

*Eigner-Handbuch*

**DEHLER 34**



# I N H A L T S V E R Z E I C H N I S

---

Seite 3	AUFRIEGEN	Achterstag als Antenne, Mast trimmen, Mast trimmen unter Segel, 7/8-Rigg
Seite 5	FÜHREN DER FALLEN	Hebelklemmenanordnung
Seite 7	GROSSEGEL	Trimmen Großsegel, Main-Drop-System, Reffen und Bergen, Schnellreff-System
Seite 14	VORSEGEL	Führung Vorsegel, Setzen, Trimmen, Selbstwendefock, Reffbare Genua II,
Seite 17	WINSCHEN	Wartung
Seite 17	DECKSBELAG	Pflege
Seite 18	SPINNAKER	Setzen Spinnaker, Führen, Schiften, Bergen Mastlegen und -Stellen
Seite 20	JÜTT-VORRICHTUNG	Jütt-Vorrichtung
Seite 24	INSTRUMENTE	Kompaß, Sumlog, Echolot, Windmessenanlage ULW-Telefon
Seite 24	INNENEINRICHTUNG	Borrdurchlässe und Absperrventile, Gaskocher, Bilgenlaspumpe, Kühlaggat, Trinkwasseranlage, Pumpe-WC, Fäkalientank
Seite 29	RADSTEUERUNG	Wartung
Seite 32	ELEKTRISCHE ANLAGE	Schaltergruppe, Positionsleuchten, Fehlersuche, Schaltplan
Seite 35	LANDSTROMANSCHLUSS	Landstromanschluß
Seite 36	MOTORENANLAGE	Starten, Fahren, Abstellen, Treibstoffversorgung, Wellenanlage, Zinkanode, Faltpropeller, Wartung,
Seite 39	HEIZUNG	Heizungsbetrieb, Störungen
Seite 39	ALLGEMEINE HINWEISE	Checkliste

## A U F R I G G E N

Die DEHLER 34 sollte mit einem Kran, der mehr als 4 t Hubkraft hat, zu Wasser gebracht werden. Sie wird mit den üblichen Gurten verladen. Die richtige Handhabung des Krangeschirrs sollten Sie weitgehend dem Kranpersonal überlassen. Achten Sie aber darauf, daß die Gurte

- stark genug sind,
- eine nicht zu harte oder rauhe Oberfläche haben,
- an den durch uns gekennzeichneten Stellen geführt werden,
- über Deck so geführt werden, daß sie die Seereling nicht eindrücken.
- auf keinen Fall den Geber des Sumlogs oder die Propellerwelle beschädigen.

Zunächst wird der Mast gesetzt. Das geschieht am besten mit dem Kran, der Ihre Yacht zu Wasser gebracht hat.

Der Mast ist schon fertig getakelt. Die Fallen sind eingeschoren, Wanten und Stage mitsamt ihren Spannern angeschlagen. Zunächst wird der Mast so gelagert, daß Fallen, Wanten und Stage klariert werden können. Das geht am besten auf zwei Böcken.

Bringen Sie zunächst den Windex-Windrichtungsanzeiger an. Beachten Sie dabei die Systemskizze auf der Verpackung. Das gleiche gilt für elektronische Windrichtungs- und stärkeanzeigegeräte oder Dreifarbenleuchte.

Ziehen Sie alle Schrauben dieser Geräte richtig an, damit sie sich durch gelegentliches Vibrieren nicht lösen können. Nun montieren Sie die Salinge. Die Beschläge hierfür sind von uns bereits am Mast montiert. Die Salingsrohre brauchen nur eingesteckt und mit den vorhandenen Schrauben befestigt und gesichert werden. Jetzt klarieren Sie die Fallen, Wanten und Stage. Achten Sie darauf, daß die Fallen auf der jeweils richtigen Seite vor bzw. hinter den Salingen liegen. Die Toppwanten werden in den Salingsnockbeschlägen befestigt. Sie sind mit Taluritzklemmen ausgerüstet, die unterhalb der Salingsnockbeschläge liegen müssen.

Der Übergang zwischen Salingsrohr und Nockbeschlag darf nicht scharfkantig sein. Ein zusätzlicher Tape-Streifen oder eine Ledermanschette leisten hier gute Dienste.

Sollten Sie Ihre Yacht mit einer Spinnaker-Vorrichtung bestellt haben, so muß diese spätestens jetzt montiert werden. Bitte gehen Sie hierbei genau, wie auf der Montageanweisung zur Spinnaker-Vorrichtung beschrieben, vor.

Wenn der Kran nun den Mast an Deck in den Mastkoker gestellt hat, wird der Mast vorläufig durch Einstecken des Mastbolzen

gesichert. Nun werden die Wanten an ihren Püttings befestigt:

- die Toppwanten in den vorderen Löchern, die Unterwanten in den achteren Löchern der Püttinge
- das Achterstag mit Trimmjalje am Achterstaggpütting. Siehe Zeichnung Seite 4 Das Vorstag wird mit einem Bolzen im Vorstagedecksbeschlg befestigt. Vergeben Sie nicht die Bolzen sofort mit einem Splint zu sichern.

## ACHTERSTAG ALS ANTENNE

Das Achterstag ist so isoliert, daß es als Antenne genutzt werden kann. Beim nachträglichen Einbau, z.B. eines Radio-Gerätes, AP-Navigators oder Seefunkempfängers, sollten Sie unbedingt die vom Geräte-Hersteller empfohlene Antennenzuleitung verwenden.

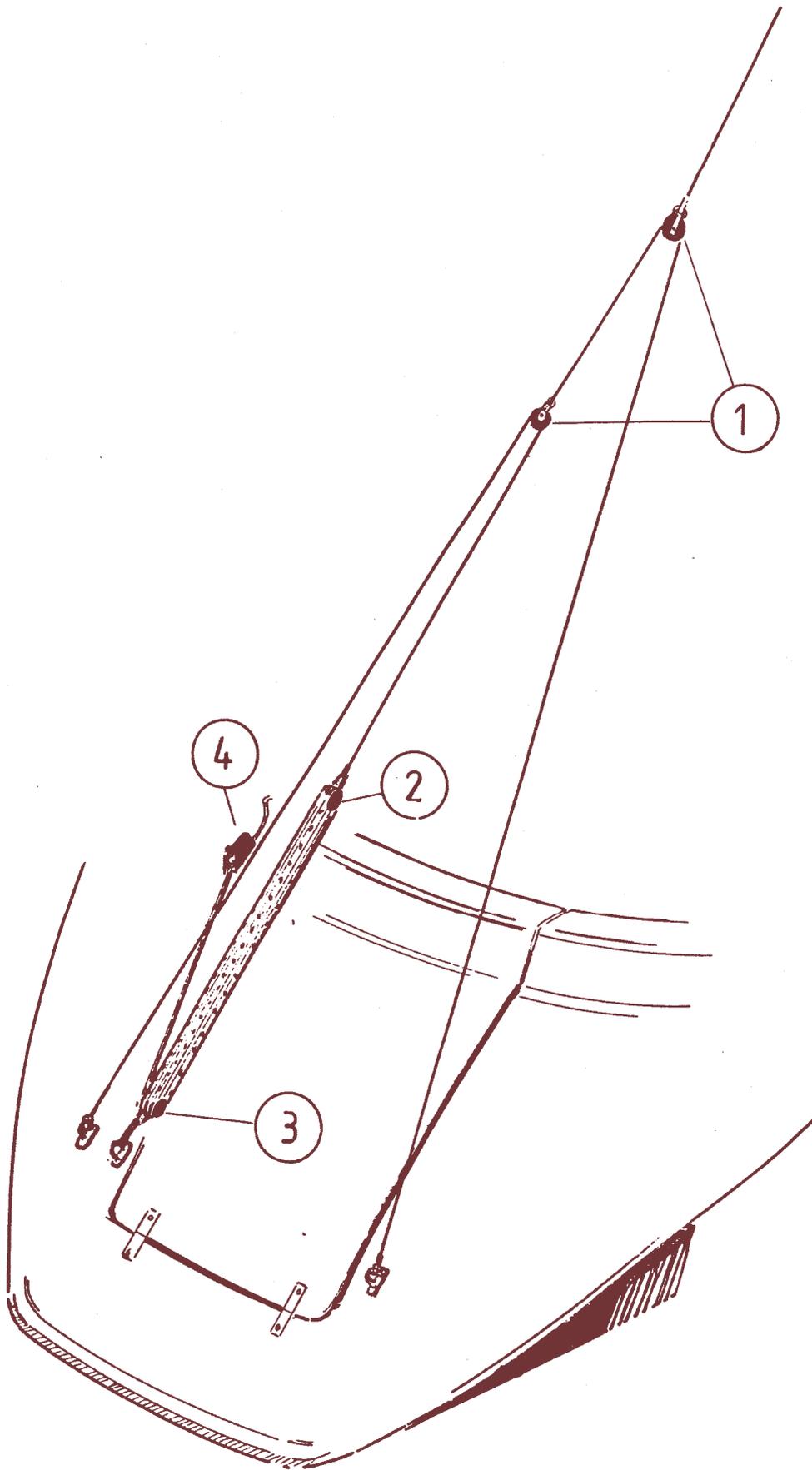
## MAST TRIMMEN

- Um die jetzt notwendige Mastbiegung einzustellen, kann als Kontrolle das Großfall am Mastkoker in der Bohrung für den Großbaumniederholer eingeschäkelt und durchgesetzt werden.

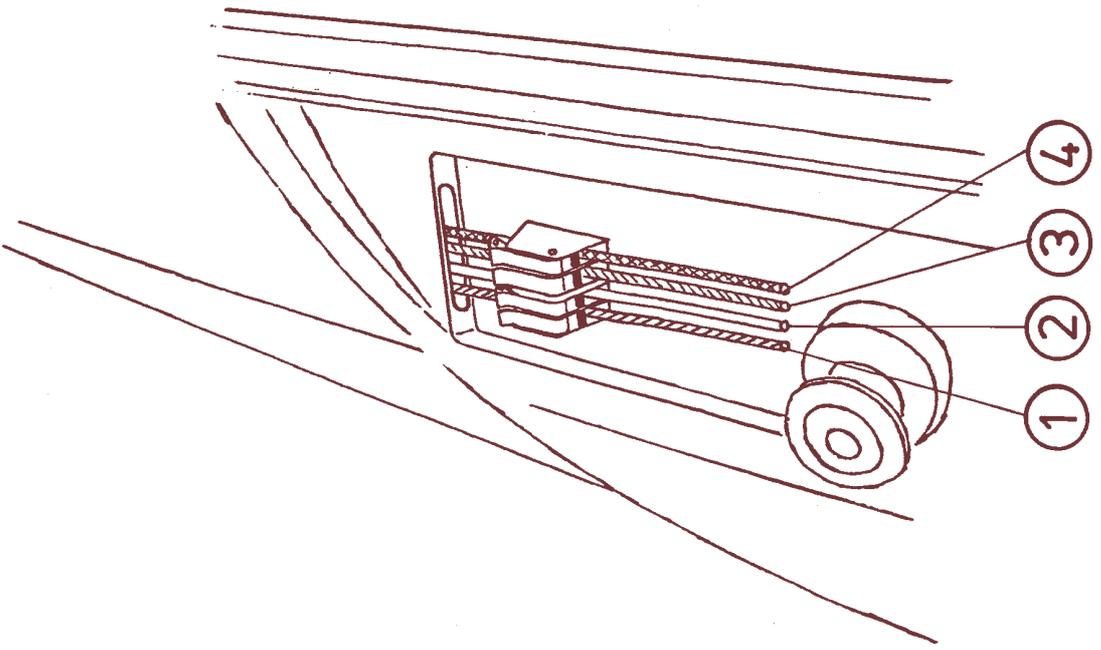
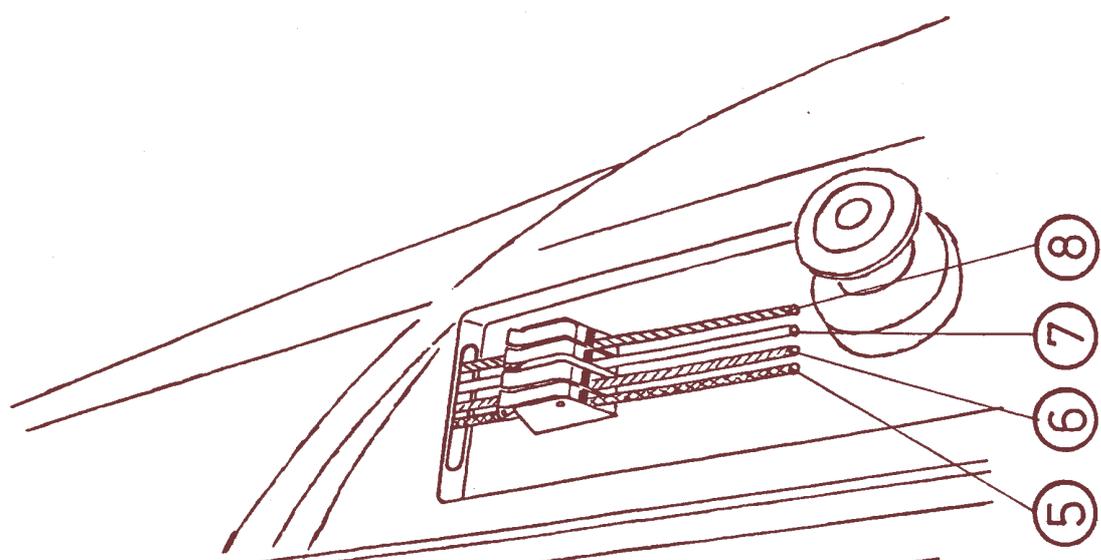
Nun wird mit Hilfe des Achterstags eine so große Vorspannung und damit Zug auf den Toppbeschlag gebracht, daß der Mast in Höhe der Saling zwei bis drei Profilstärken nach vorne ausweicht. Dieser Abstand läßt sich sehr genau, mit Hilfe des gespannten Großfalls, überprüfen (s. Abb. Seite 8/Position A). In dieser Stellung werden die Oberwanten angezogen. Dazu nimmt man am besten einen Schraubendreher oder -schlüssel den man in den Wantenspanner einsteckt und diesen damit dreht. Das obere Terminal wird dabei mit einem Schraubenschlüssel oder einer Rohrzanze gehalten. Achten Sie auf gleichmäßiges Andrehen der Wantenspanner. Dieses läßt sich am besten mit einem Maßband kontrollieren. Nach Lösen des Achterstags behält der Mast jetzt eine leichte Biegung nach vorne.

Jetzt wird der Mast durch Spannen der Unterwanten wieder in eine gerade Stellung gebracht. Ein Blick die Keep entlang zum Masttopp zeigt Ihnen, ob Sie die Bb.- und Stb.-Wanten gleichmäßig angezogen haben. (s. Abbildung B). Anschließend müssen Gewindeteile in den Spannern mit Splinten gesichert werden.

Bei korrekter Trimmung des Mastes - unter Einhaltung der oben genannten Verfahrensweise - haben die Unterwanten eine stärkere Spannung als die Oberwanten. Ebenso dürfen die Leewanten beim Segeln bis etwas 4 Bft. keine Lose zeigen.



- 1 = Obere Einscheibenblöcke
- 2 = Dreischeibenblock
- 3 = Dreischeibenblock mit Hundsfot
- 4 = Hebelklemme



## GROSSEGEL

Großbaum mit Hilfe des Lümmelbeschlages am Mast verschrauben. Jetzt sollte der Großbaum an der Baumnock mit Hilfe der Dirk hochgehängt werden. Als nächstes unbedingt die Großschot anschlagen und dichtsetzen, damit der Großbaum nicht unkontrolliert an Deck hin und her pendelt.

Wir haben Ihre DEHLER 34 mit dem Großschotensystem EASY-MATIC ausgerüstet. Die Großschot ist von uns soweit vorbereitet, daß die Schot bereits in die Blöcke eingeschoren ist. Der Fußblock mit den beiden Curryklemmen wird auf der Travellerschiene montiert. Dabei prüfen, ob blaues Kunststoffteil zur Sperrung des Wirbels entfernt ist. Dieser Fußblock hat zwei Klemmen:

- Sie haben somit die Möglichkeit durch Greifen und Ziehen der beiden Schotenden ein schnelles Manöver, z.B. Segel dichtnehmen in der Halse, durchzuführen, da hierbei die doppelte Länge Schot geholt wird. Durch Ziehen an einem Ende der Schot wird der Kraftaufwand halbiert und das Großsegel kann so sehr feinfühlig eingestellt werden.

Großsegel vom Mast her in die Keep des Großbaumes einziehen. Großsegelhals am vorderen Beschlag befestigen. Den Schäkel für den Unterliekstrecker einhängen und das Unterliek mittelmäßig stramm durchsetzen. Nun den Rutscherstopper am Mast aushängen. Alle Großsegelrutscher in die Keep einschieben und den Rutscherstopper wieder einhängen. Fall am Kopfbrett einhängen, dabei unbedingt darauf achten, daß der Patentschäkel auch wirklich eingerastet ist. Die Segellatten werden eingeschoben und das Großsegel ist klar zum Setzen.

Nun muß noch die Baumniederholertalje am Großbaum - bzw. Mastfußbeschlag eingeschäkelt werden. Die holende Part wird ebenfalls gemäß Skizze, Seite 6, Mastfuß umgelenkt und durch den Deckstunnel zum Cockpit geführt. Der Baumniederholer ist ein wichtiges Instrument für den feinfühlig Segeltrimmpunkt. Er verhindert das gefährliche Steigen des Großbaumes beim Segeln vor dem Wind.

### GROSSEGEL TRIMMEN

Ein Vorteil der 7/8 Takelung gegen über der Toptakelung besteht darin, daß zuerst das Großsegel gerefft wird. Dadurch wird der bei einer Toptakelung häufige Vorsegelwechsel entscheidend reduziert. Dieses bedeutet aber auch, daß man dem Grossegel mehr Aufmerksamkeit schenken muß, damit es ständig optimal getrimmt ist. Das Großsegel läßt sich viel besser als eine Genua unterschiedlichen Windbedingungen anpassen.

Durch mehr oder weniger starkes Durchsetzen von Großfall, Baumniederholer,

Unterliekstrecker und Achterstag wird das Großsegel für unterschiedliche Windverhältnisse getrimmt. Grundsätzlich gilt:

- Bei starkem Wind Großfall und Unterliekstrecker steif durchsetzen. Durch zusätzliche Erhöhung der Achterstagspannung wird das Großsegel im achteren Bereich offen und der Bauch wandert nach hinten. Dadurch nimmt der Winddruck im Großsegel ab, daß Schiff segelt aufrechter und ist kaum luvgerig. Windbändsel und einklebbare Trimmstreifen helfen bei der sauberen Einstellung der Segel.
- Bei weniger Wind sollten Großfall und Unterliekstrecker eine geringere Spannung haben. Auch das Achterstag sollte nicht zu stramm gezogen sein.

Wenn Sie es nach einiger Übung verstehen ein 7/8-Rigg richtig einzustellen, ist eine Yacht mit diesem Rigg einer toppgetakelten Yacht weit überlegen.

"Siehe Grundregeln für das Trimmen, Seite 23"

### MAIN-DROP-SYSTEM

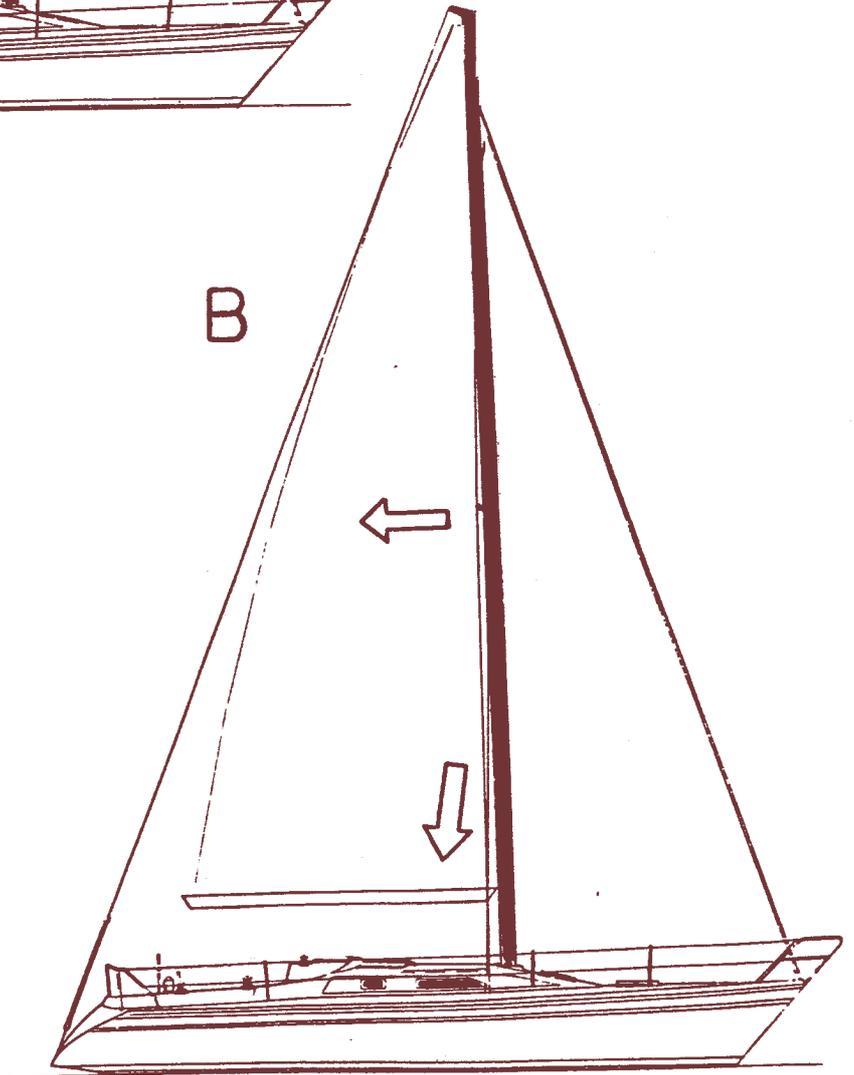
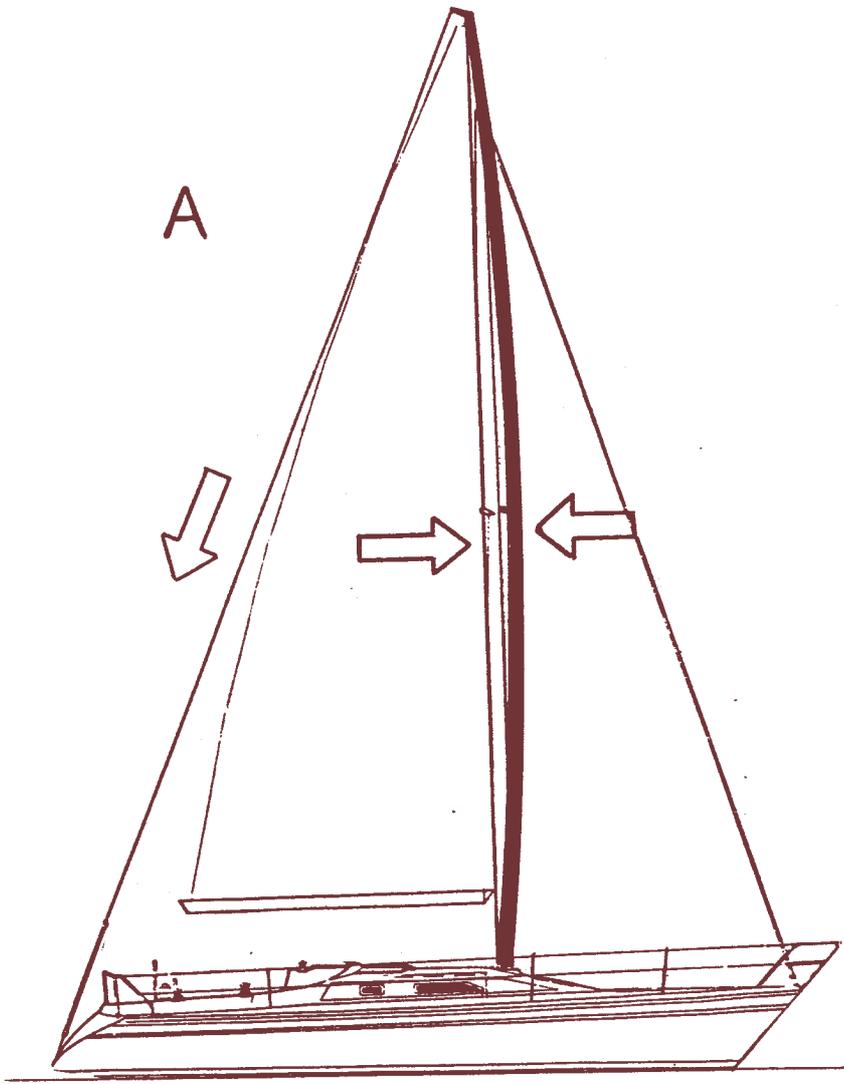
Sollte Ihre Yacht mit dem Großsegel-Bergesystem, dem DEHLER-MAIN-DROP-SYSTEM, ausgerüstet sein, so kann jetzt die Anbringung erfolgen.

Die Großbaumersenning wird mit dem Kederband in das am Großbaum vorhandene Profil eingeführt. Danach werden die gelben Verstärkungsleisten in die Persenning eingeschoben. Bei einer eventuellen Überlänge können die Leisten entsprechend gekürzt werden. Nun werden die Bergeleinen, gemäß Skizze Seite 9, montiert. Die Sailingsstäbe weisen jeweils 2 Umlenkrollen auf. Die Bergeleinen werden durch die innenliegenden Rollen geführt, die äußeren Rollen dienen zur Führung der Flaggleinen. Die Befestigung der Bergeleinen erfolgt an den am Mast montierten Belegklampen.

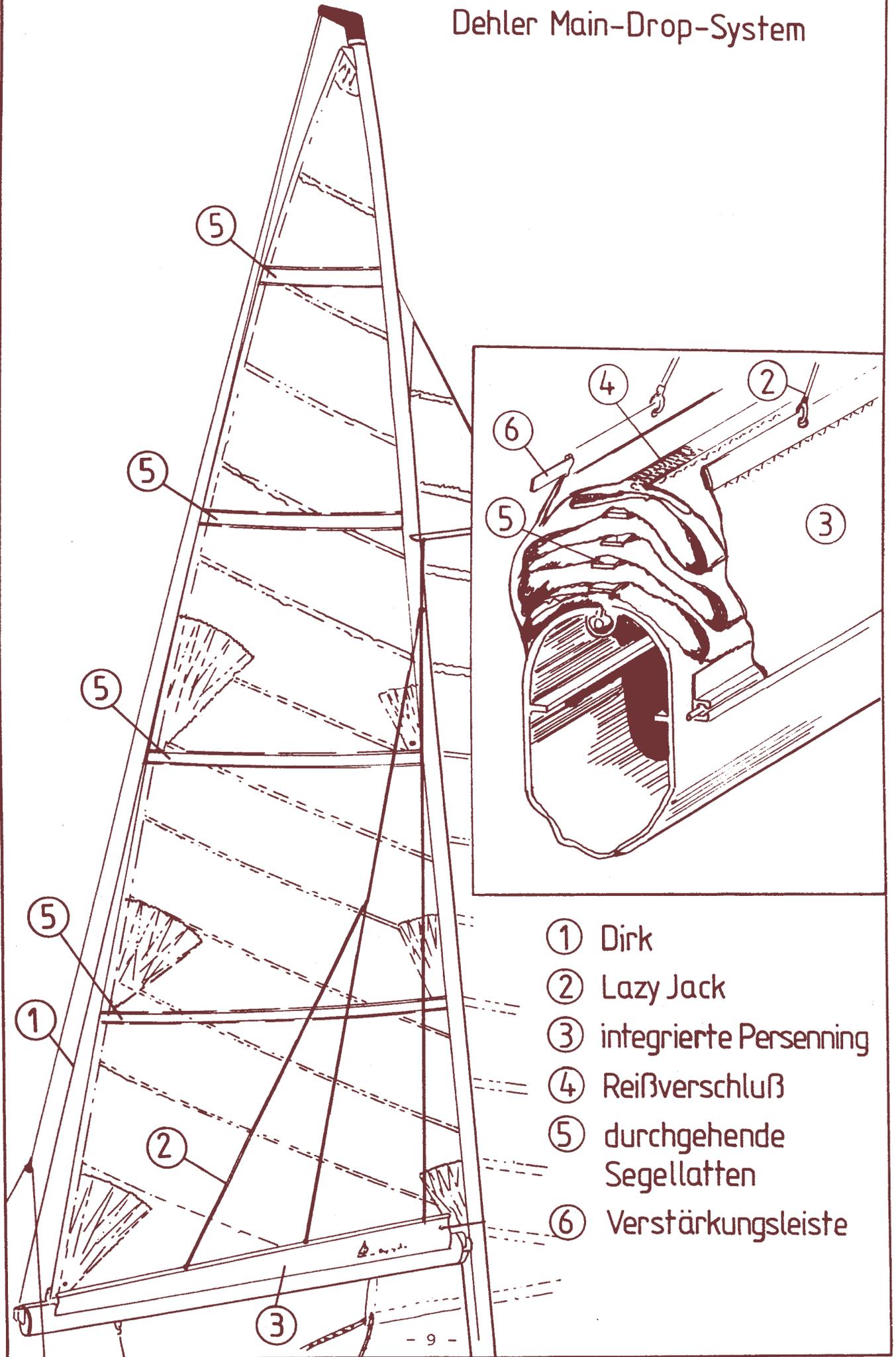
Nun wird das Lattengroßsegel zunächst nur in die Keep des Großbaumes eingeschoben und die Segellatten in das Großsegel eingeführt. Die Skizze auf der Seite 10 verdeutlicht Ihnen die richtige Montage der Spannvorrichtung für die Segellatten. Danach werden die Mastrutscher in die Keep des Mastes geschoben und das Segel ist klar zum Setzen.

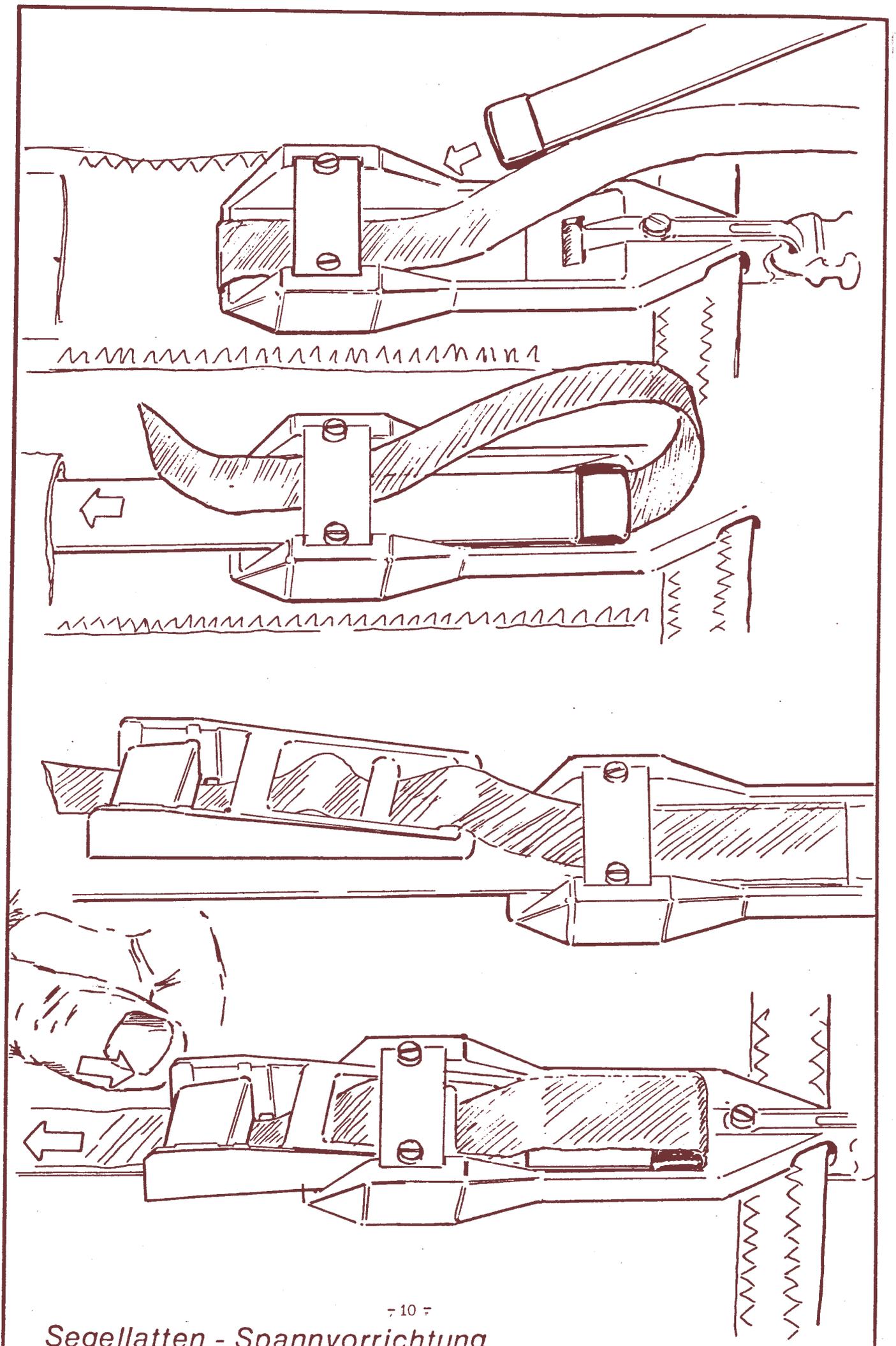
### Wahrschau

Die Bergeleinen ersetzen in keinem Fall die Dirk. Diese sollte immer etwas mehr Spannung aufweisen als die Bergeleinen, da diese sonst an der Großbaumersenning ausreißen können. Werkseitig werden vom Segelhersteller sog. "Patch-Verstärkungen" mitgeliefert. Diese sollten im Bereich der Lattentaschen auf das Großsegel geklebt werden, um ein Durchscheuern des Segels durch Wanten und Salingsstäbe auf Vorwind- bzw. Raumschotkursen zu vermeiden.



# Dehler Main-Drop-System





Segellatten - Spannvorrichtung

## REFFEN DES GROSSEGELS

Vor Beginn des Reffvorganges wird Großschot und der Baumniederholer gelöst.

Mit Lösen des Großfalles wird die Reffleine der einzuziehenden Reffreihe kontinuierlich dichtgeholt. Besonders gut eignet sich hierzu eine selbstholdende Deckswinch, da hierbei die Reffleine nicht mit der Hand nachgezogen werden muß.

Ist die Reffleine soweit dichtgeholt, daß das Großsegel mit der eingezogenen Reffreihe bündig auf dem Großbaum aufliegt, wird das Vorliek des Segels mit Hilfe des Großfalls wieder ausreichend auf Spannung gebracht.

Das Segel ist nun gerefft und der Baumniederholer kann wieder festgesetzt werden.

Das gereffte Tuch des Segels muß nicht eingebunden werden, da es sich in Verbindung mit dem MAIN-DROP-SYSTEM in die Segelpersenning legt.

Das Ausreffen erfolgt in umgekehrter Reihenfolge. Auch hierbei ist darauf zu achten, daß vor Beginn des Manövers die Großschot und der Baumniederholer gelöst wird.

## BERGEN DES GROSSEGELS

Häufig werden Boote dieser Größenordnung nur mit zwei Besatzungsmitgliedern gefahren, so daß die Bedienungsfreundlichkeit eines Schiffes bei Manövern immer mehr Berücksichtigung bei der Kaufentscheidung findet.

Daher wurde von uns für das Bergen des Großsegels das MAIN-DROP-SYSTEM entwickelt, in Verbindung mit altbewährten Hilfseinrichtungen, den sog. "Lazy-Jacks". Dieses System ermöglicht das vollständige Bergen und Verstauen des Großsegels in die permanent am Großbaum angeschlagene Großsegelpersenning in kürzester Zeit und durch ein Crewmitglied allein.

Nachdem das Boot im Wind liegt wird das Großfall gelöst und das Großsegel am Vorliek heruntergezogen. Die Fang- oder Bergeleinen verhindern das Auswehen des Segels und die durchgehenden Segellatten sorgen dafür, daß sich dieses sauber auf den Großbaum und in die Großsegelpersenning hineinlegt.

Danach wird das Großsegel mit der Hand etwas glattgestrichen und der Reißverschluß der Persenning zugezogen.

Das Segel ist komplett verstaut und das Deck in diesem Bereich klariert.

Beim Setzen des Großsegels ist lediglich darauf zu achten, daß das Schiff exakt in den Wind gestellt wird, damit sich das Kopfbrett des Großsegels nicht hinter den Bergeleinen verhakt.

Sollte das Großsegel für längere Zeit nicht benutzt werden, so sollte der Kamin mit der Zusatzpersenning abgedeckt werden.

## DEHLER-SCHNELLREFF-VORRICHTUNG

Wir haben werkseitig in Ihre DEHLER 34 die Dehler-Schnellreff-Vorrichtung eingebaut, welche es problemlos ermöglicht, das Großsegel innerhalb kürzester Zeit vom Cockpit aus über die Deckswinschen zu reffen. Dies gilt sowohl für die erste als auch für die zweite Reffreihe des Großsegels. Der Reffvorgang kann von einem Crewmitglied allein durchgeführt werden.

Das Anschlagen der Reffleinen bzw. die Funktionsweise ist in der Skizze auf der Seite 12 zu erkennen. Bei beiden Reffreihen handelt es sich jeweils um eine einzige Reffleine, welche vom Vorliek des Großsegels über Umlenkrollen und Scheibgatten zum Achterliek und von dort durch den Großbaum zurück zum Cockpit geführt wird.

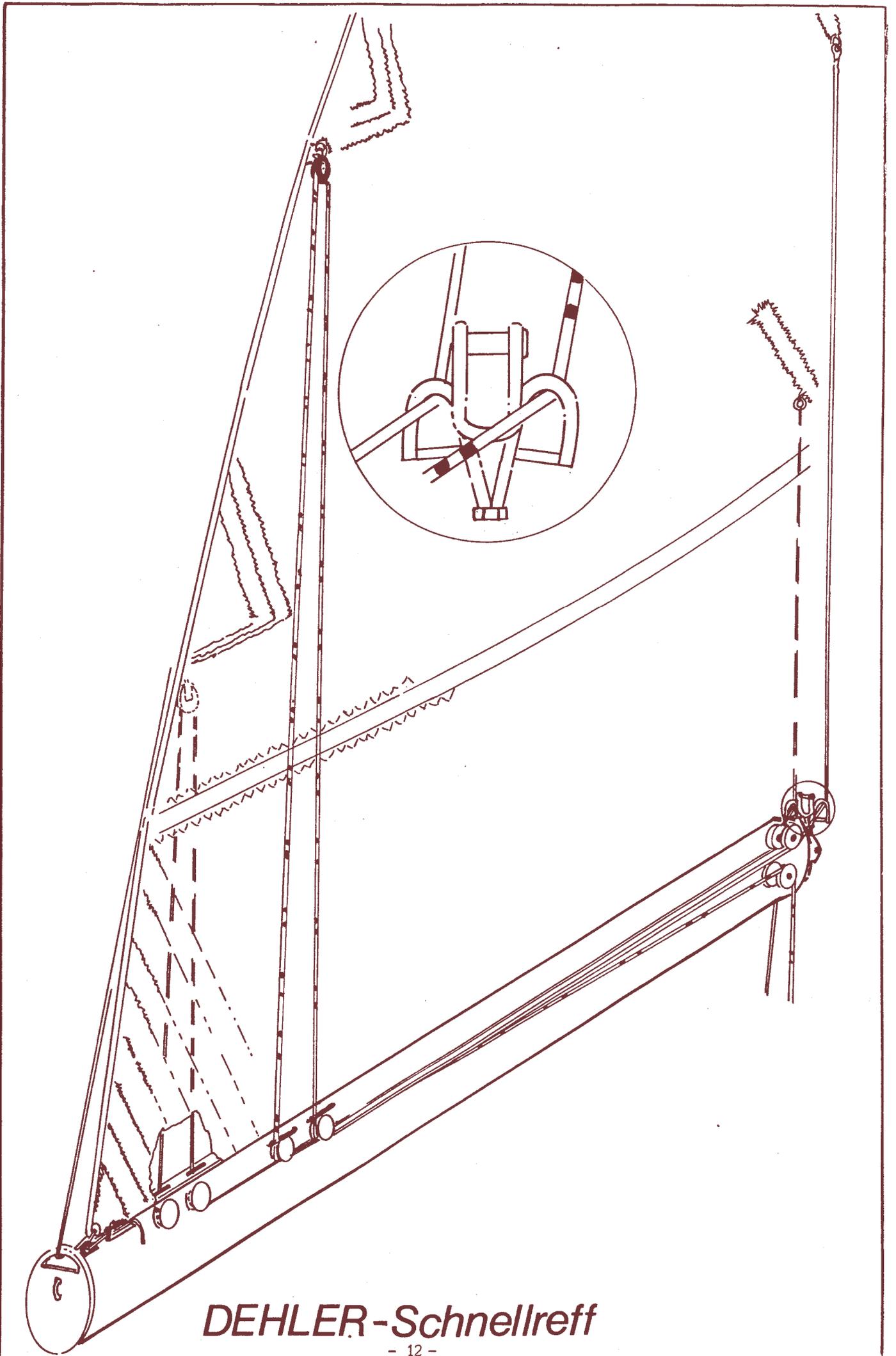
Die vorderen Smeerreep-Leinen werden mit ihren eingepreßten Kauschen an den am Vorliek befindlichen Haken eingehängt. Die erste Reffleine wird backbordseitig, die zweite steuerbordseitig montiert. Danach werden die Umlenkblöcke der achteren Smeerreep-Leinen mit Schäkeln am Achterliek des Großsegels eingeschäkelt.

Die Montage beider Reffleinen ist damit abgeschlossen.

## Wahrschau

### Stockfleckengefahr

Der Großbaum darf nicht so montiert werden, daß er genau waagrecht in Ruhelage aufgehängt ist. Er muß mit der Dirkleine achtern so abgehängt werden, daß durch die Nähte der Persenning eindringendes Regenwasser ungehindert ablaufen kann.



**DEHLER-Schnellreff**

## VORSEGEL

### SEGELFÜHRUNG VORSEGEL

Die Segelfläche Ihrer Yacht ist so bemessen, daß sie unter Vollzeug schon bei leichten Winden sehr schnell ihre maximale Höchstgeschwindigkeit erreicht, die nur unter besonderen Bedingungen - raumschots, surfend - wesentlich zu steigern ist. Ihre Yacht läuft deshalb auch bei stärkerem Wind mit richtig verkleinerter Segelfläche immer noch ihre Höchstfahrt, während sie unter Vollzeug nur unnötig krängt und mit erhöhter Abdrift langsamer segeln wird.

Welche Segel angeschlagen sind, ist eine Frage der Erfahrung und der revierbedingten Wetterverhältnisse und des jeweils anliegenden Kurses.

Eine exakte Anweisung für die Segelführung unter allen Wetterverhältnissen von Flaute bis Sturm können wir nicht geben.

Folgende Segel-Kombinationen sind mit der zunehmenden Windstärke an der Kreuz üblich.

Ungerefftes Großsegel	- Genua I
Ungerefftes Großsegel	- Genua II
Gerefftes Großsegel	- Genua II
Gerefftes Großsegel	- gereffte Genua II oder Normalfock
2x gerefftes Großsegel	- gereffte Genua II oder Normalfock
2x gerefftes Großsegel	- 2x gereffte Genua II oder Normalfock
Großsegel geborgen	- 2x gereffte Genua II oder Normalfock
Trysegel	- Sturmfock

### SETZEN DER VORSEGEL

Zum Anschlagen des Vorsegels hat der Vorstagbeslag beidseitig je einen Haken. In einem von ihnen wird der Hals des gewählten Vorsegels eingehängt. Die Stagreiter werden am Vorstag angereiht. Fockfall und Fockschot angeschlagen.

Das Fockfall besteht aus Kevlar - einem Tauwerk mit geringstem Reck.

Die holende Part des Fockfalls läuft vom Mast aus über Umlenkrollen und die Decksdurchführung auf die, in der Zeichnung beschriebene, Hebelklemme auf dem Kajütdach.

Mit dem Fockfall heißen Sie das Vorsegel am Mast oder in der Pflicht von Hand soweit wie möglich vor. Dann legen Sie das Fall zwei bis drei Törns um die Wansch auf dem Kajütdach, und setzen es mit Hilfe der Wanschurbel so steif durch, wie es die Windstärke erfordert.

Nach dem Durchsetzen ist das Fockfall in der Hebelklemme belegt. Es kann jetzt von der Wansch genommen werden. Die Wansch ist frei für andere Funktionen.

### TRIMMEN DER VORSEGEL

Ganz allgemein gilt hier die Grundregel: Leicht durchgesetztes Fockfall und damit bauchiges Vorliek bei leichtem Wind und Segeln mit Tavorliek.

Kräftig durchgesetztes Fockfall bei starkem Wind, damit die Vorsegel flacher werden.

Der Holeyunkt der Genuaschot sollte auf der Schiene soweit achtern stehen, daß das Achterliek des Vorsegels offen ist und nicht nach innen krallt. Nach vorn wird der Holeyunkt nur soweit gesetzt, daß das Achterliek bei dichtgeholtter Schot eben nicht killt. Die Genuaschot wird nur so dichtgeholt, daß das Segel nicht an der Saling oder den Wanten anliegt.

Das Achterliek einiger Segel ist mit einer Trimmleine ausgerüstet. Diese Leine sollte man zum Trimmen aber nur sehr sparsam benutzen. Wenn sie zu dichtgeholt wird, krallt das Achterliek. Dadurch verliert das Segel wesentlich an Vortriebskraft. Die Leine sollte deshalb höchstens bei killendem Achterliek leicht dichtgeholt werden.

Die Genua ist optimal geschnitten. Dieses bedeutet natürlich auch, daß sie dicht über Deck steht.

Es ist auch somit ohne Bedeutung und bei einer Yacht mit Bugkorb und Reling nicht zu vermeiden, wenn das tiefgeschnittene Unterliek der Genua auf Raumkursen mit einem kleinen Knick auf der Reling hängt.

Absolut allgemein gültige Regeln für alle Windstärken und Segelstellungen kann man in dieser Bedienungsanleitung natürlich nicht geben. Wie überhaupt die Feinheiten der Schotführung, die ja gerade den Reiz des Segelns ausmachen, in all ihren Auswirkungen kaum zu erklären sind. Es ist für uns immer wieder erstaunlich, daß nur wenige Eigner Trimmarken zur Einstellung des Schot Schlittens verwenden. Aufgrund unserer Erfahrungen im Regattasport wissen wir, daß nicht einmal Segelgenies ohne solche Trimmarken auskommen können.

Wir meinen daher, daß es gerade für den Fahrtensegler doch sehr hilfreich ist, wenn er sich an Deck, mit Hilfe von Tesaband, die Positionen des Genuarutschers für die verschiedenen vorhandenen Vorsegel markiert. Dieses ermöglicht beim Segelanschlagen bzw. Segelwechsel ein viel schnelleres Aufriggeln des richtigen Holeyunktes, und damit eine viel schnellere Durchführung des Manövers. Das gilt auch für die Markierung der Fallen.

Wenn Sie diese kleinen Hinweise der Kennzeichnung und Anbringung von Meßmarken aufgreifen, werden Sie sicher schon nach kurzer Zeit über den Erfolg überrascht sein.

"Siehe Grundregeln für das Trimmen, Seite 22."

### SELBSTWENDEFOCK

Die exakte Schotführung ist aus der Skizze, Seite 15, zu sehen. Damit der Selbstwendefock-Schlitten einwandfrei läuft, ist es wichtig, daß der Schäkel ungefähr rechtwinkelig zur Wendefock-schiene in einer der Trimmkauschen angeschlagen wird.

Die Toleranzen der Segelmaße bringen es mit sich, daß die Segel nicht identisch sein können. Mit einem mehrfach geschorenen Trimbändsel aus einer ca. 6 mm O-Leine läßt sich der Abstand zwischen Segelhals und Vorstagsbeschlag genau bestimmen.

Auch der Kraftaufwand, mit dem das Fall durchgesetzt worden ist, beeinflußt die Stellung des Segelhornes. Wir raten deshalb dringend, das Fall in der Nähe der Hebelklemme zu kennzeichnen, damit problemlos der exakte Holepunkt wiedergefunden wird.

Nur so haben Sie die Gewähr, daß der Wendefockschlitten leicht läuft und die Rollenlager nicht einseitig belastet werden.

### REFFBARE GENUA II

Wenn Sie Ihre DEHLER 34 mit einer reffbaren Genua II bestellt haben werden Sie feststellen, daß durch diese Entscheidung das Segelvergnügen auf Ihrer Yacht entscheidend erhöht wird. Siehe Skizze Seite 16. Beim Einsatz dieses Segels entfällt weitestgehend das Segelwechseln auf dem Vorschiff. Die Anlage kann vom Cockpit bedient werden.

Sie besteht aus:

1. Genua II mit zwei Reffreiheiten
2. 2 Reffleinen
3. 2 Umlenklöcken für Reffleinen vom Vorstagsbeschlag
4. Führungsösen für Reffleinen an den Rellingstützen
5. 2 Kammklemmen zum Belegen der Reffleinen
6. 2 Umlenklöcke für Reffleinen zur Schotwansch.
7. 2 zusätzliche Genuarutscher
8. zusätzliche Fockschoten

Die Reffeinrichtung Genua II wird wie folgt benutzt:

Die beiden Reffleinen werden gemäß Zeichnung eingezogen. Dazu wird die Reffleine des 1. Reffs auf der Bb.-Seite mit einem Schlüsselschäkel am seitliche neben dem Vorstagsbeschlag befindlichen Pütting befestigt. Von dort wird sie durch die Kausch der ersten Reffreiheit, den Umlenblock auf der Stb.-Seite und die Führungsösen an den Rellingstützen, zum Cockpit geführt. Der Einbau der zweiten Reffreiheit erfolgt genauso, nur wird auf der Stb.-Seite begonnen und die Reffleine auf der Bb.-Seite zum Cockpit geführt.

Am Schothorn der ersten Reffreiheit wird die 2. Fockschot eingepickt. Sie wird von dort, durch die zusätzlichen Genuaschotrutscher, die sich vor den Rutschern für die Hauptgenuaschot befinden müssen, geführt.

Um die reffbare Genua II im Bedarfsfall so schnell und problemlos einsetzen zu können sollte man, bei Indienststellung einige vorbereitende Arbeiten durchführen.

- Der Holepunkt für die Hauptgenuaschot wird ermittelt, wie unter "Trimmen der Vorsegel" beschrieben. Diesen Punkt sollte man an Deck mit einem Streifen Tesaband markieren. Nun wird das Genuafall soweit gefiert bis mit der Reffleine die Kausch der ersten Reffreiheit stramm auf Deck geholt werden kann. Dann wird das Genuafall wieder durchgesetzt und der Austritt des Genuafalls aus den Fallenstoppfern mit einem farbigen Tesaband markiert.
- Bei der Reffleine für das zweite Reff wird genauso verfahren.

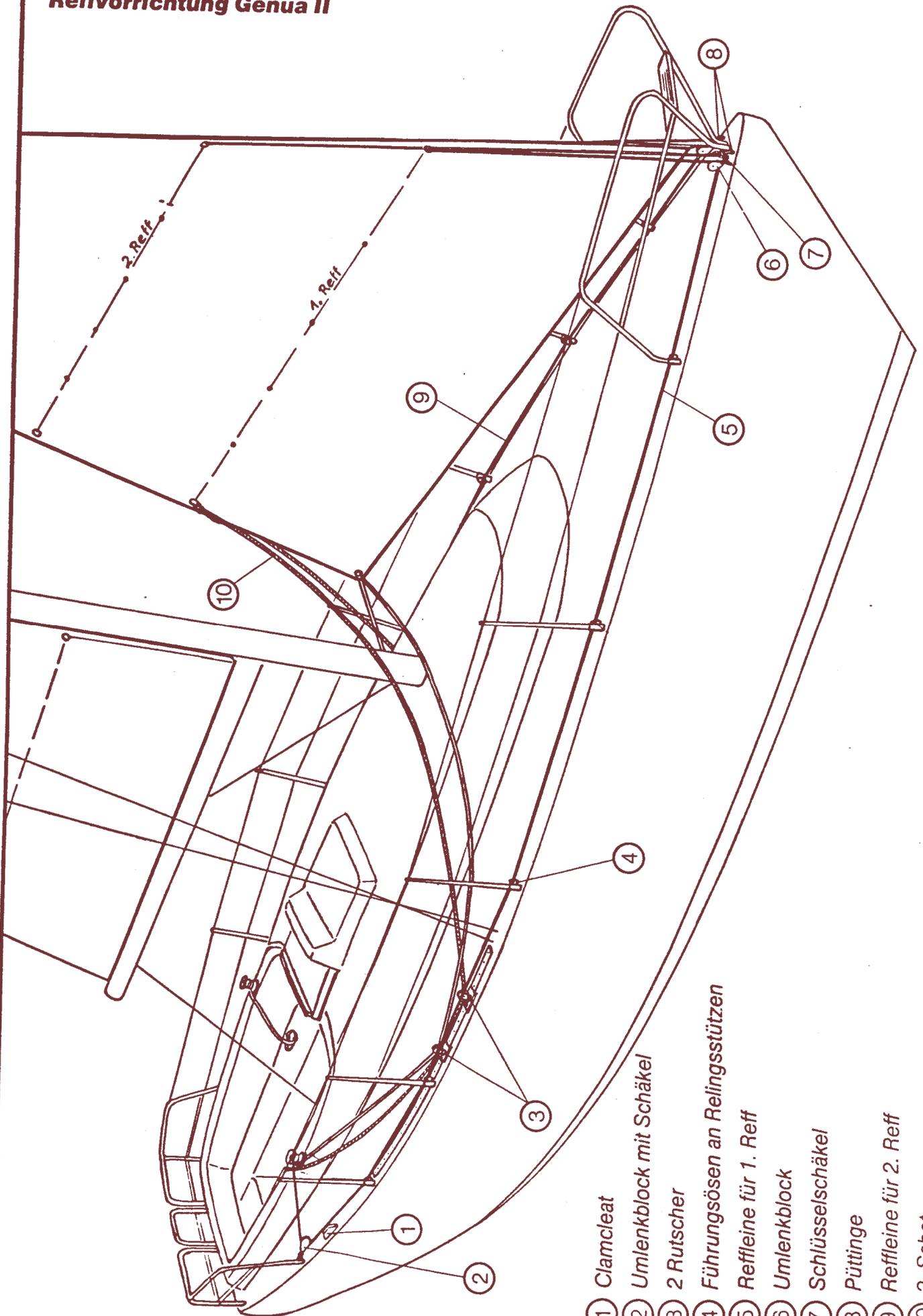
Beim späteren Segeln wird zum Reffen wie folgt verfahren:

- Das Genuafall wird bis zur ersten Markierung gefiert, mit der Reffleine wird evtl. unter Einsatz der Wansch, die Kausch der ersten Reffreiheit zum Deck gezogen. Die Reffleine wird jetzt in die Kammklemme gedrückt und damit belegt. Nun wird mit der 2. Schot die Genua dichtgeholt und der Törn kann fortgesetzt werden.

Das lose, an Deck liegende Genuatuch kann etwas aufgerollt und mit Bändseln an den Reffkauschen befestigt werden. Es kann aber auch an Deck liegenbleiben. Ein Netz im vorderen Teil der Relling verhindert das von Deck fallen der Genua.

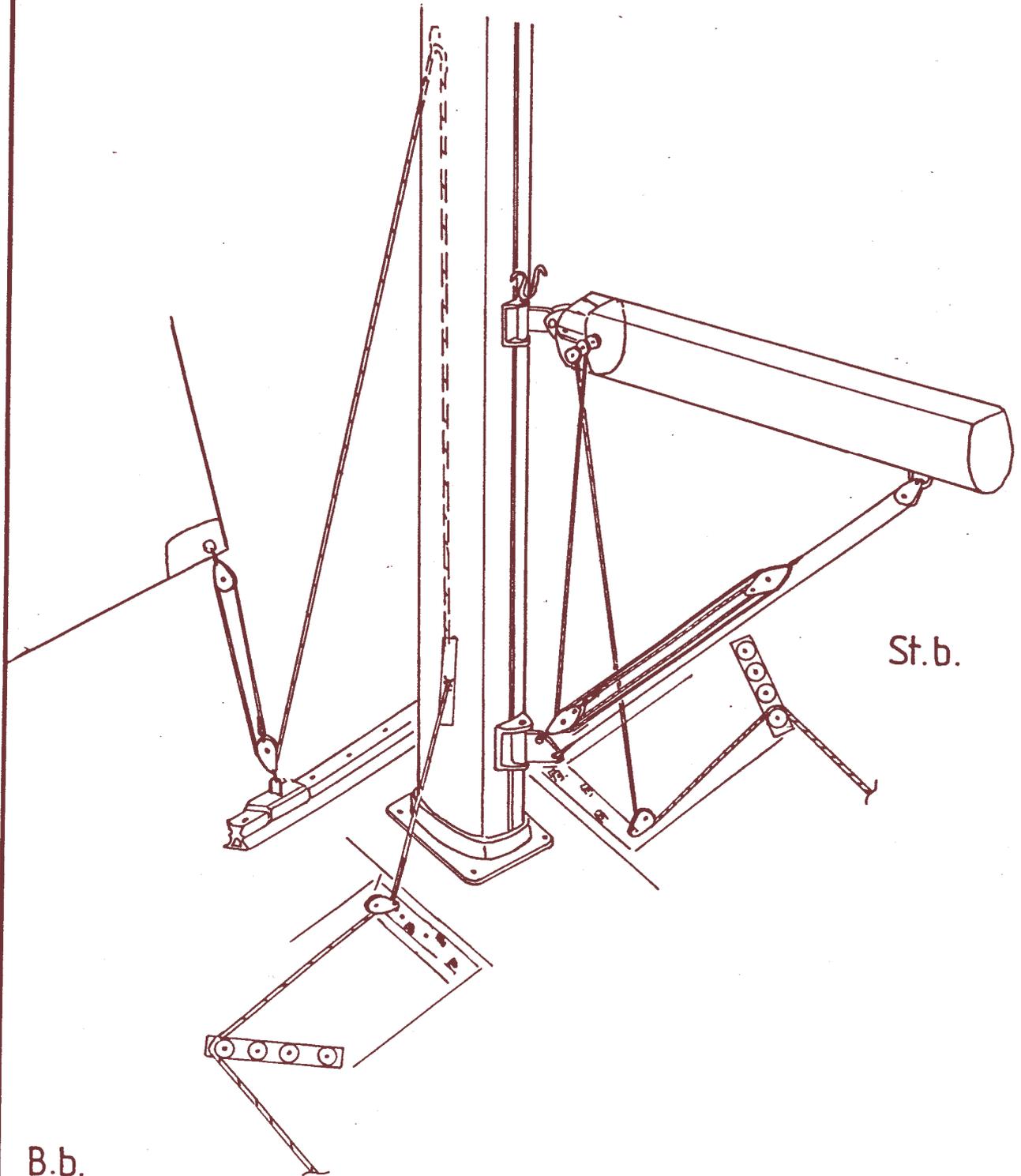
- Beim Reffvorgang für das 2. Reff wird in der gleichen Weise verfahren, allerdings muß vorher die Hauptgenuaschot in die 2. Reffreiheit eingepickt und der Holepunkt angepaßt werden.
- Das Ausreffen erfolgt in umgekehrter Reihenfolge.

# Reffvorrichtung Genua II



- ① Clamcleat
- ② Umlenckblock mit Schäkkel
- ③ 2 Rutscher
- ④ Führungsösen an Relingsstützen
- ⑤ Reffleine für 1. Reff
- ⑥ Umlenckblock
- ⑦ Schlüsselschäkkel
- ⑧ Püttinge
- ⑨ Reffleine für 2. Reff
- ⑩ 2. Schot

Großbaumniederholer  
Schotführung Selbstwende-Fock



B.b.

St.b.

## W I N S C H E N

Mit den Winschen sind Schoten und Fallen leicht zu bedienen. Die zu holende Leine wird mit mehreren Törns rechtsherum um die Winsch gelegt und zunächst von Hand dichtgeholt. Wenn der Zug zu stark wird, setzt man die Kurbel in den Kopf der Winsch und nimmt die Hebelwirkung zu Hilfe. Die Vorsegelschoten werden mit den Winschen beidseitig auf dem Cockpitsüß bedient.

Wenn mit den Zweigang-Winschen die Kraft im Schnellgang nicht mehr ausreicht, dreht man die Kurbel links herum. Die Winsch arbeitet dann mit einer großen Gesamtuntersetzung.

Ist Ihre Yacht mit selbstbelegenden Winschen ausgerüstet, stellen diese eine wesentliche Erleichterung speziell für die kleine Crew dar.

## W A R T U N G D E R W I N S C H E N

Die Winschen sind sehr einfach und robust gebaut. Ihre wesentlichen Teile brauchen gelegentlich etwas Fett, am besten wasserfestes. Sie verschleißern praktisch überhaupt nicht. Nur durch verharztes, altes Fett und Salzablagerungen von Seewasser können Sie gelegentlich etwas schwergängig werden. Eine Abhilfe ist leicht vorzunehmen. Bei den Fallwinschen auf dem Kajütdach sollte man beim Abnehmen des Winschgehäuses wie folgt vorgehen:

- Der Sicherungsring oben auf der Winsch muß aus der Nut entfernt werden. Hierfür eignet sich am besten ein kleiner Schraubenzieher. Nach Entfernen des Sicherungsringes kann man das Winschgehäuse vorsichtig nach oben abziehen. Bitte beachten Sie dabei, daß die Sperrklinken nicht aus ihrer Führung fallen. Nun kann man mit einem alten Lappen verharztes Fett aus der Winsch entfernen und neues Fett einbringen. Nach dem Zusammenbau muß unbedingt darauf geachtet werden, daß der Sicherungsring einwandfrei in die dafür vorgesehene Nut zurückspringt. Der Sicherungsring kann ohne jedes Werkzeug wieder eingesetzt werden.

## A N T I S L I P P - D E C K S B E L A G

Unsere Erfahrungen haben gezeigt, daß der Antislipp-Decksbelag erstaunlich schmutzunempfindlich ist, so daß das Deck wesentlich seltener geschrubbt werden muß. Sollte der Belag einmal einer Reinigung bedürfen, eignet sich am besten ein schonendes Mittel wie z.B. Schmierseife. In jedem Fall sollte man darauf achten, daß alle Seifenrückstände vollständig abgespült werden, da sonst ein leichter Graufilm auf dem Belag zurückbleiben kann.

## SPINNAKER

Der Spinnaker wird mit der Spinnaker-Vorrichtung bedient. Wir haben die Spinnaker-Vorrichtung, falls sie bestellt wurde, mit einer exakten Montageanleitung und allen benötigten Montageteilen beigelegt. Sie besteht aus:

- Spinnakerbaum, aus Leichtmetall mit Endbeschlägen und Hahnepoten
- der an der Vorderseite des Mastes zu montierenden Schiene mit Rutscher
- Toppnant
- Niederholer
- 2 Spi.-Schoten
- 2 Umlenkrollen zur Montage am Heck
- Spi.-Fall
- Umlenkrolle für Spi.-Fall
- 3 Umlenkrollen für Mastkoker

Spinnakerfall, Toppnant und Niederholer werden ebenfalls zur leichteren Bedienung vom Mastfuß zum Cockpit umgelenkt. Die beiden Schoten des Spinnakers werden parallel zur Backbord- bzw. Steuerbordreling vom Bugkorb nach achtern geführt. Hier werden sie durch 2 Blöcke, die in die achteren Arbeitspüttinge an Deck eingehängt werden, ins Cockpit umgelenkt. Beim Setzen des Spinnakers sollte man zweckmäßigerweise wie folgt vorgehen: Den Spinnaker so im Segelsack verstauen, daß das Kopfstück und beide Schothörner oben heraussehen. Nun wird die Luvschot (Achterholer) durch den vorderen Nockbeschlag am Spinnakerbaum geführt, der Spinnakerbaum am Mastrutscher eingehängt und mit Hilfe von Toppnant und Niederholer nahezu waagrecht aufgehängt. Jetzt wird der Segelsack mit dem vorbereiteten Spinnaker auf dem Vorschiff befestigt und Spinnakerfall und Schoten an den Schothörnern angeschlagen. Achten Sie unbedingt darauf, daß Schoten und Fallen frei von Wanten bzw. Vorstag sind. Ein Verlören des Spinnakers kann an dieser Stelle zu unliebsamen Überraschungen führen. Jetzt wird der Spinnaker durch schnelles Holen des Falles gesetzt und der Spinnakerbaum auf der Schot bis zum Schothorn des Spinnakers nach vorne gedrückt.

Damit der Spinnaker sofort gut steht, darf er sich nicht zu früh öffnen. Es ist deshalb zu empfehlen, daß er in Lee des Großsegels gesetzt wird, während des Setzens ein Crew-Mitglied auf dem Vorschiff den Spinnaker so durch die Hände gleiten läßt, daß er geschlossen bleibt. Erst gegen Ende des Setzens sollte sich der Spinnaker von unten öffnen.

## FÜHREN DES SPINNAKERS

Mit dem Spinnaker wird man nur sehr selten genau vor dem Wind segeln. Die meiste Zeit wird man vielmehr einen Raum-Raumkurs segeln.

Der Spinnakerbaum sollte in Verlängerung des Großbaumes stehen. Den richtigen Stand erkennt man auch daran, daß das Luvliek des Spinnakers oben gerade nicht einfällt.

Ganz allgemein gilt hier, daß man den Baum soweit wie möglich nach Luv holt und die Lee-Schot so lose wie möglich fährt.

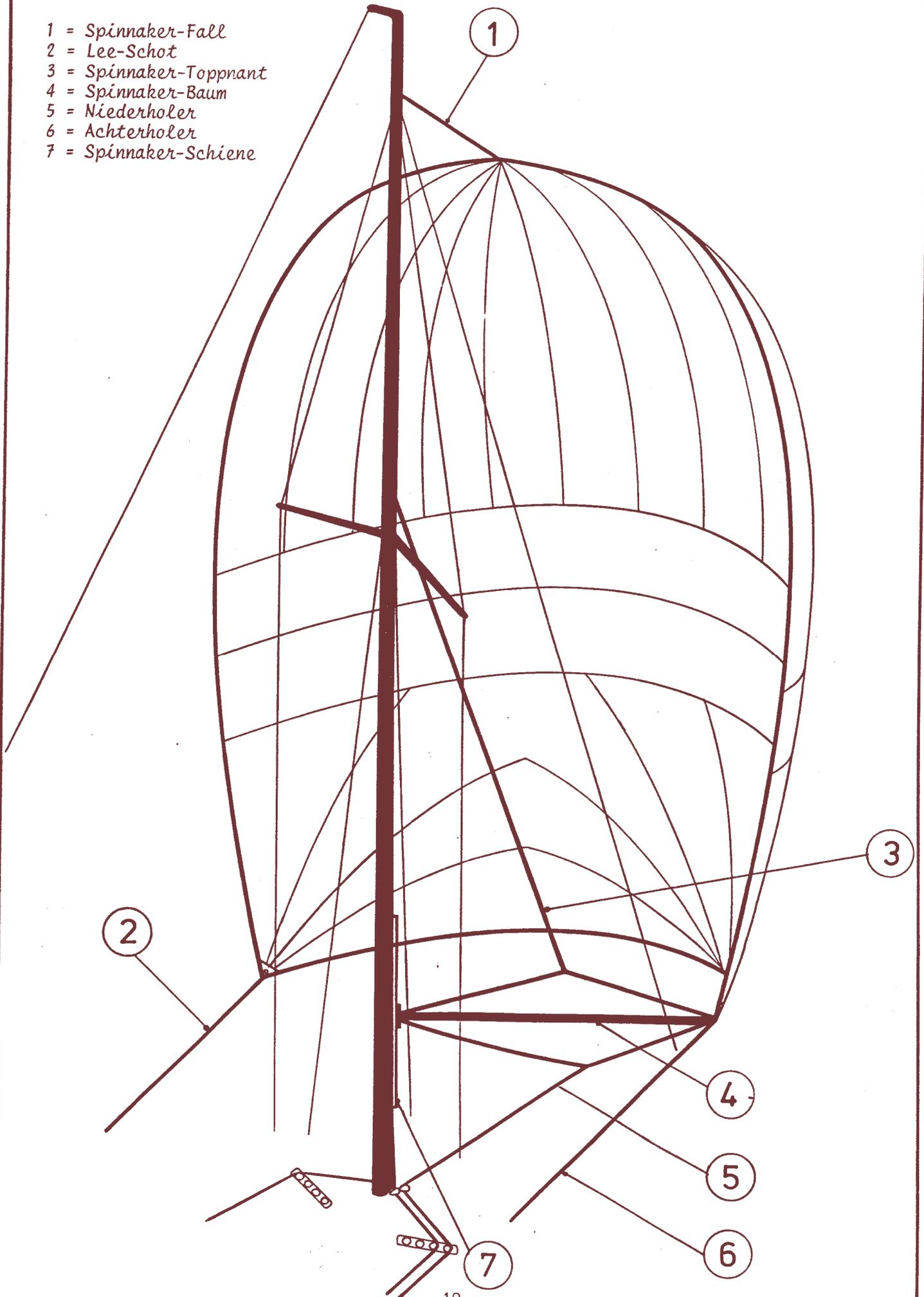
Leichtes Einfallen des Spinnakers an der Luv-Kante kann man in der Regel durch kurzes, ruckartiges Holen der Lee-Schot beheben. Sollte dieses nicht ausreichen, muß die Luv-Schot gefiert werden. Beachten Sie aber, daß der Spinnakerbaum unter keinen Umständen am Vorstag anliegen darf. Bei starken einfallenden Böen sollte man aus diesem Grund immer zuerst die Lee-Schot fieren. Um den Spinnaker auch bei stärkerem Wind und Seegang ruhig zu halten, kann es beim Segeln genau vor dem Wind und natürlich auch auf raumen Kurs sinnvoll sein, zusätzliche Barberhauer an den vorderen, auf der Deckkante montierten Arbeitspüttingen zu befestigen. Eine Maßnahme, mit der man den Spinnaker und das Schiff "ruhig" bekommt.

## SCHIFTEN

Der Spinnakerbaum wird - wie erwähnt - immer in Luv gefahren. Bei Winddrehungen und Kursänderungen muß deshalb geschiftet werden. Man verfährt hier am besten wie folgt:

Spinnakerbaum-Niederholer geringfügig lösen, Spinnakerbaum am Mastrutscher auspicken, Lee-Schothorn zu sich heranziehen und Spinnakerbaum in die Lee-Schot einpicken. Der Spinnakerbaum verbindet jetzt beide Schoten. Jetzt sollte der Rudergänger abfallen, den Großbaum dichtholen und das Großsegel übergehen lassen. Nun wird der Spinnakerbaum aus der alten Luv-Schot ausgeklinkt und der Endbeschlag am Mastrutscher eingepickt. Niederholer und Schoten müssen jetzt für den neuen Kurs und Wind eingestellt werden. Dieses Manöver sollte man bei leichten Winden mehrmals trainieren, damit der Vordecksmann eine gewisse Geschicklichkeit erhält und die Crew auf die einzelnen Handgriffe eingespielt ist.

- 1 = Spinnaker-Fall
- 2 = Lee-Schot
- 3 = Spinnaker-Toppnant
- 4 = Spinnaker-Baum
- 5 = Niederholer
- 6 = Achterholer
- 7 = Spinnaker-Schiene



**Spinnaker Vorrichtung**

## BERGEN DES SPINNAKERS

Der Spinnaker soll immer in Lee geborgen werden. Dazu empfehlen wir vor dem Bergen des Spinnakers ein Vorsegel zu setzen. Jetzt läßt man die Luv-Schot (Achterholer) ausrauschen und der Spinnaker wird an der Lee-Schot und seinem Unterliek ins Cockpit gezogen. Ein kontinuierliches Fieren des Spinnakerfalles verhindert hierbei, daß der Spinnaker ins Wasser fällt. Die Schoten werden abgeschlagen und der Spinnaker für das nächste Manöver im Segelsack wie folgt verstaut:

- Spinnaker Kopfbrett greifen, vom Kopfbrett Bb.-Liek durch die Hände bis zum Bb.-Schothorn ziehen. Bb.-Schothorn auf Kopfbrett legen. Mit Stb.-Liek genauso verfahren. Stb. Schothorn auf Kopfbrett legen Spinnaker jetzt in Sack stopfen. Kopfbrett und Schothörner müssen aus dem Sack heraus schauen. Jetzt ist der Spinnaker wieder klar zum Setzen.

Spinnakersegeln macht viel Spaß. Es ist keine Hexerei. Bei schwachen Winden einige Male geübt, gelingen die Manöver ohne weiteres auch bei härterem Wetter. Doch eines sollten Sie beachten: Durch das Setzen des Spinnakers vergrößern Sie die Segelfläche Ihrer Yacht um ca. 150 %. Diese Zahl soll Ihnen keine Angst sondern lediglich angemessenen Respekt vor den Kräften aufzeigen, die nach dem Setzen des Spinnakers freigesetzt werden.

## MASTELEGEN UND -STELLEN

Den Bb. und Stb. Spinnakerbaum vom Bugkorbbeschlagnagel in den Vorstagsbeschlagnagel umsetzen und sorgfältig einrasten lassen.

- Talje einhängen und Schängelbolzen sorgfältig verschrauben
- Ober- und Unterwanten lösen  
Wie weit dies notwendig ist, hängt davon ab, wie weit die Wanten durchgesetzt worden sind
- Talje mit Hilfe einer Winsch durchsetzen.
- Sicherungsring entfernen.
- Talje mit Hilfe einer Winsch fieren.

Jetzt läßt sich der Mast bis zu dem gewünschten Neigungswinkel legen.

Die Hilfswanten haben die wichtige Aufgabe den Mast in geneigtem Zustand zu stabilisieren.

Die Hilfswanten dienen also nicht zum Trimmen des Mastes!

Sie werden wesentlich los als die üblichen Unterwanten gefahren.

Beim Maststellen verfährt man in umgekehrter Reihenfolge. Achten Sie darauf, daß der Vorstagswantenspanner gut gesichert ist. Die Talje wird demontiert und verstaut. Spinnakerbäume vom Vorstagsbeschlagnagel in die Bugkorbbeschlagnagel einklinken.

## JÜTT - VORRICHTUNG

Ist Ihre Yacht mit einer Jütt-Vorrichtung ausgerüstet, so ist das Mastlegen und -stellen problemlos. Auf Dauer macht sich diese Einrichtung zusätzlich bezahlt, weil ein Kran beim jährlichen Mastlegen und -stellen nicht benötigt wird. Siehe Skizze Seite 21.

Die Jüttvorrichtung besteht aus 3 Hauptgruppen:

An Deck montiert: Ein Spezial-Vorstagsbeschlagnagel mit Wantenspanner. Zwei Püttinge auf der Deckskante zur Aufnahme der Spinnakerbaum-Endbeschlagnagel, Hilfswantebügel an Bb. - und Stb. Am Mast montiert: Verkürztes Vorstag mit Aufnahmebeschlagnagel für beide Spinnakerbäume. Zwei Hilfswanten.

Lose Teile: Talje mehrfach untersetzt. Zwei feste Spinnakerbäume.

Der Mast kann soweit gelegt werden, bis er fast waagrecht über dem Schiff steht. Ab ca. 30° muß der Großbaum nach Bb. oder Stb. ausgeschwenkt werden. Fehlt der Platz, so muß der Baum demontiert werden.

In gelegtem Zustand sollte in jedem Fall eine Mastschere zur Entlastung der gesamten Einrichtung benutzt werden - z.B. zwei gekreuzte Dachlatten -. Dies gilt besonders unter längerer Marschfahrt.