

DER NEWSLETTER VON NORTH SAILS AUSTRIA GMBH

NEWS



Der Kümmerer

North Sails ist nicht nur auf Regattabahnen zu Hause, sondern häufig in Häfen und auf dem Wasser im Einsatz, um sich vor Ort um die Belange aller Segler zu kümmern.

Seite 2

Der Überflieger

Die Entwicklung und Herstellung von Segeln ist der Ursprung von North Sails. Der America's Cup 2013 in San Francisco hat jedoch gezeigt, dass wir noch sehr viel mehr können.

Seite 4/5

Code Sails

Wer die Wahl hat, hat die Qual. North Sails bietet unterschiedliche Code Sail-Varianten für jeden Bedarf.

Seite 7



Die Kümmerer von North

North Sails? Das sind doch die Regatta-Segelmacher. Weit gefehlt, der größte Teil unserer Kunden sind Fahrtensegler, die kein Interesse an einem Kräftemessen haben oder höchstens an einer entspannten Clubregatta teilnehmen. Deshalb sind wir auch nicht nur auf den großen Regattabahnen zu Hause, sondern – was viele vielleicht gar nicht wissen – auch häufig für die Freizeitsegler in den Häfen und auf dem Wasser im Einsatz.

Die Bedürfnisse von Regattaseglern sind eigentlich ziemlich schnell definiert: Sie wollen schnelle Segel, mit denen man gewinnen kann. „Die Fahrtensegler-Szene ist da viel diversifizierter“, ist sich das Thema von North Sails einig. Deshalb sind sie nicht selten beim Kunden am Schiff unterwegs, um auf die individuellen Wünsche eingehen zu können, wie das folgende Beispiel zeigt.

Lösungen für Fahrtensegler

Ein Kunde wollte eine ganz spezielle Lösung für seine Maxi Mixer 35, mit der er kurze Törns segelt. Er sei hauptsächlich alleine unterwegs und habe bisher ausschließlich eine kleine Selbstwendefock als Vorsegel. Da die ihm bei wenig Wind zu wenig Vortrieb gebe, fragte er nun nach einem größeren Segel, das er weiterhin alleine bedienen könne. Als Einhandsegler komme ein Segelwechsel aber verständlicherweise nicht in Frage. Keine leichte Aufgabe! Gemeinsam mit dem Kunden und den Designern von North Sails Dänemark entwickelte man für den Kunden und ein an das Schiff ein angepasstes Segelkonzept. Heraus kam eine Rollgenaua, die halb eingerollt zur Selbstwendefock umfunktioniert werden kann. North Sails: „Das ist eine maßgeschneiderte Einzellösung, die ganz auf die sehr individuellen Wünsche des Kunden zugeschnitten ist. Solche Spezialentwicklungen würde es bei OneDesign-Regattasegeln niemals geben.“ Ernst Seidl und Hans Spitzauer von North Sails Austria sind häufig bei den Seglern vor Ort am Schiff oder im Begleitboot anzutreffen, um einen engen Kundenkontakt zu pflegen. So

zum Beispiel auch heuer beim Kornati Cup, der vom 26.-30. April 2014 stattfindet. Diese Regatta findet jedes Jahr im Frühjahr in Kroatien statt und ist eine gern besuchte Veranstaltung für zahlreiche Fahrtensegler. Das Team von North Sails Austria segelt regelmäßig mit Kunden Regatten im Inund Ausland, um den Segeltrimm und das Handling am Schiff verbessern zu können. Sie geben Tipps an Bord und beantworten Fragen zu Trimm, Manövern oder der geeigneten Segelwahl. „Damit helfen wir nicht nur den Seglern. Auch wir als North Sails lernen dabei eine Menge und können diese Erfahrung beispielsweise in klareren Trimmleitungen verarbeiten“, ist der North Sails-Berater überzeugt.

Themenabend im Segelclub und unterstützende Trainingsarbeit

Zusätzlich kommen die North Sails-Experten auch direkt in die Segelclubs, um dort beispielsweise beim Club-Abend Informationen an die Segler weiterzugeben und Fragen zu beantworten. Hans Spitzauer bietet Vorträge zum Thema Segel und Riggtrimm mit Beispielen aus der Praxis an, Ernst Seidl hält in diesem Jahr auf vielfache Anfrage wieder seinen Vortrag für Fahrtensegler über „Kleine Segelreparaturen an Board leicht gemacht“ und ein Spleisskurs wird zum wiederholten Mal direkt in der Servicewerkstätte von North Sails Austria in Salzburg angeboten. Begleitet werden Themen wie die neueste Materialentwicklung im Segelsport, die Beste Tuchwahl für den Fahrtensegler von Andrea Seidl erörtert. Auch in den

OneDesign-Bootsklassen wie zum Beispiel beim Drachen und dem 20er Jollenkreuzer gibt es ein unterstütztes Training am Wasser. Zudem bieten wir in Kooperation mit den Landesverbänden unsere Unterstützung in den Jugendbootsklassen wie Optimist, 420 er und 470er an. Wer Interesse an einer entsprechenden Informationsveranstaltung hat, der kann uns gerne jederzeit ansprechen. Die Themen können flexibel je nach Wunsch gestaltet werden. Anfragen gerne an office@at.northsails.com



Segeltrimm mit Kunden auf der Lago 26



3Di-Segel ermöglichen eine ausgewogene Lastverteilung und Formstabilität

Hightech für jedermann

3Di-Segel für Club Racer



Gerade einmal vier Jahre ist es her, dass North Sails erstmals die Entwicklung von innovativen 3Di-Segeln angekündigt hat. Im Sommer 2010 wurde dann die Serienreife gemeldet. Seither ist einiges passiert: 3Di-Segel sind heute nicht mehr aus den hoch dotierten Regattafeldern wegzudenken. Damit aber nicht genug: Für die Segelsaison 2014 hat North Sails eine 3Di M-Serie entwickelt, die Eigner von Performance-orientierten Club Racern ansprechen soll.

Ob America's Cup, Volvo Ocean Race, TP52, RC 44 sowie IRCoder ORC-Vermessungsklassen – die einzigartige und patentierte 3Di-Technologie ist innerhalb kürzester Zeit zum Maß aller Dinge im High-End-Regattasport geworden. Profis und ambitionierte Amateure sind sich einig: 3Di-Segel haben zweifelslos mehr Speed-Potenzial und eine konkurrenzlose, leistungsorientierte Verarbeitung.

Für Yachten bis 45 Fuß

Mit der neuen 3Di M-Serie macht North Sails die weltweit schnellste und haltbarste Segeltechnologie jetzt auch für kleine bis mittelgroße Segelboote bis maximal 45 Fuß verfügbar. 3Di ist ein einzigartiges, patentiertes Segelherstellungsverfahren: Die aus hoch stabilen Fasern laminierten Segel ermöglichen eine ausgewogene Lastverteilung und Formstabilität, die an die Eigenschaften eines steifen Flügelriggs heranreichen. Bei 3Di M wird dieselbe Verarbeitung angewandt, das Faser-Layout ist jedoch eigens auf kleinere und mittelgroße Segelboote zugeschnitten. Das Resultat: überaus leistungsfähige, langlebige und leicht zu trimmende Segel für den ambitionierten Club Racer.

Das Besondere an 3Di-Segeln

Bei der 3Di-Produktion werden auf einer dreidimensionalen Form hauchdünne Filamente (Filament = Endlosfaser) aus unterschiedlichen Materialien mit einer Art Plotter parallel zueinander aufgebracht und thermisch geformt und verklebt. Eine Trägermembran wie beim 3DL-Segel ist nicht mehr nötig. Das Ergebnis ist ein äußerst leichtes, metallisch wirkendes Segel, das statt eines textilen Gewebes eher den Charakter einer steifen Folie besitzt, sich aber dennoch gut legen und rollen lässt. Es gibt derzeit kein anderes Segellaminat, das derart formstabil und fest ist wie 3Di. Egal, ob Wellen oder Böen, das Segel behält seine Form. Und weniger Verformung bedeutet mehr Vortrieb.



Editorial

Liebe North Sails-Freunde!

2013 war ein spannendes Jahr für North Sails und dem Segelsport. Höhepunkt war natürlich der America's Cup. Was Anfangs als recht einseitige und selbst von vielen Seglern wenig beachtete Veranstaltung begann, entwickelte sich zu einer der spannendsten Sportereignisse der letzten Jahrzehnte. Seit langem hat es wieder einmal ein Segelevent geschafft, auch in der breiten Öffentlichkeit Interesse zu generieren! Auch 2014 stehen wieder einige hochkarätige Regatten auf dem Programm: international allen voran das Volvo Ocean Race, das für uns eine besondere Herausforderung darstellt. North Sails ist stolz darauf, für alle Teilnehmer exklusiv die Segel zu fertigen, die gemäß den Richtlinien absolut identisch und reproduzierbar sein müssen. In Österreich werden die Traditions Woche am Attersee, die Österreichischen Meisterschaften in den österreichischen Regattaklassen, aber auch Fahrtenregatten wie der Kornati Cup von uns als high lights 2014 angesehen „Und was habe ich als Fahrtensegler von dem ganzen Regatta-Engagement von North Sails?“, mag sich der ein oder andere fragen. Ganz einfach: Viele unserer Entwicklungen haben ihren Ursprung auf den Regattabahnen, wo sie auf Herz und Nieren getestet werden, bevor sie Einzug in die Freizeitsegelerei halten. Bestes Beispiel dafür sind unsere 3Di-Segel und die Entwicklung des RADIANT Tuchs, die mittlerweile auch verstärkt von anspruchsvollen Fahrtenseglern nachgefragt werden. Mehr dazu in diesem Newsletter auf Seite 3. Viel Spaß beim Lesen.

Ernst Seidl / Andrea Seidl / Hans Spitzauer
Geschäftsführer
North Sails Austria





Southern Spars, eine Tochtergesellschaft der North Technology Group, ist einer der weltweit führenden Hersteller von Komposit-Verbundwerkstoffen und hat für Emirates Team New Zealand und Luna Rossa Challenge 2013 die „Wings“ gefertigt.



Die von North TPT patentierte „Thin Ply Technology“, die erstmals bei 3Di-Segeln von North Sails zum Einsatz kam, wurde für den America's Cup weiterentwickelt und kam als starre Struktur in den „Wings“ zum Einsatz.



Alle AC 45-Boote und drei von vier AC 72-Katamarane wurden mit EC6-Carbon-Verstärkungen von Southern Spars ausgerüstet.



North Sails Sportswear ist der offizielle Lieferant von technischer Segelausstattung und -bekleidung von Emirates Team New Zealand.



NorthDesignServices

Segeldesigner von North Sails waren für alle America's Cup-Teams tätig und haben dabei auch auf die hoch moderne North Design Suite-Software zurückgegriffen. Die Erfahrung aus dieser Arbeit fließt in alle Segelentwicklungen von North Sails mit ein.



Alle vier America's Cup-Syndikate haben auf die 3Di-Focksegel und -Code 0 von North Sails gesetzt. Die steifen und formstabilen 3Di-Segel passen perfekt zu den beim America's Cup verwendeten „Wings“.



North Graphics hat sämtliche Segel- und Rumpf-Designs für alle America's Cup Teams entworfen.

Mehr als nur Segel

Wenn beim America's Cup die treibende Kraft ein Flügel ist, was hat dann ein Segelmacher wie North Sails überhaupt noch damit zu tun? Eine ganze Menge! North Sails und viele weitere Firmen der North Technology Group haben die America's Cup-Teams unter anderem mit Segeln, Design, Design-Software, Riggs, Bekleidung und – ja, tatsächlich! – auch mit Flügeln ausgestattet.





Foto: Jan Kruse

Dass Nachwuchsförderung schon bei den ganz Kleinen anfängt, hat North Sails beim Störtebeker Opti-Cup bewiesen. Die Veranstaltung findet auf Deutschlands einziger Hochseeinsel Helgoland statt und zieht jedes Jahr bis zu 100 Optimisten an. Um die Sicherheit für die 7bis 15-Jährigen zu gewährleisten, ist ein ganzer Stab von Helfern dabei, unter anderem Markus Koy, der Jollen-Experte von North Sails. Der bekannte Starboot-Segler hat selbst seine Karriere im Optimisten angefangen und sich über verschiedenste Regattaklassen bis an die deutsche Segelspitze gearbeitet. Aufgrund seiner Erfahrung war er auch an der Entwicklung eines neuen Opti-Segels von North Sails beteiligt, das zur Saison 2014 auf den Markt kommt.

Newcomer J/70



Foto: jboats.de

Selten hat eine neue Regattaklasse so eingeschlagen wie die J/70 Speedster. Innerhalb von nur zwei Jahren ist die Flotte von Null auf rund 900 Boote angewachsen. North Sails hat von Anfang an die Entwicklung begleitet. Eine interne Fachgruppe hat leistungsfähige Segel gefertigt und eine präzise Trimmanleitung erstellt. Der Erfolg spricht für sich: Beim Eurocup 2013 auf dem Gardasee gewann Ruairidh Scott mit seinem Team mit deutlichem Abstand die Europameisterschaft. Der Brite gehört zum North Sails-Design-Team für die junge J/70Klasse. Auf dem Erfolg wird sich aber nicht ausgeruht: Während andere noch an ihren ersten Segeln basteln, hat North Sails bereits den zweiten Design-Zyklus in Angriff genommen, um die Segel weiter zu optimieren.

Rock 'n' Roll fürs Großsegel

Rollgroßsegel von North Sails sind eine echte Alternative

Modernes Fahrtensegeln stellt heutzutage hohe Ansprüche an Komfort, einfache Handhabung, Sicherheit und selbstverständlich auch an eine effektive Leistung, sprich Vortrieb. In Bezug auf das Handling und die Sicherheit ist das Reffen und Bergen des Großsegels besonders mit kleiner Crew mitunter jedoch recht mühsam und aufwendig. Aus diesen Gründen werden Großsegel zum Rollen und Rollrefren immer beliebter. Fast jede große Serienwerft bietet ihre Yachten optional auch mit Rollgroßsegeln an. Grundsätzlich unterscheidet man zwischen Masten für Rollgroßsegel (oder auch Rollmasten) und Großbäumen für Rollgroßsegel (oder auch Rollbäume). Bei Rollbäumen sind die Großsegel mit horizontalen Latten ausgestattet, wodurch sie nahezu die gleiche Segelfläche und Leistung wie Standardgroßsegel haben. Großsegel für Rollmasten sind hingegen deutlich kleiner. Damit fehlt es der Hauptmaschine sozusagen an PS.

Großsegel mit vertikalen Segellatten

Aus diesem Grund haben wir bei North Sails in den vergangenen Jahren mit Nachdruck an der Entwicklung von leistungsstarken Großsegeln für Rollmasten gearbeitet. Das Resultat sind

Großsegel mit relativ dünnen und langen Segellatten, die vertikal, also parallel zum Mast, in das Segel eingearbeitet werden. Dadurch können Großsegel gefertigt werden, die am Achterliek ausgestellt sind und eine vergleichbare Größe zu einem Standardgroß aufweisen.

Hohe Formstabilität und Effizienz

Je nach Masthersteller werden Anzahl und die Länge der Latten individuell berechnet. Kombiniert mit modernen Segeltüchern wie z. B. North Sails Radian oder sogar North Sails 3DLTM Marathon bieten diese Segel eine hohe Formstabilität, große Effizienz und ein einfaches, sicheres Handling. Großsegel für Rollbäume hingen haben keinerlei Nachteile in Größe und Form gegenüber Standardgroßsegeln. Hier greift North Sails auf die großen Erfahrungen im Regattasport zurück: Wir haben Großsegel entwickelt, die hinsichtlich Handhabung und Leistung keinerlei Kompromisse zulassen. Egal, ob Rollbaum oder Rollmast – North Sails legt als weltweit führender Hersteller von Yachtsegeln großen Wert auf eine sehr solide Verarbeitung und individuelle Detaillösungen. In diesem Zusammenhang ist eine intensive Beratung für uns selbstverständlich.

Aufgrund der vertikalen Segellatten können Großsegel für Rollmasten am Achterliek ausgestellt werden.



Wer die Wahl hat, hat die Qual

North Sails bietet unterschiedliche Code Sail-Varianten für jeden Bedarf

Code-Segel sind derzeit in aller Munde! Nicht nur Regatta-, sondern vermehrt auch Fahrtensegler entdecken dieses Segel für sich. Das macht sich in einer verstärkten Nachfrage und steigenden Verkaufszahlen bemerkbar. North Sails bietet je nach Bedarf unterschiedliche Code Sail-Varianten an.

Die Eröffnungsetappe des Whitbread Race 1997/98 enthüllte eine wahre „Geheimwaffe“. Ein neues, von North Sails entwickeltes asymmetrisches Segel für spitze Raumschotskurse, Code Zero genannt, ließ das EFL-Team früh die Spitze übernehmen und bis zum Ende halten. Mittlerweile gehören Code Sails mit ihren vielseitigen Einsatzbereichen zu einer gut ausgestatteten Segelgarderobe auf Regattaund Fahrtenschiffen. Der Grund, warum Code-Segel auch bei Tourenseglern immer beliebter werden, ist einfach: Moderne Fahrtenyachten sind zumeist nur mit nicht überlappenden Vorsegeln ausgestattet. Das vereinfacht zwar das Handling, doch eine kleine 100-ProzentFock bringt im unteren Windbereich und bei Reach-Kursen einfach nicht ausreichend Vortrieb. Ein Code-Segel kann hingegen wunderbar bis 15 Knoten gefahren werden, und das bei einem scheinbaren Windeinfallswinkel zwischen 30 und 60 Grad.

Sowohl für Regattaals auch für Fahrtensegler bietet North optimierte Code Sails. Welches Code-Segel ideal ist, hängt ganz vom Boot und dem Einsatzbereich ab und sollte mit einem der North Sails-Spezialisten besprochen werden.

Generell kann gesagt werden: Je weniger Mittelbreite ein Segel hat, desto höher am Wind kann es gesegelt werden. Für Cruising-Boote, die nicht auf Vermessungsformeln wie IRC oder ORC achten müssen, eignet sich daher eine C0-Topgenua, um den



Je weniger Mittelbreite ein Code-Segel hat, desto höher am Wind kann es gesegelt werden.

Halbwindbereich und höhere Kurse ideal bei leichten Winden abzudecken. Ein A0 hingegen füllt die Lücke bei mehr Wind auf Reach-Gängen, die für den großen Gennaker zu spitz sind. Aber auch das Segeltuch kann je nach Einsatz variieren. So empfehlen

wir für Regatten unbedingt ein Laminat, um die Leistung eines solchen Segels auch umsetzen zu können. Für Fahrtensegler kann je nach Größe auch ein kostengünstigeres Laminat Spinnakergewebe verwendet werden.

North Sails-Bezeichnung	C1	C2/A0	Jib Top /Code 0
Funktion	Cruising und Regatta (ORC-Langstrecken)	Regattasegel für ORC- und IRC-Langstrecken	Ideales Cruising-Segel
IRC-Vermessung	Nicht IRC-geeignet, würde als Genua vermessen werden, daher hohe „Strafe“	IRC-geeignet, würde als Gennaker vermessen werden	Nicht IRC-geeignet, würde als Genua vermessen werden, daher hohe „Strafe“
ORC-Vermessung	Ab 55 % Mittelbreite vermessen als ORC-Code 0	Vermessen als ORC-Gennaker, daher keine Bestrafung	Ab 55 % Mittelbreite vermessen als ORC-Code 0, sonst als Genua, was eine hohe „Strafe“ zur Folge hat
Mittelbreite	Typische Mittelbreite 60-65 %	Typische Mittelbreite 75 % +	Typische Mittelbreite 50-55 %
Typische Windwinkel / Windgeschwindigkeit	AWA 40-85 Grad, TWS 7-16 Kn	AWA 50-85 Grad, TWS 5-14 Kn	AWA 30-55 Grad, TWS 5-18 Kn

Alle Segel können mit eigenem Furler und Torsionskabel im Segel zum Rollen ausgestattet werden.



Nie war die Drachen-Klasse stärker als heute

North Sails bringt 2014 ein neues Segel­design in der Drachenboot­klasse am Markt.

North Sails und die internationale Drachen-Szene pflegen seit vielen Jahren eine enge Partnerschaft. Die Klasse wächst jedes Jahr um 35 bis 40 Boote. Führende Bauwerft ist Petticrows in En land, die den Drachen in den vergangenen Jahren immer weiterentwickelt hat. Daran angelehnt passt North Sails seine Drachen-Segel stetig an die neuesten Entwicklungen an.

Die letzte Drachen-Saison mit dem Weltmeistertitel ist für North Sails fantastisch verlaufen und die Saison 2014 begann bereits erfolgreich mit den Plätzen 1,2,3 bei Hong Kong Champs, Platz 1 bei Prince Phillip Cup und ein weiterer erster Platz bei Int'l Ski Voile. Neben großartigen Regattaerfolgen konnte der Marktanteil von North Sails in dieser Klasse weiter ausgebaut werden. Sämtliche Drachen-Segel werden seit Jahren in der Produktionsanlage von North One Design gefertigt, wo über 20 Jahre Erfahrung in das Design und Qualitätsmanagement fließen. Der Däne Theis Palm ist bei North Sails verantwortlich für die Drachen-Segel: Er stellt sicher, dass das Design an die aktuellen Bedürfnisse angepasst wird und die Tuning Guides auf dem neuesten Stand sind. Im Vergleich zum Vorjahr wird es bei den Drachen-Segeln 2014 Veränderungen geben. Das neu entwickelte Großsegel A 12+ ist im Top etwa um 1% voller und bietet mehr Twist. In Kombination mit der neuen LJ4 Genua mit flacherem Anschnitt und dem neuen allround Spinnaker CD-5 bietet North zur Zeit die beste Kombination für Flachwasser und wenig Wind. Die neue Segelgarderobe des Siegerschiffes von Hasso Plattner bei der deutschen Meisterschaft punktet mit mehr Speed



Ernst Seidl Staatsmeister am Drachen 2013.



und Höhe. Hans Spitzauer und Dietmar Gfreiner belegten bei dieser international besetzten Veranstaltung als bestes österreichisches Schiff den ausgezeichneten 4. Platz und übernahmen somit den Platz 1 in der österreichischen Bestenliste. In Österreich betreut Ernst Seidl, der 2013 zum 7. Mal österreichischer Staatsmeister in der Drachenklasse wurde, gemeinsam mit Hans Spitzauer die österreichische Drachenklasse. In Zusammenarbeit mit der Klassenvereinigung ist das North Sails Team auf den meisten

großen Drachen-Regatten vor Ort, um den Seglern mit Rat und Tat zur Seite zu stehen. Termine zu den geplanten Trainings finden Sie auf www.dragonclass.at

North Sails berät Sie hier gern und bietet für spezielle Segelreviere, bestimmte Masttypen und Anforderungen hinaus Speziallösungen, sodass jeder Eigner seine Segelgarderobe genau auf seine Bedürfnisse abstimmen kann. Weiter Informationen sind außerdem unter www.northonedesign.com erhältlich.

North Sails Austria GmbH

Andrea Seidl · Hans Spitzauer · Ernst Seidl

Bergerbräu­hof­strasse 21a · 5020 Salzburg

Tel.: 0043 662 87 55 07 · E-Mail: office@at.northsails.com

Regionalhändler in Ihrer Nähe finden Sie unter www.at.northsails.com

Konzeption, Text und Design: Headquarters Hamburg | Werbeagentur · www.headquarters-hamburg.de



www.at.northsails.com