Fall an mit der hinteren Seite des Mastes an einem Punkt zusammenstoßen, der mind. 1.350 mm vom oberen Rand des Topbeschlages des Groß-Segels entfernt sein darf. Dieses Maß darf nicht lose, jedoch über die ganze Länge (5.850 mm) gespannt genommen werden. Die Latten müssen das Achterliek in fast gleichmäßige Längen teilen (Tol. 5 %).

Das Kopfbrett des Großsegels darf insgesamt nicht breiter als max. 120 mm sein.

Das Kopfbrett des Spinnakers darf max. 120 mm groß sein. Das Fock-Achterliek kann in einer geraden Linie oder konkav verlaufen; die abgerundete Form der Fock-Unterliek darf nicht mehr als 120 mm über der Linie, welche die Halspunkte und Schothorn berührt, sein.

Elastische Materialien und zur Trimmung befestigte oder innerhalb der Fockliek angebrachte Versteifungen sind verboten.

Kopfbrett und Baum sind an der Fock nicht zugelassen. Es sind lediglich Latten mit einer max. Länge von 240 mm zugelassen, davon 2 beim Achterliek, das somit in 3 beinahe gleiche Teile geteilt wird, die 3. ist etwa in der Mitte angebracht (Tol. 5 %).

Reißverschlüsse und doppelte Halspunkte sind auf den Besegelungen nicht zugelassen; Internationale Fenster sind erlaubt.

Das Klassenzeichen muß mit der auf dem Riß angegebenen Skizze übereinstimmen. Die Höhe der Segelnummern muß 300 mm betragen. Es wird eine Breite von 55 mm empfohlen.

14. Meßmarken auf Mast und Baum:

Vier 10 mm breite Streifen müssen wie folgt auf den Mast gemalt werden:

Meßmarke Nr. 1:

Oberer Rand in Höhe der Bordlinie (s. § 5)

Meßmarke Nr. 2:

Oberer Rand 700 mm oberhalb des oberen Meßmarkenrandes Nr. 1 (wenn der Mast gestellt ist, 700 mm über der Bordlinie).

Meßmarke Nr. 3:

Unterer Rand 5850 mm oberhalb des oberen Randes der Meßmarke Nr. 2. Das Vorliek des Groß-Segels darf, wenn es richtig gehißt ist, zwischen den Meßmarken Nr. 2 und 3 gespannt sein.

Meßmarke Nr. 4:

Unterer Rand 4900 mm oberhalb des oberen Randes der Meßmarke Nr. 1.

Der Holepunkt beim Auge oder Block, der das Fall des Spinnakers hält, muß in einem Radius liegen, der 120 mm vom unteren Rand der Meßmarke Nr. 4 entfernt ist. Eine 10 mm breite Meßmarke, deren Vorderkante 2600 mm von der Kante des Groß-Segels entfernt ist, soll auf den Baum gemalt sein. Das Schothorn des Groß-Segels darf über diesen Punkt nicht hinausgehen.

15. Spinnakerbaum:

Die maximale Länge, einschl. Beschlägen, beträgt 2300 mm. Durchmesser und Konstruktion sind freibleibend. Wenn man den Baum verwendet, so muß er am Mast befestigt sein.

16. Schwimmfähigkeit:

Die Schwimmfähigkeit muß für das Boot sein, daß es regattaklar, Segel ausgeschossen, wenn es mit Wasser gefüllt ist, mit einem effektiven Auftrieb von mind. 150kg schwimmt. Der Inhalt der Schwimmkammern muß bei Holzbooten 150 L und bei Plastikbooten 200 L betragen. Plastikboote müssen mit mindestens zwei nicht miteinander verbundenen Schwimmkammern ausgerüstet sein.

17. Besatzung:

Die Besatzung besteht aus zwei Personen, beides Amateure.

18. Hilfsmittel der Mannschaft im Trapez:

Um den Vorschotmann außer Bord zu halten, ist eine Trapezeinrichtung zugelassen. Sie besteht aus zwei mit dem Mast verbundenen Trapezdrähten, bzw. einen Trapezdraht auf jeder Seite. Der komplette Trapezgürtel mit Beschlägen muß schwimmen, sogar wenn er naß ist und darf nicht mehr als 3 kg wiegen.

19. Ausrüstung:

Folgendes Zubehör muß immer an Bord sein:

- 1 Ruder oder Paddel; ein Stück oder eine ganze Rettungsleine mit einer Länge von 15 m und einem Durchmesser von 6 mm min.

20. Abweichungen der bestehenden Vorschrift:

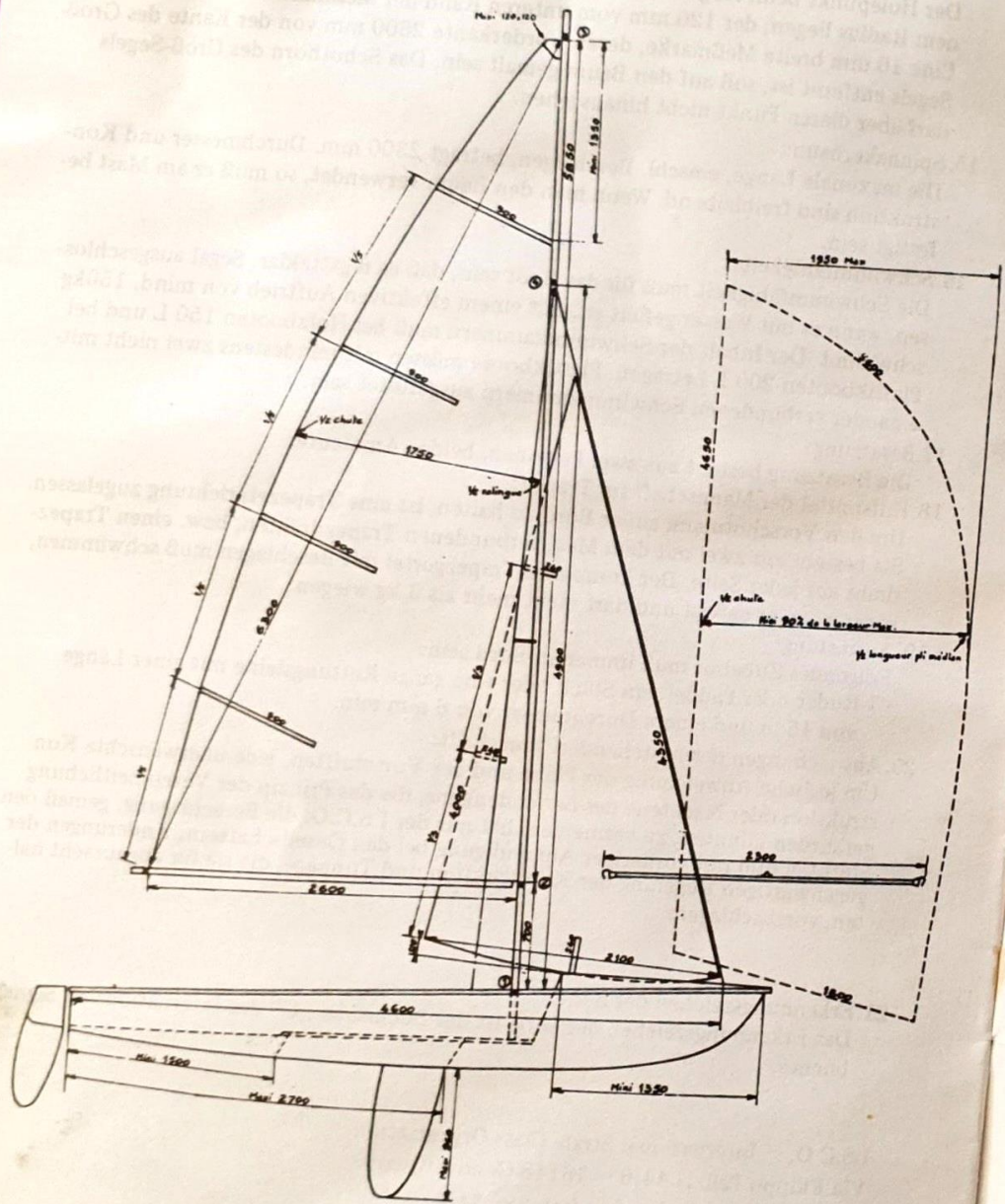
Um jegliche Abweichung der Pläne und der Vorschriften, jede unerwünschte Konstruktion oder Nachteile des Seriendenkens, die das Prinzip der Vereinheitlichung gefährden könnten, zu vermeiden, hat nur der I.S.C.O. die Berechtigung, gemäß den Statuten und mit vorheriger Ankündigung bei den Gesellschaftern, Änderungen der gegenwärtigen Regelung der Konstruktion und Tonnage, die sie für angebracht halten, vorzuschlagen.

21. Erkennungszeichen der Serie:

Das Erkennungszeichen der Serie ist der Buchstabe „U“ des Internationalen Signalbuches.

I.S.C.O. — International Strale Class Organization
Via Filippo Palizzi 44/6 — 16148 Genova/Quarto
(tel. 385.718)

Genua 1.4.73



VERSICHERUNGSSCHUTZ

für Ihre Strale-Segeljolle
Haftpflichtversicherung
mit Auslandsdeckung

Bootskaskoversicherung
mit Auslandsdeckung
und Einschluß des
Regattarisikos
Küstensegelns

Transporte von und zum
Winterlager und Regatta/
Urlaubsorten

bietet Ihnen günstig Ihr Klassen-Sport-
kamerad



Richard Kußmaul

75 KARLSRUHE 1 Postf. 3808

Kriegsstr. 47a - Telefon 0721/22533

ALLIANZ-VERSICHERUNGEN

METZELER LA PRAIRIE

Segelboote

Strale

DM 4890,-
+ Fracht

Eine elegante Segeljolle von seltener Klasse. In unseren Revieren gefürchtet wegen ihrer hervorragenden Segeleigenschaften, reicht die Strale fast an den FD heran. Nicht von ungefähr kommt solches Lob: in Italien, der Heimat der Strale, zählt sie längst zu den stärksten Bootsklassen.

Serienmäßige Ausrüstung: Doppelschalenbauweise, Unsinkbarkeit, Trapezeinrichtung, Reitgurte, Masttrimmvorrichtung (auch während des Segelns), Fockleitschiene, Travellerschiene, offenes Heck mit Gazestreifenschürze, Spinnakerbeschläge, Bugstauraum, Verklücker.

Regatta-Strale

DM 5860,-
+ Fracht

Diese Ausführung der Strale ist speziell für Regattafreunde ausgerüstet. Ein Rennboot, das keinen Wunsch mehr offen läßt. Mit Elvström-Takelage und Segel. Leichter Bootskörper mit ca. 111 kg. Farben: blau oder rot (innen), weiß (außen).

Technische Daten

Material	GFK
Länge über alles	4,90 m
Breite	1,58 m
Freibord	0,38 m
Gesamthöhe ohne Schwert	7,03 m
mit Schwert	8,03 m
Mastlänge	6,95 m
Tiefgang ohne Schwert	0,15 m
mit Schwert	1,10 m
Gewicht	ca. 120 kg
Großsegel	9 qm
Fock	4,5 qm

Zusatz-ausrüstung

Spinnaker-Takelage	DM 238,-
Spinnaker, 15 qm	548,-
Spinnaker-Baum	68,-
Deck-Persenning	238,-
Rumpf-Persenning	238,-

