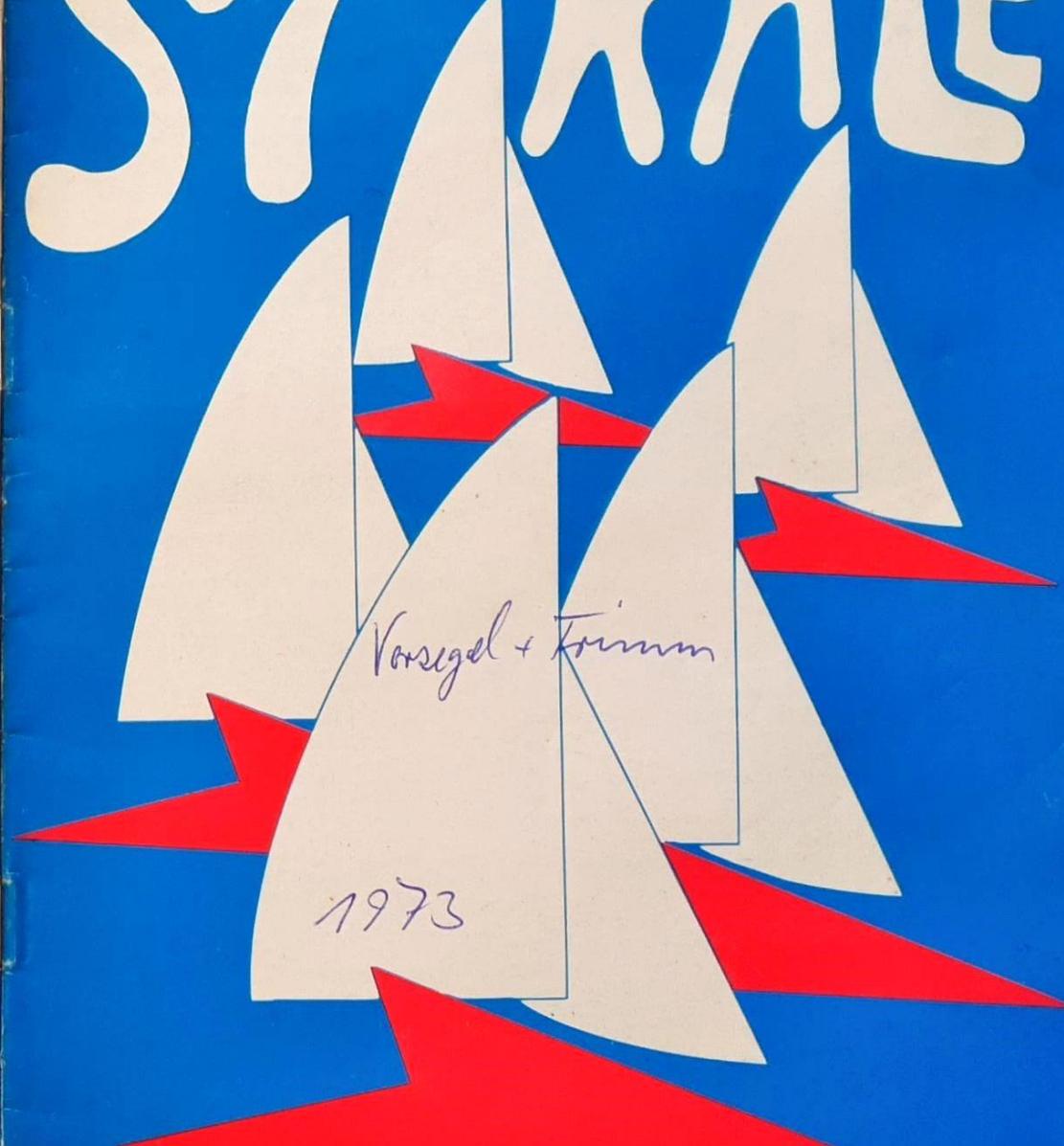


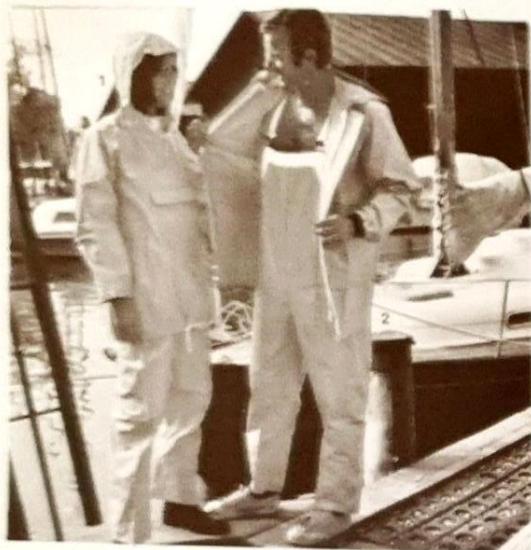


# STRALE



# DEUTSCHLAND

BH



## 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  
 für Jugendliche 10/12 Jahre DM 38,—  
 für Jugendliche 10/12 Jahre DM 36,—
- 2 **dt. 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,—

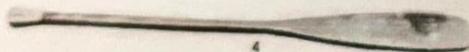
### Zur Sicherheit

- 3 Rettungsweste, Alkade V Nylongewebe gefüllt mit Polyurethanschaum, federleicht, mit hohem Krugen 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,—



2/1

Mai 1974

# S T R A L E

## INHALTSVERZEICHNIS

Versammlung der Klassenvereinigung  
 Wo der Schuh drückt  
 Die Verbreitung der Strale in Deutschland  
 Französischer Regattakalender  
 Regatta auf dem Goldkanal S. C. Badenia  
 Hinweise auf Regatten  
 Der Fachartikel Vorsegel — Form und Trimm  
 Der innenliegende Holeyunkt

## „STRALE DEUTSCHLAND“

Nachrichten der deutschen Strale Klassenvereinigung

Postanschrift: 752 Bruchsal, Wiesenstr. 13

Redaktion: Bernd Hustert, 6833 Kirrlach,  
 Silberstr. 16

Druck u. Verlag: Theodor Maier KG.  
 7527 Kraichtal-Oberöwisheim

Preise sind unverb. empf. Verbraucher-Richtpreise. Ab 15.3.1974 8% Teuerungszuschlag.

## Versammlung der Klassenvereinigung

Am 6. April 1974 fand in Verbindung mit der Regatta des S.C. Badenia die 1. dies-jährige Mitgliederversammlung der Strale-Klassenvereinigung statt. Obwohl elf Boote mit ihren Besatzungen an der Regatta des S.C. Badenia teilnahmen, konnte sich die Versammlung über einen starken Besuch nicht erfreuen. Wir werden in der nächsten Ausgabe noch einmal eingehend über diese Versammlung berichten.

Und hier noch einmal die Anschriften der Vorstandsmitglieder der Klassenvereinigung:

1. Vorsitzender:  
Rüdiger Lünzmann  
752 Bruchsal, Wiesenstr. 13, Tel. 07251/12717
2. Vorsitzender:  
Norbert Götemann, Tel. 0721/62778  
Schriftführer und Schatzmeister:  
Frau Gertrud Hartlieb  
6920 Sinsheim, Wiesentalweg 1, Tel. 07261/2627  
Beisitzer:  
Dieter Kußmaul  
7503 Neureut-Heide, Tulpenstr. 7, Tel. 0721/22533  
Hans Schirm  
8 München 90, Schliersee-Str. 520, Tel. 089/69 99 30

## Wo der Schuh drückt

Ein zu enger Schuh drückt! Man kann ihn weiten lassen. Alle wissen, wo uns der Schuh drückt. Wir haben aber mehrere Schuhe, die drücken.

Da wäre zuerst einmal die Ausweitung unserer Klassengemeinschaft zu einer akzeptablen Größe, die allen ernsthaften Strale-Seglern zugute kommt. Wir alle können mithelfen. Sprechen Sie bitte Strale-Segler an, ganz gleich auf welchem Revier und sprechen Sie sie auf die Mitgliedschaft in unserer Klassengemeinschaft an.

Zum zweitenmal sollten sich alle Strale-Segler, die noch keinem Verein des DSV. angehören, bemühen sich einem solchen anzuschließen.

Der dritte Schuh ist besonders wichtig. Wir alle wissen, daß Organisation auch mit Geld verbunden ist. Wer also seinen Mitgliedsbeitrag noch nicht überwiesen hat, sollte dieses tun. Am besten wäre natürlich ein Abrufauftrag an die Klassenvereinigung, oder gegebenenfalls einen Dauerauftrag an Ihre Bank. Zur Erinnerung noch einmal unsere Konto-Nummer: Bezirkssparkasse Bruchsal — Bretten Kt.-Nr. 00406828.

Helfen Sie uns bitte, diese drei Schuhe zu weiten. Herzlichen Dank!

## Verbreitung der Strale in Deutschland

Ein recht interessantes Bild zeigt die prozentuale Verteilung der Strale-Klasse, bezogen auf die Postleitzahlgebiete.

1	0,00 %
2	8,70 % 6
3	2,90 % 2
4	1,45 % 1
5	1,45 % 1
6	8,70 % 6
7	56,50 % 39
8	20,30 % 14
	<u>100,00 % 69</u>

## Französischer Regattakalender

9. Juin	C. N. Vaux	6 hres de Vaux
	C. V. C. A. Bairon	Fête du Club
16. Juin	C. N. H. S. Troyes	6 hres du Lac.
	C. N. Dreux	Challenge Michard S. O. D. 5X 5
23. Juin	C. Y. V. Freneuse	470, Strale
	C. V. C. E. P.	485, Strale
	Y. C. Der	Critérium de Champagne S. O.
	C. N. Dreux	D. 5.
30. Juin	C. V. E. S. Q.	S. O.
6.-7. Juillet	Villers	Championnat Basse P.
		Normandie, départ 14h30
		Interséries
14. Juillet	C. N. A. Troyes	Interclass
	Y. C. Vieilles Forges	
	Trouville	
3.-4. Aout	Val Andre	P.
	St. Jean de Monts	P.
8. Septembre	Y. C. Der	6 hres du Der
	C. V. T. Tours	Sur lac.
14.-15. Sept.	C. N. C. Sharms	D. 5.
15. Sept.	Y. C. Triel	Challenge Alfa Roméo
	Y. C. Vieilles Forges	Sablère B.N.O.
22. Sept.	C. Y. V. Freneuse	Interclass
	C. V. Ablon	Coupe Clément
29. Sept.	C. Y. V. Dammarie	485, Strale
	S. R. Creil	
	C. N. Dreux	

Im Zusammenhang mit dem französischen Regattakalender möchten wir ganz besonders auf die Regatta in Nagold, am 22. — 23.6.74, hinweisen.

## Regatta auf dem Goldkanal S. C. Badenia

Am 6. und 7. April 1974 trafen sich im Rahmen der vom S.C. Badenia ausgetragenen Regatta die nordbadischen Strale-Segler zu ihrer ersten gemeinsamen Wettfahrt in diesem Jahr. Es war gewissermaßen der Auftakt zur diesjährigen Saison.

Der Goldkanal stellt ein geradezu beispielhaftes Jollenrevier dar. Starke Winde und recht viel Sonne machten an diesen beiden Tagen das Treffen zu einem echten Erlebnis. Neben der Strale, die mit elf Mannschaften das stärkste Feld im Rahmen der Regatta bildete, gingen noch 505er, Korsare und FDs an den Start. Schon die erste Wettfahrt stellte hohe Anforderungen und Können an eine jede Crew. Stark drehende Winde mit Böen bis Stärke 6 ließ so manchen Teilnehmer schon kurz nach dem Start die Bekanntschaft mit dem noch eiskalten Naß machen. Zudem war eine starke Konkurrenz am Start. Eigens aus Frankreich kamen De Restrepo/Gross, die auch hier wieder ihr außergewöhnliches Können unter Beweis stellen sollten. Nach insgesamt vier Wettfahrten, von denen die schlechteste am Ende gestrichen wurde, nahm dieses Meeting am Sonntag sein Ende.

Trotz der vorausgegangenen Strapazen und nasser Hosen zeigten sich die Strale-Segler recht ausgelassen und frohgelaunt. Vielen Dank auch dem S.C. Badenia für die gastliche Aufnahme und die ausgezeichnete Bewirtung in Form eines Mittagessens für alle aktiven Segler.

Die Ergebnisse der Strale-Klasse:

- |                      |                     |
|----------------------|---------------------|
| 1. De Restrepo/Gross | 7. Häusler/Christen |
| 2. Widmann/Becker    | 8. Förster/Förster  |
| 3. Lünzmann/Velte    | 9. Ruof/Ruof        |
| 4. Göttemann/Hustert | 9. Kußmaul/Kußmaul  |
| 5. Ott/Ott           | 11. Hartlieb/Samol  |
| 6. Riegel/Waldmann   |                     |

## Europameisterschaften der Strale-Klasse in England und weitere Regattahinweise

Wie schon allgemein bekannt sein dürfte, werden die diesjährigen Europameisterschaften von unseren englischen Freunden auf der Isle of Man ausgetragen.

Die offiziellen Anmeldeformulare mit einer beiliegenden deutschen Übersetzung werden den Mitgliedern der Klassenvereinigung rechtzeitig zugestellt.

Es wäre dabei zu erwähnen, daß die Veranstaltungen auf einen recht günstigen Termin fallen: 14. — 21. August 1974.

In Italien! 29. — 30. Juni, Diano Marina, Int. Strale Regatta.

## DER FACHARTIKEL

### VORSEGEL-FORM UND TRIMM — DER INNENLIEGENDE HOLEPUNKT

#### I. Grundsätzliche Erwägungen bei der Herstellung von Vorsegeln:

Wenn man ein Vorsegel in seiner Form und seiner Größe entwirft, so muß man als Segelmacher folgende Faktoren unbedingt beachten: Die Form des Bootes, die Art, wie das Deck ausgelegt ist, d. h. wo Wanten angreifen, wo der Holepunkt normal gefahren wird, wie das Boot konstruiert ist, d. h. wie hoch und wie schnell es läuft, wie das Rigg konstruiert ist, d. h. wie die Klassenregeln aussehen und welches Segeltuch zu benutzen ist. Dies sind eine Reihe von Faktoren, die wir im einzelnen erläutern möchten, so daß Sie sehen, wie sie auf die Vorsegel-Form einwirken.

So benötigen z. B. Boote wie 5,5er, Star oder Soling, die maximal hoch an den Wind gehen, bei maximal großer Geschwindigkeit, einen geringeren Anstellwinkel für das Vorsegel bzw. einen flacheren Anschnitt im Vorsegel selbst und einen weiter innenliegenden Holepunkt als z. B. andere Boote wie Korsar, Pirat und Zugvogel. Dies bedeutet also, daß man grundsätzlich keine generelle Regel aufstellen kann, auf welcher Gradlinie ein Holepunkt liegen sollte bzw. kann keine generelle Linie für alle Boote aufgestellt werden. Daher ist sehr stark zu differenzieren und einzelne Trimmfragen können nur in einem persönlichen Gespräch oder in den einzelnen, speziellen Prospekten für die Klassen besprochen werden. Diese Information kann also nur jedem Segler eine generelle Idee für seine Klasse geben.

Vorsegel-Formen können aber auch innerhalb einer Klasse unterschiedlich sein. Allgemein gesagt, braucht man für Reviere mit größeren Wellen eine vollere Fock als auf einem Revier ohne Wellen. Eine Fock für leichten Wind soll zwar voll sein, aber keineswegs den Bauch kurz hinter dem Vorstag haben. Bei leichtem Wind kann man einen maximal innenliegenden Holepunkt benutzen und oft ohne Welle maximal hoch laufen. Der Windanschnitt soll dann flach sein. Eine Tatsache, die von vielen Seglern heute noch verkannt wird. Bei mehr Wind und Welle muß man das Boot durch die Welle fahren und braucht daher ein Vorsegel, das voll genug ist. Dabei soll der Bauch vorne bleiben. Sie sehen, daß also auch innerhalb der einzelnen Klassen Variationen für die Vorsegel-Form möglich sind.

Ein gutes Segeltuch ist ebenso für das Vorsegel sehr wichtig, da die Form eines Vorsegels nicht so leicht kontrolliert werden kann wie die eines Großsegels. Ein Großsegel kann man einzeln an den Lieken regulieren, man kann den Mast mehr oder weniger biegen, einen steiferen oder stärker biegenderen Baum fahren, man kann das Großsegel durch den Großschottraveller regulieren, die Blöcke am Großbaum für den Trimm einsetzen oder auch den Großbaumniederholer, d. h. man hat viele Trimmmöglichkeiten für das Großsegel.

Bei einem Vorsegel aber kann man nur das Vorliek und den Holepunkt kontrollieren bzw. auch manchmal den Druck auf das Vorstag und damit das Vorsegel gerade oder leicht durchgesackt halten. Ein gutes Vorsegel-Material muß in sich stabil genug sein, damit der eingearbeitete Bauch oder die tiefste Wölbung nicht unter Druck und Benutzung, d. h. auch bei mehr Druck durch mehr Wind, nach hinten wandert. Auf der anderen Seite muß es aber noch flexibel genug sein, damit man das Vorliek noch regulieren kann. Weiterhin muß es wesentlich besser im Flattertest sein, da Vorsegel bedeutend mehr strapaziert werden als Großsegel. Wir von der Firma North Sails glauben, daß wir mehr Zeit und mehr Geld als jede andere Segelmacherei darauf verwandt haben, um das beste Segeltuch für unsere Segel auszusuchen.

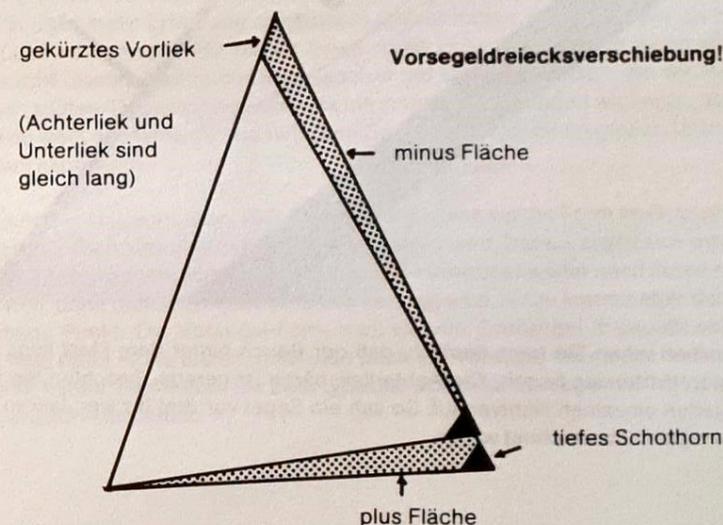
## II. Das Vorsegel-Dreieck, insbesondere ein tieferliegendes Schothorn:

Zuerst muß einmal berücksichtigt werden, daß nicht jede Fock oder Genua unbedingt die größte ist, die an allen drei Seiten entsprechend den Regeln am größten ist. So ergibt sich das größtmögliche Vorsegel dann, wenn zwischen dem Achterliek ein größerer Winkel entsteht. Die Vorliekslänge, die sich aus so einem Winkel ergibt, ist manchmal geringer, als maximal erlaubt ist. Aber ein solches Vorsegel ist unbedingt effektvoller. Typische Beispiele für diese Vorsegel sind heute die von uns konstruierten und hergestellten Star-, Piraten-, Folkeboot- und Drachen-Vorsegel etc. Dies bedeutet für die einzelne Klasse, daß wir bei einem kürzeren Vorliek und gleichbleibender Achterlieks- und Unterliekslänge ein Vorsegel konstruiert haben, das im Schothorn tiefer liegt. Dies hat den Vorteil, daß kein oder nur minimaler Windaustausch unterhalb des Vorsegels zwischen dem Deck entsteht. North-Vorsegel haben dazu eine maximale Unterlieksrundung je nach Klassenvorschrift. Hinzu kommt, daß der Fußteil selbst eine volle Form haben sollte und nicht gerade bzw. flach in die Unterlieksrundung hineinläuft, und daß damit auch bewirkt wird, daß die Windströmung längs des Vorsegels erfolgt und nicht wiederum ein Austausch unterhalb des Segels. Dies zeigt also, daß ein Vorsegel mit einem nicht richtig konstruierten Fußteil bei gleicher Größenordnung in seiner Wirkung bei weitem nicht so wirkungsvoll sein kann, weil der Windaustausch wesentlich stärker unterhalb des Vorsegels eintritt. Es ist dafür also auch wichtig, daß die Vorsegel so tief wie möglich auf Deck gesetzt werden.

Wenn man ein solches Vorsegel mit niederem Schothorn konstruiert, ist ein weiterer Faktor zu bedenken. Dadurch, daß das Vorliek verkürzt ist, wird die Öffnung zwischen Großsegel und Vorsegel größer. Das wirkt sich wiederum auf den Holepunkt aus, d. h. Sie können einen weiter innenliegenden Holepunkt benutzen, ohne daß Sie die Düse zwischen Vor- und Großsegel verengen.

Sie sehen also, daß es viele Variationen und Möglichkeiten für die Gestaltung und Formgebung eines Vorsegels gibt. Die Firma North Sails hat sich mit den Problemen jeder einzelnen Klasse intensiv auseinandergesetzt. Wir sind in der Lage, dies zu tun, weil wir sehr viele erfolgreiche Regattasegler bei uns beschäftigt haben (14 Olympiateilnehmer und Weltmeister arbeiten für North Sails). Wir wissen um die Probleme und wir beschäftigen uns mit den Möglichkeiten in jeder einzelnen Klasse. Wir verbringen Stunden im Boot-gegen-Boot-Test, um herauszufinden,

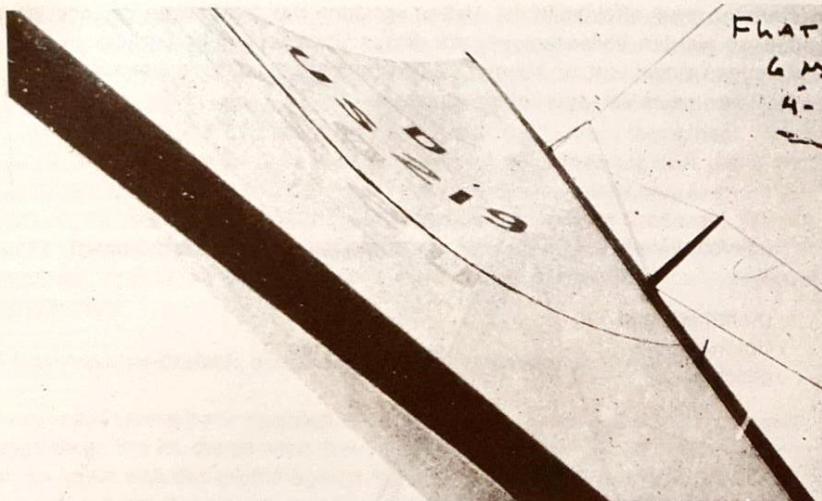
welches Vorsegel effektvoller ist. Haben wir dann das maximalste Vorsegel gefunden, so werden Vollschnablonen für dieses Vorsegel angefertigt und größere Stoffmengen eingekauft. So können Sie dann sicher sein, daß wir jedem Segler ein solches maximales Vorsegel liefern können.



## III. Der Holepunkt – der weiter innenliegende Holepunkt:

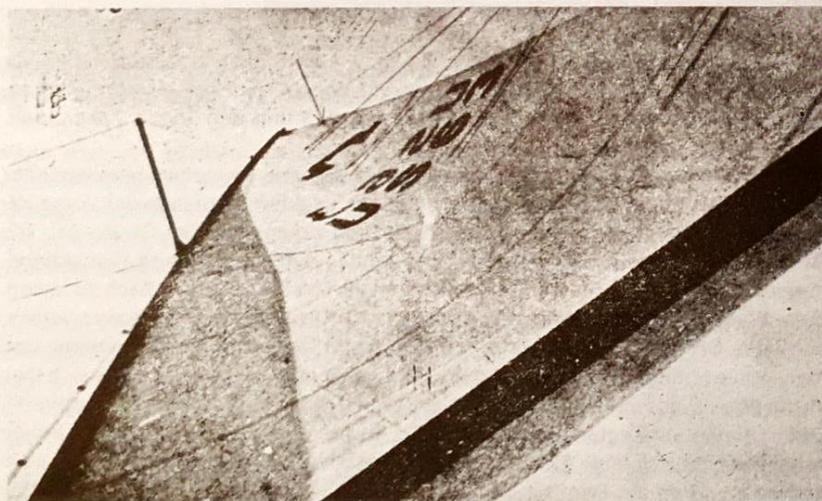
Sie kaufen ein Vorsegel – wie setzen Sie es, wie trimmen Sie es? Oft haben wir für die einzelnen Klassen spezielle Trimmanweisungen bzw. Klasseninformationen, aus denen Sie Erfahrungswerte für die Holepunkte und den Trimm bekommen.

In den letzten zwei Jahren hat sich für viele Bootsklassen ein weiter innenliegender Holepunkt ergeben. Dies war möglich durch ein exakteres Studium der Vorsegel-Form, durch einen flacheren Windanschnitt im Vorsegel und im Großsegel. Wir haben es durch das exakte Studium der Tuche und mit besonderen Produktionsmethoden fertiggebracht, den Windanschnitt als solchen im Segel flach zu halten. Beim Vorsegel liegt die Wölbung im vorderen Drittel bzw. bis zu 40 % vom Vorliek, und beim Großsegel haben wir den Bauch hinter dem Mast weggenommen und mehr in die Mitte gelegt und so den Windanschnitt gerader gehalten. Wie sich dies in der Praxis auswirkt, möchten wir an zwei typischen Bildern demonstrieren, Bilder, die jedem Segler wirklich eindeutig zeigen, daß die Segelform, der Segelschnitt und das richtige Tuch dafür entscheidend und entscheidender als viele andere Faktoren am Boot für die Geschwindigkeit und für die Höhe sein können.



**Bild 1:** Hier sehen Sie ganz deutlich, daß der Bauch hinter dem Mast liegt, also im ersten Drittel des Segels. Die Achterliekspartie ist gerade. Beachten Sie bitte dabei jeden einzelnen Nahtverlauf. So sah ein Segel vor drei bis vier Jahren aus, das als maximal bezeichnet wurde.

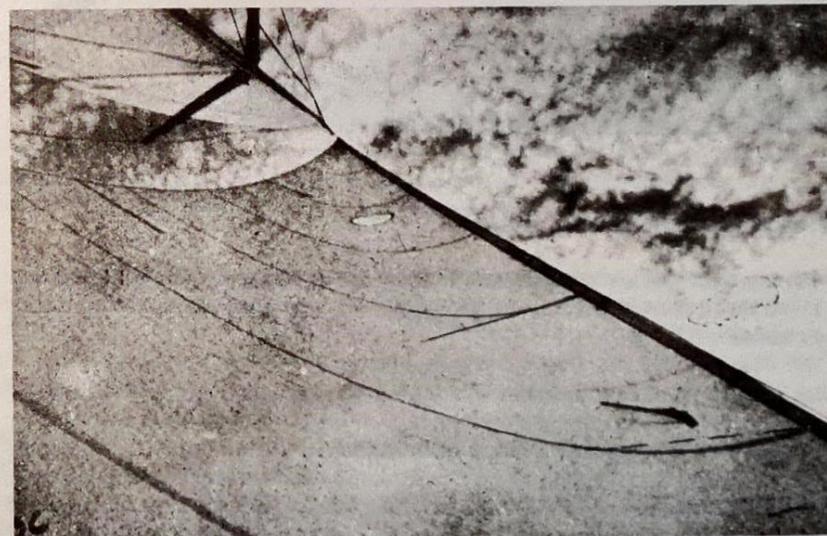
Betrachten Sie aber dagegen das **Bild 2:** Dieses zeigt Ihnen wiederum ein Segel, wie es heute konstruiert ist. Das Segel ist flacher im ersten Drittel und hat mehr Rundung im letzten Drittel. Beachten Sie bitte dabei wieder jeden einzelnen Nahtverlauf.



Wir wissen, wenn wir Ihnen als Kunden diese Entwicklung zeigen, daß wir damit auch viele unserer Branche auf Dinge aufmerksam machen, die vielleicht bei ihren Segeln noch nicht zu finden sind. Wir sind jedoch sicher, daß Segel mit diesen Schnitten schwieriger herzustellen sind, da diese Segel nur mit exakter Kontrolle über das Segeltuch, mit speziellen Segeltuchen, mit ausgefeilten Produktionsmethoden und nur nach Vollschablonen so exakt hergestellt werden können. Weil wir dies wissen und weil wir davon überzeugt sind, daß wir von North Sails mehr Erfahrung auf diesem Gebiet haben, wollen wir Sie als Kunden darüber informieren. Wir zeigen Ihnen diese Entwicklung, auch wenn wir damit vielleicht diesen oder jenen Segelmacher auf Dinge hinweisen, die wir ihm nicht sagen sollten. Uns erscheint aber die Information des Kunden wichtiger, damit der Kunde weiß und lernt, daß es zwischen Segel und Segel einen großen Unterschied geben kann.

Sie können sich vorstellen, daß, bedingt durch eine solche Form im Großsegel, die Düse zwischen Vorsegel und Großsegel offener wird. Daraus ergibt sich wiederum, daß wir bei gleichem Abstand den Vorsegel-Holepunkt weiter nach innen nehmen können, ohne daß überhaupt die Düse verengt wird. Hinzu kommt aber der zweite wichtige Punkt: Die Vorsegel-Form muß diesem Großsegel angepaßt sein, d. h. will man mehr Höhe laufen, muß man auch ein Vorsegel mit einem flacheren Anschnitt haben. Hier sehen Sie zwei typische Bilder für Vorsegel mit verschiedenen Windanschnittskanten.

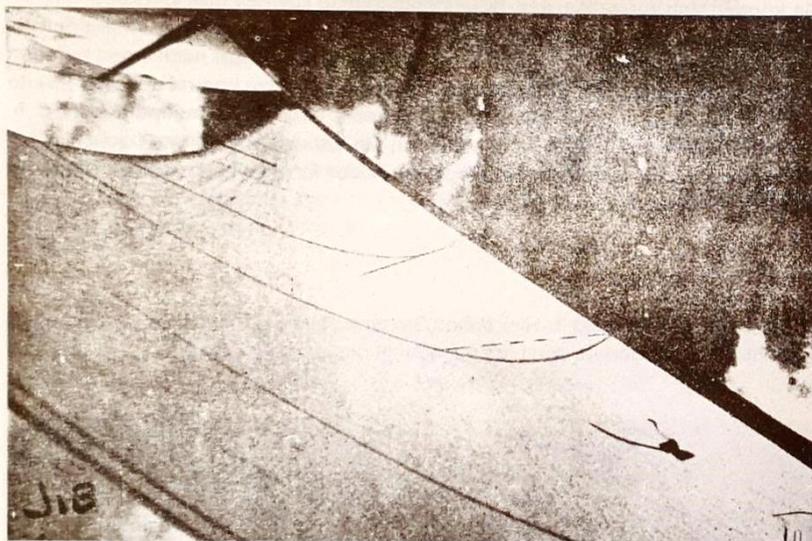
Betrachten Sie bitte **Bild 3:** Hier sehen Sie eine starke Rundung im ersten Drittel. Beachten Sie besonders den Linienvverlauf in den ersten 4 cm.



Dagegen **Bild 4**: Das Segel ist am Vorliek wesentlich flacher. Warum? Nehme ich ein Vorsegel, bedingt durch einen neuen und richtigen Großsegel-Schnitt, weiter nach innen im Holepunkt, dann muß auch der Windanschnittswinkel flacher gewählt werden.

Hinzu kommt, daß wir, wie vorher beschrieben, durch ein niedrigeres Schothorn in vielen Klassen in der Lage sind, Vorsegel zu fertigen, die nochmals weiter nach innen genommen werden können.

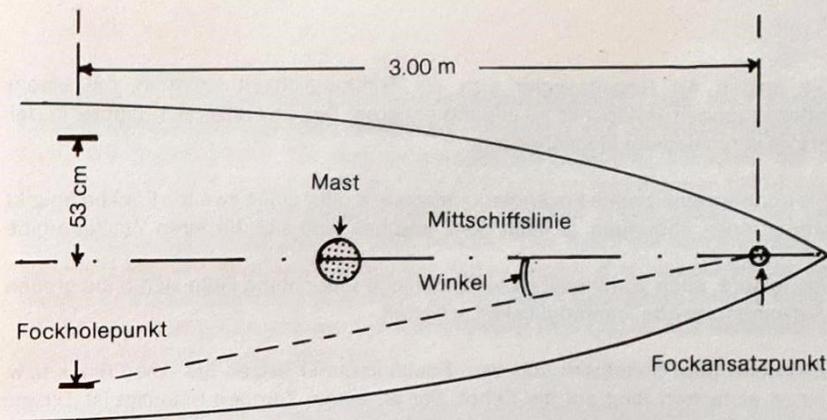
Das Resultat aus der richtigen Kombination Großsegel und Vorsegel ist ein weiter innenliegender Holepunkt. Wir glauben, daß diese Demonstration Ihnen zeigt, daß dem Segler durch Schnitt- und Dreiecksveränderungen im Vorsegel neue Möglichkeiten für den Trimm gegeben werden.



#### IV. In der Praxis sieht das wie folgt aus:

Beim Starboot sind wir in den letzten zwei Jahren von einem Vorsegel-Winkel von  $11 - 10^\circ$  auf  $6\frac{1}{2} - 7^\circ$  gekommen; anbei eine **Zeichnung**, wie diese Grade gemessen werden.

Dies bedeutet, daß der Fockholepunkt für ein Starboot nur noch  $28 - 30$  cm aus der Mitte heraus liegt. Das gleiche ergibt sich bei der Soling: Hier sind wir von  $13^\circ$  auf  $6\frac{1}{2} - 7^\circ$  gegangen. Aber auch bei anderen Klassen wurden hier wesentliche Veränderungen vorgenommen. So z. B. die Schwert- und Kielzugvogel-Klasse: Der Deutsche Meister in der Schwertzugvogel-Klasse, der die Kieler Woche mit sechs 1. Plätzen gewann und ebenso die Deutsche Meisterschaft, benutzte



komplette North-Segel für Vor- und Großsegel. Er benutzte dabei einen Genua-Holepunkt, der  $10$  cm von der Außenkante entfernt nach innen lag. Normalerweise benutzen alle Kiel- und Schwertzugvogel-Segler bisher Vorsegel, die auf der Außenkante gefahren werden. Das heißt also,  $10$  cm weiter nach innen war ein erfolgreich benutzter Holepunkt.

Der Deutsche Jugendmeister in der Piraten-Klasse fuhr mit seinen North-Segeln einen Fockholepunkt, der  $5$  cm von der Innenkante Waschbord lag. Früher aber lagen die Holepunkte in der Mitte zwischen Waschbord und Außenkante bzw. noch weiter nach außen, d. h. auch hier ein Holepunkt, der  $10$  cm weiter nach innen liegt.

Um Ihnen einen Anhaltspunkt für die Bestimmung der Gradzahl des Holepunktes Ihres Vorsegels zu geben, möchten wir Ihnen folgendes unterbreiten: Bei einer Länge von  $3$  m vom Vorstagansatzpunkt zurückgemessen und ca.  $53$  cm heraus, haben Sie einen  $10^\circ$ -Winkel. Jede weiteren  $5,5$  cm nach innen ergeben  $1^\circ$  weniger. Somit können Sie selbst herausfinden, wie groß Ihr Winkel ist, ansonsten fragen Sie Ihre Kinder, die die Schule besuchen und Ihnen mit einem Sinus- oder Cosinus-Winkel gerne die Grade für Ihr Vorsegel-Dreieck errechnen.

Sie sehen, diese Schnittentwicklungen geben Ihnen Trimmmöglichkeiten, um bei gleicher Geschwindigkeit größere Höhe zu laufen. Jede Klasse verlangt leicht unterschiedliche Bedingungen, wie aufgeführt, doch sollte jeder mit North-Segeln mit weiter innenliegenden Holepunkten experimentieren. Wir glauben, daß hier der größte Fortschritt im Segeltrimm in den letzten Jahren liegt.

Das gleiche Prinzip gilt ebenso für Yachtsegel. So finden Sie heute bei großen Yachten ebenso Holepunkte, die nicht nur auf dem Schandeck so weit außen wie möglich liegen, sondern Sie finden Holepunkte, die weiter innen auf dem Deck liegen.

Sie sollten Als Regattasegler sich die Trimmöglichkeit schaffen, mit einem innenliegenden Holepunkt zu experimentieren. Selbstverständlich gibt es in der Praxis verschiedene Möglichkeiten:

Sie könnten eine zweite Fockholepunktschiene oder einen zweiten Fockholepunkt weiter innen anbringen, je nach dem, welches Maß sich für Ihren Winkel ergibt.

Als feinere, auch kontinuierlich veränderliche Einrichtung ließe sich ohne großen Aufwand folgende Trimmöglichkeit schaffen:

Zwischen dem Schothorn und dem Fockholepunkt setzen Sie einen Block bzw. einen einfachen Ring auf die Schot, der an einem Tampen befestigt ist. Diesen Tampen führen Sie durch eine Curry-Klemme am Cockpitrand, d. h. weiter innenliegend als Ihr Holepunkt. Sie können dann durch Anziehen des Tampens mit dem Block oder Ring durch die Schot diese über einen gewissen Winkel zu Ihrem Holepunkt hin nach innen trimmen, um somit einen besseren Holepunkt zu finden. Diese Praxis hat sich besonders bei Jollen bewährt, wo der Druck nicht zu stark auf der Fock ist.



Bild V.

**Beachten Sie, daß sich durch den innenliegenden Holepunkt auch die Trimmöglichkeit für das Vorsegel noch verbessert** – insbesondere bei leichten und mittleren Windverhältnissen. Mit dem innenliegenden Holepunkt brauchen Sie Ihr Vorsegel nicht ganz so dicht zu holen, d. h. nicht ganz so hart trimmen bei leichten und mittleren Winden und dadurch bleibt Ihr Vorsegel in sich etwas voller und Ihr Achterliek wird nicht ganz so stark belastet. Das heißt, die Achterliekspartie des Vorsegels soll im oberen Drittel nach außen zeigen, d. h. versuchen Sie, den Holepunkt etwas nach vorne zu nehmen und die Schot dann etwas loser zu fahren, so daß das Vorsegel im unteren Teil voll und rund wird und so das Achterliek im oberen Drittel nach außen zeigt (Bild V).

Wir glauben, daß wir Ihnen aufgezeigt haben, welche Entwicklung bei den Vorsegel-Formen eingetreten ist, wie effektiv sie sein können und wie vorsichtig Sie bei der Wahl und dem Kauf eines Segels sein sollten.

(Der Abdruck erfolgte mit freundlicher Genehmigung der NORTH SAILS ECKART WAGNER GMBH & CO. KG)



### Verkauf – Gelegenheit

**1a franz. Regatta-Strale zu verkaufen. Bekannt durch viele  
siegreiche Regatten in Deutschland.**

**Eigner: De Restrepo, Straßburg.**

**Weitere Informationen: Rüdiger Lünzmann, Tel. 07251/12717**

# Segel von North



Wußten Sie schon, daß mit North-Strale-Segeln alle entscheidenden Regatten in Italien gewonnen wurden? - Bei der Italienischen Meisterschaft 1972 und 1973 waren unter den ersten 10 Booten jeweils mehr als sechs Strale-Boote mit North-Segeln ausgerüstet. Sowohl im Jahre 1972 als auch 1973 wurde die Italienische Meisterschaft mit North-Segeln gewonnen.

Wußten Sie schon, daß es Strale-Segel gibt, die länger als eine Saison maximal halten? - Wir wissen um bessere Segeltuche und garantieren ein Segel aus bestem US-Dacron mit einwandfreiem Stand. North Sails garantiert Tuchqualität und einen sofortigen Service und gibt auf jedes Segel eine einjährige Garantie. Sie sollten wissen, daß North Sails erstklassige Strale-Segel nach Vollschemata herstellt.

Warum rufen Sie uns nicht an oder schreiben uns einfach? - Wir geben Ihnen gerne nähere Auskünfte.

North Sails Eckart Wagner GmbH, 8132 Garatshausen (West-Germany)  
Traubinger Straße 24 · Telefon 08158/8676 + 8561 · Telex 05-26021

## Strale - Regatta in Straßburg im Rahmen der Wettfahrten um den Preis des Präsidenten der Republik

Am 19.5.1974 wurde bei fast völliger Windstille um 10.00 Uhr der Start freigegeben.

Unter 16 gemeldeten Strale segelten 11 aus Deutschland mit.

Das uns nun schon bekannte Revier bei Probsheim im Elsaß mit seiner wirklich hervorragenden Anlage zeigte sich diesmal von seiner schlechtesten Seite. Für den einzigen Durchgang, Dreieck-Schleife auf Backbord, benötigten die Boote ca. 4 1/2 Stunden. Die Nervenkraft der Segler wurde auf eine harte Probe gestellt und so manche Besatzung gab auf.

Eine kleine Entschädigung war für die deutschen Segler die gastliche Aufnahme durch franz. Freunde!

### Die Ergebnisliste:

1.	F 2826	Le Stum - Beck	St. Quentin
2.	F 2777	Lhesy - Galle	
3.	G 2009	Rouf - Rouf	S. T. S. C.
4.	F 2794	Bounemayer - Bounemayer	A. C. B. B.
5.	F 2733	De Restrepo - Groß	C. Y. V. S. Frasb.
6.	G 189	Götemann - Hustert	
7.	G 854	Hartlieb - Hartlieb	T. W. A. S.
8.	G 2008	Piller - Piller	S. T. S. C.
9.	G 874	Ott - Ott	T. V. W. A. S.
10.	G 877	Böser - Weindel	T. V. W. A. S.
11.	G 2002	Lünzmann - Velte	T. V. W. A. S.
12.	G 552	Wichmann - Becker	S. C. K.
13.	G 598	Förster - Förster	S. V. N.
14.	G 1039	Hänsler - Hänsler	S. V. Stuttgart
15.	G 873	Bechthold - Bechthold	T. V. W. A. S.
16.		Aufgegeben	

## 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), Fockleit-schiene, Travellerschiene, offenes Heck mit Gazestrei-fenschürze, Spinnakerbeschlüge, Bugstauraum, Ver-klicker.

### Regatta-Strale

DM 5860,-  
+ Fracht

Diese Ausführung der Strale ist speziell für Regatta-freunde ausgerüstet. Ein Rennboot, das keinen Wunsch mehr offen läßt. Mit Elvström-Takelage und Segel. Leich-terer 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

### Zusatzausrüstung

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

