

Regattasegel für alle Klassen NORTH SAILS
In Zusammenarbeit mit North Sails -San Diego, USA

SPEZIAL-INFORMATION
für die
DYAS-KLASSE

North Sails Wagner
GmbH
8132 Garalshausen
Traubinger Str. 24
Tel. 08158/8676 und 8561

1975

Mit diesen Informationen sind wir bemüht, nicht nur unsere Segel anzubieten, sondern wir möchten Sie gleichzeitig auf einige Erfahrungen aufmerksam machen, die Spitzensegler sowie Mitarbeiter unseres Betriebes mit unseren Segeln während der Saison 74 gemacht haben.

Grundsätzlich möchten wir nicht unerwähnt lassen, dass unsere Segler in der Saison 74 außerordentlich zahlreich in der Spitze zu finden waren, z.B. wurden bei 5 Schwerpunkt-Regatten (Frühjahrsregatta Chiemsee, Mai-Regatta Starnberger See, Salzkammergut-Preis Wolfgangsee, Bodensee-Pokal Friedrichshafen, Silberne Dyas Tegernsee) die Plätze 1 von Mannschaften belegt, die ihre Boote mit North-Segeln ausgerüstet hatten auf den Schwerpunkt-Regatten Sommerpokal Starnberger See, Bodenseepokal Friedrichshafen und Frühjahrsregatta Chiemsee waren unter den ersten 10 placierten Booten 8 mit North-Segeln ausgerüstet. Diese Ergebnisse, die nicht von einzelnen Spitzenseglern, sondern von einer Mehrzahl erzielt wurden, zeigen erneut die Vorteile von North-Segeln. North-Segel sind in ihrer Qualität gleichbleibend, die Tuchqualität ist erstklassig und durch die modernen Fertigungsmethoden ist jedem Segler ein Spitzensegel garantiert. Weiterhin hat sich erwiesen, dass intensive Testarbeit in einer Klasse sich auch bezahlt macht. Wir haben die Segelsaison 1974 genutzt, um neue Erfahrungen zu sammeln und neue Tuche und neue Schnitte für die Dyas zu entwickeln.

Es ist uns jetzt möglich, Ihnen diese neu entwickelten Spitzensegel als Allround-Segel anzubieten. Unser Tuchvorrat ist groß genug, dass wir Ihnen eine gleichbleibende Qualität garantieren können. Weiterhin sind unsere Segelschnitte durch Vollschablonen fixiert, so dass jedes angefertigte Segel identisch ist.

Im einzelnen möchten wir Ihnen folgende Segel anbieten:

GROSSEGEL:

Unsere Erfahrungen in der letzten Saison haben erneut gezeigt, dass es richtig ist, ein Allround-Großsegel zu benutzen. Unser neues Großsegel wird jetzt aus einem sehr festen, formstabilen Tuch als Standardsegel gefertigt. Gegenüber unserem Standardsegel aus dem Jahre 74 haben wir die Vorliekskurve harmonischer der Union-Mast-Biegung angepasst und das Großsegel im oberen Drittel verändert. Die Änderung bewirkt ein besseres Ausschwingen des Segels. Getestet wurde diese neue Type erfolgreich von einem unserer Mitarbeiter bei den Schwerpunkt-Regatten im Herbst am Tegernsee. Bei 34 Teilnehmern wurde diese Serie mit den neu konzipierten Segeln gewonnen.

1. Trimm des Großsegels:

Die Maße des Großsegels sind maximal ausgelegt, auch wenn dies in der Unterliekslänge am Großbaum zunächst anders erscheint. Wir legen Wert auf einen kompromißlosen Allround-Schnitt, ein Großsegel also, das bei allen Windstärken gefahren werden kann, nur muss der Trimm den verschiedenen Windstärken angepasst werden. Notwendig dazu ist das Cunningham-Hole, der Unterliekstrecke und der Traveller.

Bei leichtem Wind sollten Cunningham und Unterliekstrecke nur leicht angeholt werden, das Cunningham am Wind nur soweit, bis die kleinen Falten hinter dem Mast am Vorliek verschwinden und die Wölbung des Großsegels in der Mitte gehalten wird. Das Unterliek sollte nur bis etwa 4 - 5 cm vor der Meßmarke am Großbaum gestreckt werden. Bei mehr Wind müssen beide Strecke zunehmend dichter genommen werden, das Cunningham bei sehr harten Winden bis fast auf den Großbaum, auch auf die Gefahr hin, dass zwischen Cunningham und Großbaum eine stärkere Falte entsteht. Hiermit wird das Auswandern des Bauches nach achtern erheblich beeinflusst. Das Unterliek muss bei stärkeren Winden bis an die Messmarke gezogen werden, damit das Segel im unteren Bereich flacher und das Achterliek offener wird. Mit diesen beiden Liekstreckern lässt sich die Form des Großsegels also entscheidend verändern und praktisch jeder Windstärke anpassen.

Eine große Einflussmöglichkeit auf das Großsegel hat nicht nur die Führung der Großschot, sondern auch der Traveller, der es ermöglicht, das Großsegel je nach Windstärke voll zur Wirkung zu bringen. Die Praxis hat gezeigt, dass bei leichteren Winden die Großschot über den Traveller etwa bis zu 10 cm nach Luv geholt werden kann und soll, wobei jedoch die Großschot nicht zu dicht genommen werden darf. Ein geübter Segler findet hier sehr schnell den Punkt, den er nicht überschreiten darf. Bei mittleren

Winden sollte der Traveller aus der Mitte gefahren werden. Weht der Wind sehr stark, dann hängt es wesentlich vom Gewicht der Mannschaft ab, ob der Traveller aus der Mitte gefahren werden soll oder ob man ihn gar nach Lee wegrutschen lässt. Wesentlich dabei ist, dass das Boot möglichst aufrecht gesegelt wird.

Bei Raumschots- und Vormwind-Kursen sollten alle Strecker (Vorliek- und Tuchstrecker der Genua, sowie Cunningham und Unterliekstrecker des Großsegels) lose gefahren werden. Das Vorstag muss nunmehr seine eigentliche Aufgabe übernehmen und den Mast vor zuviel Fall nach achtern bewahren.

Die Formbestimmung des Großsegels muss -da die Großschot weitgehendst weggefiert wird- der Baumniederholer übernehmen. Dieser Baumniederholer muß so weit durchgesetzt werden, dass das Auswehen des Großsegels im oberen Bereich verhindert wird. Die Großschot hat dann nur noch die Funktion des Hereinholens und Wegfierens des Großbaumes. Ein gut einstellbarer und bedienbarer Baumniederholer sollte vorhanden sein.

2. Trimm des Mastes:

Der mit der Dyas jetzt ausgelieferte Union-Mast hat in der letzten Segelsaison einigen Seglern gewisse Probleme bezüglich der Flexibilität aufgegeben. Sicherlich ist es schwierig, den richtigen Kompromiss für einen Mast zu finden. Auf der einen Seite soll ein modernes Zweimann-Kielboot wie die Dyas nicht mit einem starren Rigg ausgerüstet sein, andererseits wird sicherlich ein flexibles Rigg immer wieder Probleme aufwerfen, insbesondere bei mehr Windstärken. Daher gibt es folgendes zu beachten: Es muss unbedingt dafür gesorgt werden, dass der Mast bei mehr Wind nicht frei im Deck steht. Der Mast muß durch einen Mastkeil im Deck gehalten werden. Dabei darf davon ausgegangen werden, dass der Mastkeil so eingesetzt wird, dass der Mast bei fest durchgesetztem Vorstag bei gesetzter Fock ca. 5 mm nach vorne noch Spielraum hat, auf keinen Fall mehr, denn sonst biegt der Mast schon von unten heraus zu stark. Bei leichten Winden kann man dem Mast etwas mehr Spiel nach vorne geben. Die Diamond-Verstägung sollte den Mast seitlich soweit stützen, dass er in sich möglichst gerade bleibt. Ein leichtes Ausweichen des Masttops nach Lee bedeutet keinen Nachteil, sondern macht das Trimmen einfacher. Ebenso ist darauf zu achten, dass man durch die Position der Großschotblöcke den Mast in seiner Kurve mittrimmen kann. Sitzen die Großschotblöcke leicht vorderhalb des Reitbalkens, so wird durch Dichtnehmen der Großschot ein Zug auf den Mast ausgeübt, d.h. der Mast im unteren Teil gehalten. Diese Wirkung sollte insbesondere bei mehr Wind ausgeübt werden. Will man andererseits bei leichten Winden dem Mast etwas mehr Biegung geben, so kann man die Großschotblöcke

am Baum nach hinten versetzen, so dass über die Großschot ein leichter Druck auf den Mast ausgeübt wird. Weiterhin ist es vorteilhaft, wenn man den Mast bei mehr Windstärken mehr Mastfall gibt. Bei normalen Windstärken sollte soviel Mastfall gegeben werden, dass der Baum bei durchgesetztem Zustand parallel zum Deck verläuft. Bei Schwierigkeiten fordern Sie bitte unseren Spezialprospekt "Das flexible Rigg" an.

VORSEGEL:

Wir bieten Ihnen für die Saison 1975 eine völlig neue Fock an, die bei der Abschluss-Regatta auf dem Tegernsee mit außerordentlich großem Erfolg getestet wurde. Wir konnten durch die Neugestaltung unserer Fock, die sich besonders durch eine flachere Windanschnittskante auszeichnet, ohne dass die Wölbungstiefe im unteren Teil des Vorsegels reduziert wurde, eine Überlegenheit zu dem bisher gelieferten Segelmaterial feststellen. Unsere neue Fock verleiht dem Boot bei gleicher Geschwindigkeit eine maximale Höhe, was besonders das Führen des Bootes an der Windkante wesentlich erleichtert. Wir konnten außerdem den oberen Teil der Fock durch den neuen Zuschnitt offener gestalten, was wiederum in höheren Windbereichen nicht zu einer zu großen Krängung des Bootes führt, sondern den Winddruck entsprechend in Geschwindigkeit umsetzt. Wir liefern unsere Standard-Fock in einer mittelschweren Tuchqualität.

Alle Vorsegel werden mit Wollfäden ausgeliefert! Einen Spezialprospekt mit genauer Anleitung erhalten Sie mit Auslieferung der Segel.

3. Trimm des Vorsegels:

Viele Vorsegel werden zu hoch über Deck gesetzt. Achten Sie bitte darauf, dass Sie Ihre Vorsegel so niedrig wie möglich nach vorne auf Deck setzen. Scheint Ihnen das Achterliek zu lang, so stellen Sie den Mast steiler, bevor Sie die Genua höher setzen.

Achten Sie bitte darauf, dass Ihre Vorsegel-Anschnittskante immer möglichst hart gehalten wird, insbesondere bei mehr Wind. Haben Sie Probleme mit der Höhe, so ist häufig die unsaubere Vorsegel-Anschnittskante hierfür verantwortlich. Das Vorliek sackt durch und weht nach Lee aus~ Insbesondere bei zu flexiblen Masten tritt dieses Problem immer wieder auf. In diesem Fall versuchen Sie, Ihren Mast wie vorgenannt zu halten und setzen den Vorlieksdraht Ihres Segels noch einmal sorgfältig durch.

Wichtig für den einwandfreien Stand der Fock ist der Fock-Holepunkt. Der Holepunkt liegt auf einer Schiene, wobei ein leichter Zug auf das Achterliek notwendig ist. Wesentlich ist, dass die Vorschot nicht zu sehr durchgeholt werden darf. Auf keinen Fall darf im Bereich des Unterlieks eine

waagrecht verlaufende Falte entstehen. Die Fock muß auch am Wind im unteren Bereich voll bauchig stehen. Ein evtl. eintretendes starkes Killen im Achterliek zeigt an, dass der Holeyunkt zu weit achtern steht. Ein leichtes Killen bei viel Wind kann in Kauf genommen werden. Das Achterliek nicht durch einen zu weit nach vorne versetzten Holeyunkt schließen!

Die neuen Tuche unserer Fock sind jetzt, wie in den meisten olympischen Klassen seit Jahren erprobt, etwas fester. Diese Tuchqualität gibt Ihrem Vorsegel die Formbeständigkeit, d.h. sie hält die von uns sphärisch in jede Naht eingearbeitete Wölbung an dem von uns gewünschten Platz und bringt Ihnen die flache Windanschnittskante und die offene Achterliekspartie. Die beim Gebrauch auftretende Musterung des Tuches hat auf die Eignung, Haltbarkeit oder Schnelligkeit der Fock nicht den geringsten Einfluss.

SPINNAKER:

Unser bekannt überlegener Spinnaker Typ 74 wird auch in dieser Form im Jahre 75 zur Auslieferung gelangen, da unsere Tests eindeutig gezeigt haben, dass dieser Spinnaker z.Zt. dem am Markt befindlichen Material überlegen ist. Wir fertigen diesen Spinnaker in den Standard-Farben rot, weiß, orange, hellblau, dunkelblau, türkis, gelb, gold, schwarz, grün und violett.

Wir hoffen, Ihnen mit diesen Ausführungen eine kleine Hilfe gegeben zu haben und würden uns freuen, auch Sie von der Qualität unserer Segel überzeugen zu können.

In der Saison 74 haben wir in vielen Klassen intensiv gearbeitet. Im Herbst 73 wurden die besten Segelmacher der North-Segelmachereien zusammengerufen, um Jollen- und Kielboot-Segel besser zu konzipieren, um Erfahrungen auszutauschen und nach Möglichkeiten zu suchen, wie man noch schnellere Segel bei bester Qualität und Schnittgleichheit herstellen kann. Diese Arbeit, die in einem 14-tägigen Kurs in San Diego/USA unter der Leitung von North Sails San Diego stattfand, war außerordentlich erfolgreich für unsere Gruppe. Die Saison 1974 hat dann auch erneut gezeigt, dass Segel aus unserer Segelmacherei in fast allen Klassen, die wir aktiv betreuen, außerordentlich erfolgreich sind und wir glauben, dass wir ohne Übertreibung behaupten dürfen, dass North-Segel generell die erfolgreichsten Segel sind.

Mit Seglergrüßen
North Sails Eckart Wagner GmbH