



Handbuch

DEHLYA 22

DEHLYA 25



DEHLER. Neue Wege zum Wasser



Inhaltsverzeichnis

1)	Lieber Segelfreund.....	3
2)	Aufriggen	4
	Das Rigg allgemein.....	5
	Mast trimmen allgemein	5
	Grundeinstellung Mast trimmen	6
	Masttrimmen unter Segel	6
	Sicherheit.....	6
3)	Trimmen und Segelführung.....	7
	Trimmen des Großsegels.....	7
	Trimmen Großbaum-Niederholer	7
	Segelführung Vorsegel	7
	Setzen des Vorsegels	8
	Trimmen des Vorsegels	8
	Trimmen des Achterlieks.....	8
	Trimmen allgemein.....	9
4)	Reffen	9
	Reffbare Genua II.....	11
5)	Ruder	13
	Steckruder Balanceausführung	13
	Aufholbares Klappsteckruder	13
6)	Wasserballasttank	13
	Zeichnung Hubkielvorrichtung	14
7)	Hubkielvorrichtung.....	15
	Wartungsintervalle	15
8)	Slipptrailer	16
	Gespannfahren	16
	Verladung	17
	Stützrad	17
	Fahrweise Slipptrailer	17
	Zurücksetzen	18
	Wartung.....	18
	Reifendruck	18
	Slippen mit Trailer-Schwimm-Slippwagen.....	18
9)	Kranen	19

1) Lieber Segelfreund

Für welchen Typ Sie sich auch entschieden haben: Wir haben die DEHLYA 22 und DEHLYA 25 mit aller Sorgfalt gebaut. Von Ihnen ist sie mit viel Liebe weiter ausgebaut und ausgerüstet worden. Wir wünschen Ihnen, dass Sie ungetrübte Freude und viele erholsame Segeltage mit ihr erleben.

Unbedingte Voraussetzung hierfür ist natürlich die richtige Handhabung und ein wenig Pflege. Kurzum: Beherrzigen Sie die uralten Grundsätze guter Seemannschaft, die vor allem verlangt, dass man sich in jeder Lage erst einmal selbst zu helfen weiß. Einem erfahrenen Salzbucket sagen wir damit nichts Neues.

Auch bei einem Selbstausbauboot können schon einmal kleine Nacharbeiten notwendig werden.

Es dauert erfahrungsgemäß noch einige Zeit, bis man sein Boot ganz in Besitz genommen, nach eigenen Erfahrungen und Vorstellungen mit zusätzlichen Paketen ausgerüstet und kleine unvermeidliche Unzulänglichkeiten ausgemerzt hat.

Selbstverständlich helfen wir Ihnen dabei gern mit Rat und Tat. Im Allgemeinen kann man voraussetzen, dass der normal praktisch veranlagte Segler Kleinigkeiten selbst behebt, denn nur dann können wir unsere Fachleute in wirklich wichtigen Fällen rationell zu wirksamer Hilfe einsetzen.

Wir haben deshalb aus den gesammelten Erfahrungen für die Bereiche Aufriggen, Hubkiel und Wasserballast sowie das Trailern ein paar Tipps zusammengestellt, die Sie beachten sollten.

Es kann natürlich sein, dass beim Serienbau der Boote und Pakete kleine Änderungen vorgenommen wurden, die nicht sofort in diese Beschreibung aufgenommen werden können. Fragen Sie deshalb bei uns an, wenn Ihnen einmal etwas nicht ganz klar ist.

Unsere Hinweise tragen vielleicht dazu bei, dass Sie schnell die richtige Einstellung zu Ihrer DEHLYA finden. Wir empfehlen Ihnen, sich eingehend damit vertraut zu machen, denn draußen auf dem Wasser werden Sie nur ausnahmsweise mit fachkundiger Hilfe rechnen können.

Denken Sie daran, dass einige der in der Seefahrt üblichen Gepflogenheiten auch für moderne Yachten noch immer so gelten, wie die selbstverständliche Höflichkeit der Menschen untereinander. Viele alte verstaubte Bräuche der Flaggenführung und Yachtetikette, die früher schrecklich ernst genommen wurden, sind heute teilweise überholt. Trotzdem macht es nicht nur einen guten Eindruck, sondern auch Spaß, sich in dieser Hinsicht richtig zu verhalten.

Noch ein Wort:

Die DEHLYA 22 und DEHLYA 25 sind aufgrund der Konstruktion und Bauweise unkenntlich. An dieser Stelle möchten wir schon eindringlich darauf hinweisen, dass Manipulation an der Automatik des Wasserballastes, Schiff und Besatzung gefährden können.

Mit der Kombination von Jüttvorrichtung, Slippwagen und Trailer sind Sie nicht nur reviergebunden. Sie können auch die Grenzen Ihrer seglerischen Unternehmungen auf dem jeweiligen Fahrtgebiet schon recht weit stecken und auch hartes Wetter ohne Schwierigkeiten überstehen.

Voraussetzung hierfür ist natürlich eine ausreichende seemännische Erfahrung, die Sie befähigt, sich richtig zu verhalten.

Wenn Sie darüber noch nicht verfügen, empfehlen wir Ihnen, sich zunächst mit den Möglichkeiten Ihrer Yacht grundsätzlich vertraut zu machen, damit Sie nicht irgendwann durch Unkenntnis oder falschen Schneid in unangenehme Situationen kommen

– denn:

„Gott hilft dem Seemann in der Not, doch steuern muss er selbst.“

Nun wünschen wir Ihnen viel Freude mit Ihrer neuen DEHLYA und Mast- und Schotbruch

Ihre

Dehler-Crew

2) Aufriggen

Der Mast ist schon fast fertig getakelt.

Die Fallen sind eingeschoren, Wanten und Stage samt der Spanner sind angeschlagen. Die Toppwanten werden in den Salingsnockbeschlägen befestigt. Die richtige Stellung ergibt sich durch Klemmen, die auf die Toppwant gepresst sind. Die Salingsnockbeschläge werden oberhalb dieser Klemmen angesetzt.

Nach dem Eindrehen der Befestigungsschrauben für die Salingsnockbeschläge sind diese z.B. mit Klebeband zu umwickeln, da sonst das Großsegel in diesem Bereich Schaden nehmen kann.

Die Beschreibung setzt die Montage des Pakets Rigg-Erweiterung und Jütt-Vorrichtung voraus. Ist es nicht montiert, müssen die notwendigen Hilfseinrichtungen geschaffen werden, bzw. mehrere kräftige Crew-Mitglieder mit anfassen um den Mast zu stellen. Bei mehreren Helfern an Bord ist darauf zu achten, dass nicht allzu viel Bewegung ins Schiff kommt, denn der Mast ist dann nicht sicher zu führen und beschädigt den Mastkoker. Verschließen Sie das Schiff mit dem Steckschott, damit die Schiebeluke im hinteren Bereich aufliegt und entlastet wird. Falls vorhanden, bringen Sie jetzt Verklicker oder Windex-Windrichtungsanzeiger an.

Nun montieren Sie die Salinge. Die Beschläge hierfür sind fest am Mast montiert.

Sie brauchen nur noch die Salingsrohre auf die Salingsbeschläge zu schieben und zu verschrauben. Die Schrauben mit den Sicherheitsmutter sind in den Beschlägen.

Dann klarieren Sie die Fallen, Wanten und Stage, achten Sie dabei darauf, dass die Fallen auf der jeweils richtigen Seite vor bzw. hinter den Salingen geführt sind.

Alle Wantenspanner werden so weit wie möglich gleichmäßig auseinandergeschraubt.

Die von uns ursprünglich einmal gelieferten Lupolen-Wantenschoner sind aus dem Lieferumfang der DEHLYA 22/25, aufgrund fehlender UV-Beständigkeit und damit verbundenem schnellem Verschleiß, gestrichen worden. Wir empfehlen, die Wantenspanner nach ordnungsgemäßem Durchsetzen und Kontern mit Klebeband zu sichern.

Die Toppwanten werden mit ihren Wantenspannern am vorderen Pütting, die Unterwanten am hinteren Pütting angeschlagen, Die beiden Enden des Hahnepots vom Achterstag werden an die Püttinge der hinteren Cockpit-Süllkante angeschlagen.

Nun schieben Sie den Mast auf die Transportrolle (nur DEHLYA 25) oder Mithilfe eines Crew-Mitglied soweit nach achtern, dass Sie am Mastkoker den Patentbolzen durchstecken und sichern können.

Jetzt wird die Jüttvorrichtung angeschlagen. Wie dies geschieht entnehmen Sie bitte der reich bebilderten Paket-Montageanleitung.

Hier noch einmal eine praxiserprobte Reihenfolge der Handgriffe, die sich beim Stellen des Mastes bewährt haben:

Zuerst werden die beiden Hilfswanten auf dem Drehpunkt achtern an den Jüttstützen befestigt. Mit den Wantenspannern wird die Länge eingestellt. Beim ersten Mal sollten Sie die eingedrehte Länge mit einem Maßband kontrolliert, damit der Mast ungefähr gerade gesetzt wird.

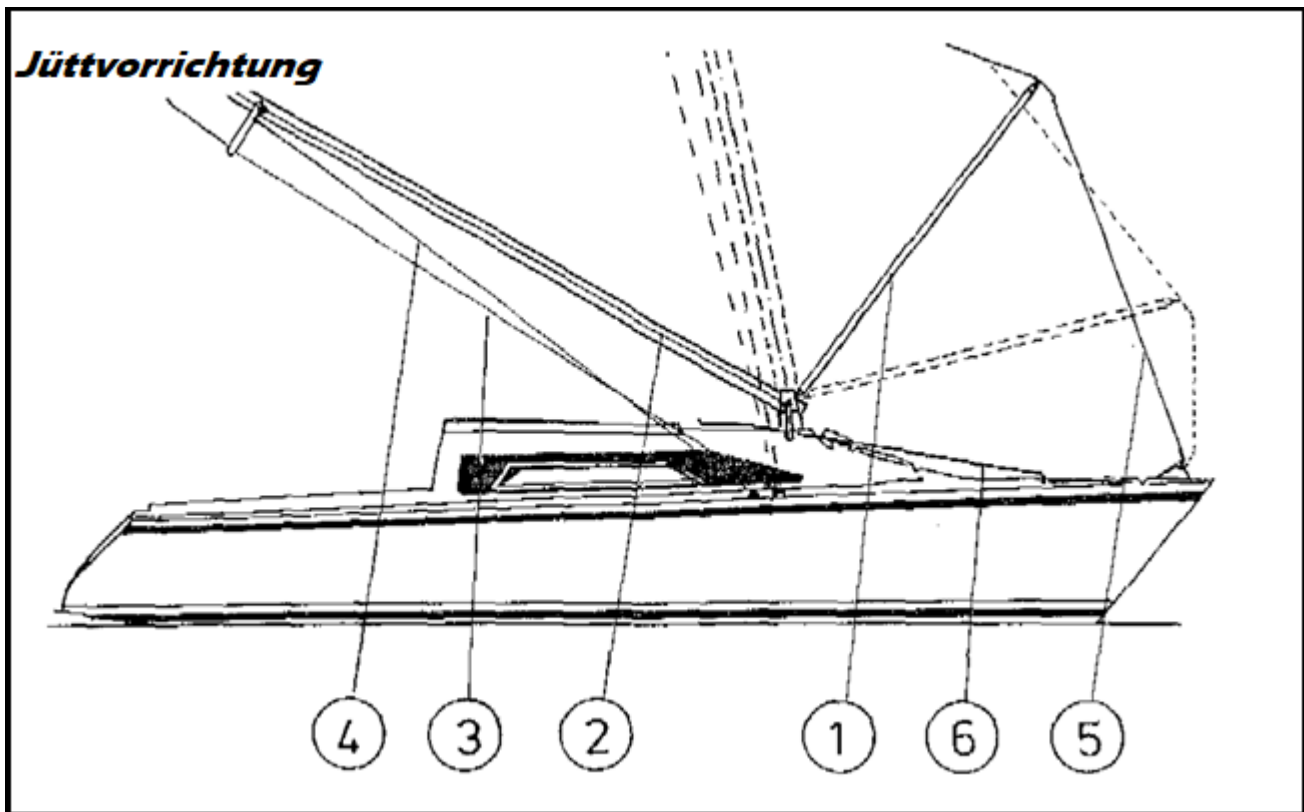
Als nächstes wird der Teleskopbaum, der die Funktion des Jüttbügels erfüllt, klariert.

Dazu werden beide Hahnepoten in der freien Bohrung der Jüttstütze befestigt. Der Teleskopbaum wird im Ring, am Vorstag und in dem Mastauge eingeklinkt.

Eine Bedienleine wird durch die Vorstags-trompete geführt - mit einem Schäkel am Vorstag befestigt - im Ankerkasten umgelenkt zu einem Decksauge geführt, weiter durch ein freies Auge der Umlenkrolle an Deck und durch einen Fallenstopper - falls montiert - zur Bb.- oder Stb.-Winsch.

Wenn jetzt Wanten und Achterstag so liegen, dass beim Setzen des Mastes nichts hängenbleiben kann, wird der Mast gesetzt.

Mit Hilfe der Winsch kann jetzt der Mast gestellt werden. Es sollten mindestens 4 Törns auf die Winsch gelegt werden. Solange der Mast noch waagrecht liegt, kann der Kraftaufwand durch Anheben des Mastes verringert werden. Jetzt lässt sich der Mast mit sehr geringem Kraftaufwand setzen. Nach Sicherung durch den Vorstagsbolzen wird die Bedienleine im Ankerkasten verstaut.



1	Spinnakerbaum	4	Unterwant
2	Hilfswant	5	Bedienleine
3	Oberwant	6	Wantenstützen

Das Rigg allgemein

Auf Fahrtenyachten setzen sich 7/8-Riggs immer mehr durch. Sie bieten kleinen Crews viele Vorteile:

- einfache Bedienung
- weniger Segelwechsel
- weniger Vorsegel
- gute Trimmöglichkeiten

Damit ist diese Takelungsart dem Topprigg überlegen. Mehr Quadratmeter Großsegelfläche lassen sich besser als eine große Genua den unterschiedlichen Windbedingungen anpassen. Man kann den Mast biegen, um das Großsegel flacher zu trimmen. Man sollte die vorhandenen Trimmeinrichtungen ergänzen, um Unter- und Vorliek aus dem Cockpit trimmen zu können.

Bei plötzlichen Böen lässt sich der Traveller oder auch die Großschot leichter fieren, um danach sofort wieder dichtgeholt zu werden und mit voller Kraft weiterzusegeln!

Diese kurze Aufzählung zeigt aber auch, dass man mit dem Großsegel ein bisschen mehr „segeln“ muss, als auf toppgetakelten Booten üblich ist. Mit der Großsegel-Reffeinrichtung – die beim 7/8-Rigg viel wirkungsvoller ist – und einer reffbaren Genua II sind Sie allen toppgetakelten Booten überlegen.

Mast trimmen allgemein

Hierfür hat jeder erfahrene Segler seine eigene Methode. Das flexible Rigg der DEHLYA 22/25 muss sehr sorgfältig gestellt werden. Durch die Vorstagstropmpete ist die Mastneigung festgelegt.

Wenn er sich auf das Kreuz oberhalb der Saling nach Lee weg biegt, sind die Oberwanten zu locker und die Unterwanten zu stramm (oder beides).

Wenn er auf der Kreuz in der Mitte nach Lee „durchhängt“, sind die Toppwanten zu stramm und die Unterwanten zu locker (oder beides).

Die DEHLYA 22/25 mit ihrem schnellen Unterwasserschiff ist im Längstrimmen empfindlicher. Das heißt, dass die Schwimmwasserlage mit und ohne Mannschaft, mit oder ohne Motor stark unterschiedlich sein kann. Beim Stauen sollten Sie auf diese Hinweise achten.

Grundeinstellung Mast trimmen

- Nach dem Setzen des Mastes, mit Hilfe der Jütt-Vorrichtung oder Crew-Mitgliedern, wird das Vorstag in der Vorstagstromepe gesichert. Ober- und Unterwantenspanner werden von Hand gleichmäßig nachgedreht, dass der Mast in seiner Bewegung begrenzt ist. Das Achterstag wird angeschlagen.
- Um die jetzt notwendige Mastbiegung einzustellen, kann als Kontrolle das Großfall am Mastkoker in der Bohrung für den Großbaum-Niederholer eingeschäkelt und durchgesetzt werden.

Nun wird mit Hilfe des Achterstags eine so große Vorspannung und damit Zug auf den Toppbeschlagn gebracht, dass der Mast in Höhe der Saling ein bis zwei Profilstärken nach vorne ausweicht. Dieser Abstand lässt sich sehr genau mit Hilfe des gespannten Großfalls überprüfen (s. Abb. Position A). In dieser Stellung werden die Oberwanten angezogen und zwar so, dass der Mast nach dem Lösen des Achterstags eine leichte Biegung beibehält.

Mit Maßband das gleichmäßige Andrehen der Wantenspanner kontrollieren!

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)

Masttrimmen unter Segel

Wir weisen hier noch einmal darauf hin, dass es sich bei dem Mast der DEHLYA 22/25 um ein sehr flexibles Rigg handelt.

Die Grundeinstellung muss, wie beschrieben, sehr sorgfältig durchgeführt werden.

Schon bei leichten Winden wird der Mast mit Biegung gefahren. Das Großsegel ist entsprechend geschnitten und in dieser Stellung verbleibt auch genügend Bauch im Großsegel.

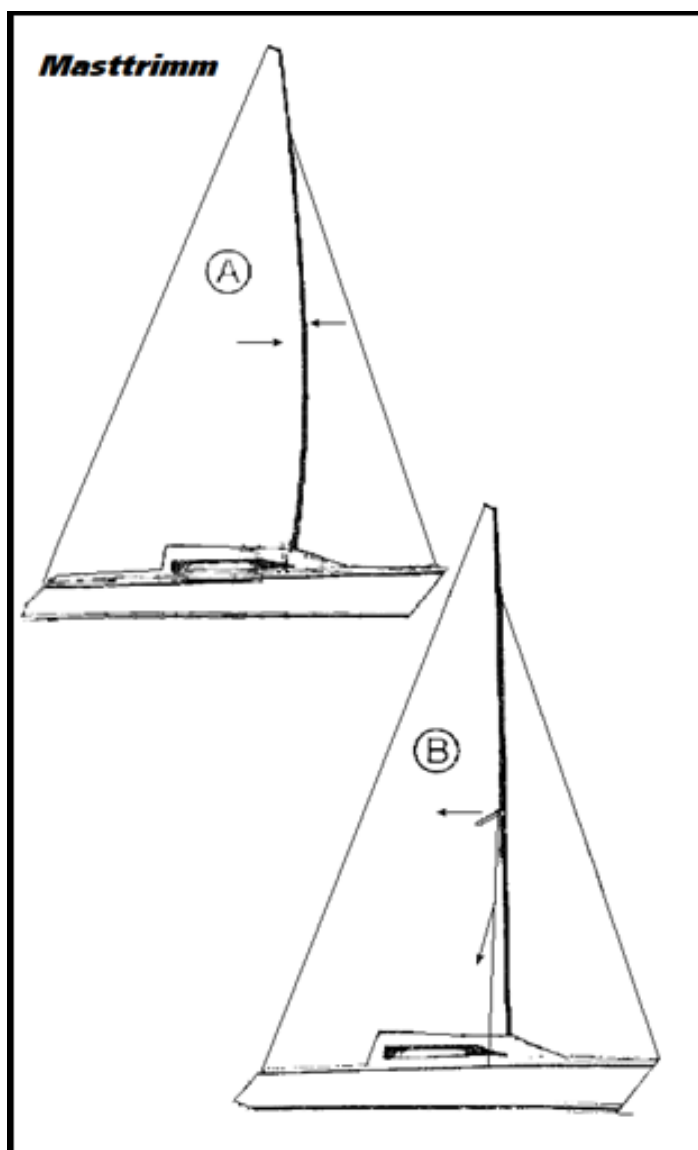
Bei starken Winden muss die Achterstagstaje noch weiter durchgeholt werden, so dass sich

der Masttopp mehrere Profilstärken nach achtern durchbiegt. So wird der Bauch aus dem Großsegel geholt und das Segel wird im oberen Bereich offener.

Sicherheit

Sobald der Mast getrimmt ist, müssen die Kontermuttern der Wantenspanner mit Schraubenschlüsseln fest angezogen werden. Es genügt nicht, sie mit Hand anzudrehen. Der feste Sitz aller Verschraubungen muss laufend kontrolliert werden.

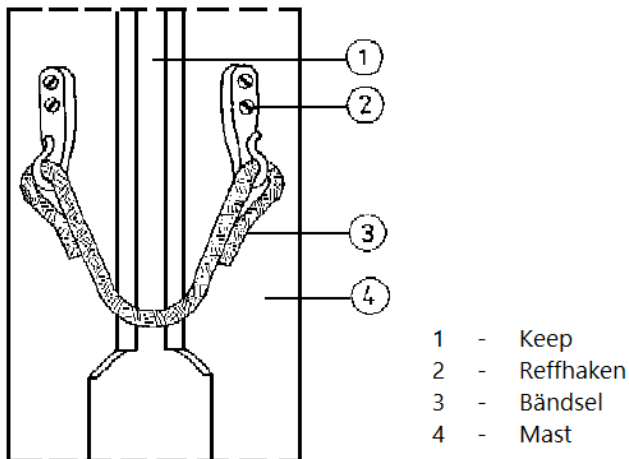
Als Werkzeug für diese Arbeiten benötigen Sie einen Gabelschlüssel mit 13mm Schlüsselweite. Eine kleine Rohrzanze und ein Spannerdorn leisten hier gute Dienste.



3) Trimmen und Segelführung

Großbaum am Mast anschlagen, Großbaumnock mit der Dirk in der Kammklemme fixieren. Großbaum-Niederholer und Großschot anschlagen.

Großsegel vom Mast her in die Keep des Großbaums einziehen. Das Großsegel vorn am Großbaumbeschlag fixieren. Achtern Unterliek mit Bändsel trimmen.



Rutscher Stopperbändsel aushängen und Großsegel von unten in die Keep einschieben. Segellatten einschieben. Fall am Kopfbrett einpicken.

Wahrschau:

Darauf achten, dass der Patentschäkel auch wirklich eingerastet ist!

Rutscher Stopperbändsel einhängen. Nun ist das Großsegel klar zum Setzen.

Trimmen des Großsegels

Das Großsegel wird je nach Windstärke unterschiedlich getrimmt. Das Vorliek mit Hilfe des Großfalls, das Unterliek mit Hilfe des Unterliekstreckers durchsetzen.

Besonders wichtig ist das Trimmen des Achterstags.

Grundsätzlich gilt:

- bei starkem Wind steif durchsetzen, so dass das Segel flach wird,
- bei weniger Wind loser durchsetzen, so dass das Segel bauchig wird.

Falten im Segel geben einen gewissen Anhalt für den Trimm

- Kleine Falten rechtwinklig zum Mast und zum Großbaum zeigen, dass das Segel zu lose steht,
- wenn es zu steif durchgesetzt wird, entstehen ein bis zwei lange Falten parallel zum Mast bzw. Großbaum.

Eine Cunninghamleine – Vorliekstreckter – zum Trimmen des Großsegels ist leicht montiert und besonders wirkungsvoll. Das richtige Maß für jede Windstärke wird nur durch Erfahrung und Selbstkontrolle gefunden.

Trimmen Großbaum-Niederholer

Der Großbaum-Niederholer muss sorgfältig getrimmt werden. Dies gilt besonders auf rauhen Kursen, auf denen die Großschot keinen senkrechten Zug mehr ausübt. Hier verhindert der Baum-Niederholer das Steigen des Großbaumes. Bei starkem Wind und hohem See-gang sollte diesem Hinweis besonders Beachtung geschenkt werden.

Segelführung Vorsegel

Die Segelfläche ist so bemessen, dass die Boote unter Vollzeug schon bei leichten Winden sehr schnell ihre maximale Höchstgeschwindigkeit erreichen, die nur unter besonderen Bedingungen – raumschots, surfend – wesentlich zu steigern ist.

Die DEHLYA 22/25 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 Segelkombinationen sind mit der jeweils zunehmenden Windstärke üblich.

Gerefftes Großsegel	– Genua I
Ungerefftes Großsegel	– Genua II
Gerefftes Großsegel	– gereffte Genua II oder Normalfock
2x gerefftes Großsegel	– gereffte Genua II oder Normalfock
2x gerefftes Großsegel	– 1x gereffte Genua II oder Normalfock
Großsegel geborgen	– 1x gereffte Genua II oder Normalfock
2x gerefftes Großsegel	– 1x gereffte Genua II oder Normalfock
Trysegel	– Sturmfock

Die Aufstellung zeigt den weiten Anwendungsbereich des Großsegels mit einer reffbaren Genua II, die auch noch die Segelkombination 9 abdeckt. Bei Amwindkursen gegen raue See kann es manchmal sinnvoll sein, das Großsegel – entgegen der Aufstellung – früher zu reffen und das Vorsegel länger stehen zu lassen.

Ein Vorsegel sollte man auf der DEHLYA in der Regel immer stehen lassen. Die Situation, vor Topp und Takel treiben zu müssen wird hoffentlich nicht eintreten.

Setzen des Vorsegels

Zum Anschlagen des Vorsegels hat die Vorstagstropete ein Auge, Mit einem Schlüssel-schäkel wird die Verbindung zu der Vorsegel-kausch hergestellt. Mit dem Fockfall ziehen Sie das Segel soweit hoch, wie es von Hand möglich ist. Dann belegen Sie das Fall am Mast oder legen es einige Törns um die Winsch und setzen es mit der Winschenkurbel soweit durch, wie es die Windstärke erfordert.

Trimmen des Vorsegels

Ganz allgemein gilt hier dieselbe Grundregel wie beim Großsegel:

- Lose bei leichtem
- steif bei starkem Wind

Die Fockschot wird bei der Sturmfock und Fock innerhalb der Wanten und Reling geführt. Die Genua II und I wird außerhalb der Wanten aber innerhalb der Reling geführt. Die Schoten des Boosters und des Spinnakers werden über Spinnakerblöcke und außerhalb der Seereling gefahren.

Nach Montage des Paketes 5 – Decksbeschläge – ist es möglich, sämtliche Segel optimal zu trimmen.

Dies wird im Folgenden beschrieben:

Der Holepunkt der Schot sollte so weit achtern stehen, dass das Achterliek des Vorsegels offen ist und nicht nach innen krallt. Nach vorn wird der Holepunkt nur so weit gesetzt, dass das Achterliek bei dichtgeholter Schot gerade eben nicht killt. Die Schot wird nur so dicht geholt, dass das Segel nicht an Saling und Toppwant anliegt.

In der Regel ist die Stellung des Holepunktes richtig, wenn die Schot als Verlängerung der Winkelhalbierenden oder der gedachten Mittelnahrt mit leichtem Zug nach unten geführt wird. Der Schotzug muss sich derart auf Achter- und Unterliek verteilen, dass keine von beiden einen zu großen Zug erhält.

Für optimales Segeln auf unterschiedlichen Kursen unter verschiedenen Wetter- und Seegangsbedingungen kann zusätzliches Verstellen zu empfehlen sein:

nach vorn:

bei wenig Wind und Flaute, auf den meisten Raumschotkursen, bei rauem Seegang gegenan

nach achtern:

auf der Kreuz bei starkem Wind und relativ ruhigem Wasser.

Wichtig:

Wenn der Holepunkt zu weit vorn steht, besteht die Gefahr, dass sich das Achterliek ausreckt. Dann ist das Segel nicht mehr trimmbar.

Trimmen des Achterlieks

Ein Killen des Achterlieks bei bestimmten Segelstellungen ist ohne Bedeutung und nicht immer ganz zu vermeiden, ohne dass die Vortriebsleistung des Segels beeinträchtigt wird. Auf Kursen knapp unterhalb der optimalen Höhe z.B., wenn man mit loserem Schoten segelt, reicht oft der Winddruck im Segel nicht aus, das Tuch so zu wölben, dass auch das Achterliek Druck bekommt und steht. Es bleibt also lose und killt etwas. Hoch am Wind dagegen wird eine richtig geführte Genua nur selten killen.

Das Achterliek ist mit einer Trimmleine ausgerüstet. Damit darf man aber nur sehr sparsam trimmen. Wenn diese Leine zu dicht geholt wird, „krallt“ das Achterliek. Dadurch verliert das Segel wesentlich an Vortriebskraft.

Die Leine sollte deshalb höchstens einmal zur Beruhigung des Achterlieks millimeterweise geholt und belegt werden.

Alle Trimmleinen bestehen aus Perlon. Dieses Material ändert seine Länge und Geschmeidigkeit durch Witterungseinflüsse. Eine Leine, die z.B. bei Nässe einwandfreien Trimm bewirkt, steht in der gleichen Stellung bei Trockenheit viel zu steif – und umgekehrt. Häufiges Nachtrimmen ist deshalb unerlässlich!

Es ist ohne Bedeutung (und bei einer Yacht mit Bugkorb und Seereling auch nicht zu vermeiden), wenn das Unterliek der Genua auf raumem Kurs mit einem kleinen Knick auf der Reling hängt.

Trimmen allgemein

Allgemein gültige Regeln – für alle Windstärken und Segelstellungen – kann man hieraus natürlich nicht ableiten, wie überhaupt die Feinheiten der Schotführung, die ja gerade den Reiz des Segelns ausmachen, in all ihren Auswirkungen kaum zu erklären sind.

Im Übrigen gibt es auch kein Segel, das bei Flaute, Sturm, Nässe, Trockenheit, Wärme und Kälte auf allen Kursen immer optimale Eigenschaften zeigt.

4) Reffen

Bei starkem Wind sollte man Reffen. Das ist nicht nur eine Frage der Bequemlichkeit und Sicherheit. Die DEHLYA segelt aufrechter, die Abdrift wird geringer und die Geschwindigkeit steigt.

Nach Montage des Paketes 5 – Decksbeschläge – kann das Reffen wie folgt durchgeführt werden. Wenn man sich mit dem System vertraut gemacht hat, dann ist es natürlich auch möglich mit einfachen Hilfsmitteln den Großbaum so zu vervollständigen, dass ein Reffen problemlos vonstattengehen kann. Ein wenig Übung gehört aber in jedem Fall dazu.

Die Reff-Vorrichtung, Typ van der Stadt, benötigt folgende Hauptteile:

1. Zwei vorhandenen Hauptreffhaken.
2. Beidseitig am Großbaum je eine Reihe Reffhaken.
3. Umlenkaugen für das 1. Und 2. Reff achtern seitlich am Großbaum.
4. Zwei Belegklemmen für das 1. Und 2. Reff vorn seitlich am Großbaum.
5. Zwei Reihen Reffgatchen sind im Großsegel bereits vorhanden.
6. Eine Reffleine, die endlos hin und zurück durch die Reffgatchen im Großsegel geführt wird. (siehe Skizze)
Wichtig: Die Länge muss so bemessen sein, dass die Reffleine lose durchhängt, wie auf der Skizze dargestellt.
7. Dem Smeerreep. Mit dieser Leine holt man das Achterliek auf den Großbaum herunter. Sie wird an dem achteren Auge mit Palstek angeknüpft, läuft dann unter dem Großbaum hindurch nach oben durch die Reffkausch wieder herunter auf das Auge zur vorderen Belegklammer am Großbaum.

Das Smeerreep lässt sich – mit einigem handwerklichen Geschick – über drei Umlenkrollen und eine Hebelklemme bis ins Cockpit umlenken. Der Reffvorgang wird dadurch wesentlich erleichtert.

Soweit sollte das 1. und 2. Reff immer vorbereitet sein.

Das Reffmanöver wird wie folgt durchgeführt:

- Großsegel-Rutscherstopper öffnen,
- Großfall klarmachen zum Fieren,
- Großschot loswerfen,
- Großbaum-Niederholer lösen,
- Großfall fieren,
- vordere Reffkauschen in den Haken vorn am Großbaum einhängen,
- Großfall wieder durchsetzen,
- Smeerreep dichtholen und auf der Klampe belegen.

Danach werden Großschot und Großbaum-Niederholer neu getrimmt.

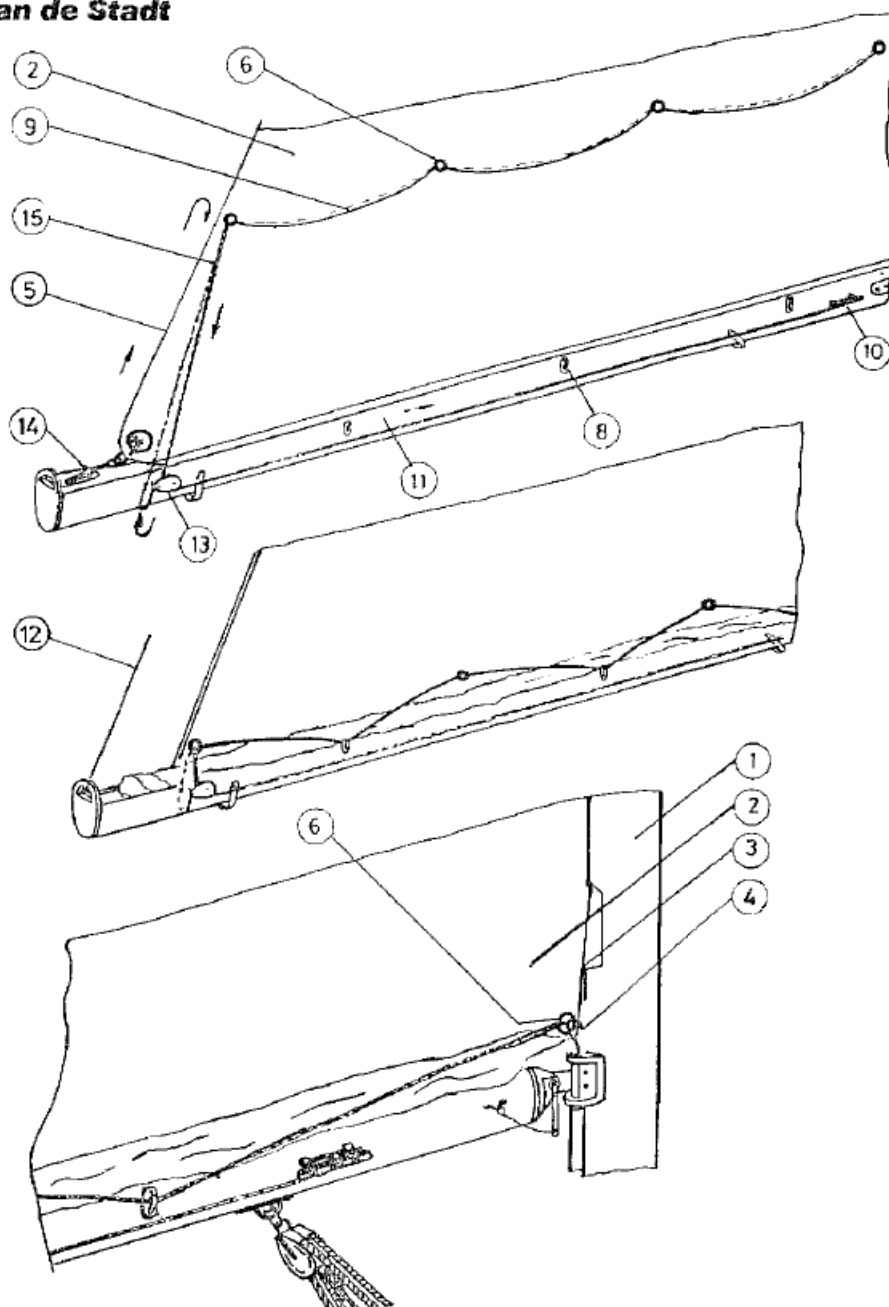
Mit der Reffleine endlos das Segel am Großbaum festzurren.

Das zweite Reff funktioniert genauso wie das hier beschriebene erste Reff.

Nochmal unser Tipp:

Üben Sie das Reffen vorher bei nicht zu hartem Wetter!

Standard-Reff Typ van de Stadt



- 1 - Mast
- 2 - Großsegel
- 3 - Vorliek
- 4 - Hauptreffhaken
- 5 - Achterliek
- 6 - Reffkauschen
- 8 - Reffhaken
- 9 - Reffleine
- 10 - Belegklampe
- 11 - Großbaum
- 12 - Dirk
- 13 - Umlenckblock
- 14 - Unterliekstrecker
- 15 - Smeerreep

Reffbare Genua II

Unsere Vergleichsfahrten haben die Überlegenheit der reffbaren Genua II gegenüber einer Rollreffanlage eindeutig bestätigt.

Merkmale, die diese Einrichtung für kleine Crews besonders empfehlenswert machen sind:

- Beim Reffen wandert der Segeldruckpunkt deutlich nach unten
- Das Profil des Segels bleibt erhalten.
- Maximale Höhe beim Kreuzen
- Keine Vordecksarbeit

Sollten Sie Ihre Dehler Yacht mit einer Reff-einrichtung für die Genua II bestellt haben, ist diese nach der Skizze leicht zu montieren.

Sie besteht aus:

1. Genua II mit einer Reffreihe
2. 1 Reffleine
3. 1 Umlenckblock für Reffleine mit Vorstagsbeschlag
4. Führungsösen mit Reffleine an den Relingstützen
5. 1 Kammklemme zum Belegen der Reffleine
6. 1 Umlenckblock für Reffleine zur Schotwisch
7. 2 zusätzliche Genuarutscher
8. zusätzliche Fockshot

Die Reffleine wird gemäß Zeichnung eingezogen. Dazu wird die Reffleine auf der Stb.-Seite mit einem Schlüsselschäkel am Pütting des Umlenckblocks eingehängt. Von dort wird sie durch die Kausch der Reffleine, durch den Umlenckblock auf der Stb.-Seite und die Führungsösen an den Relingstützen oder zusätzlich montierten Decksaugen, zum Cockpit geführt.

Am Schothorn der Reffreihe wird die 2. Fockshot eingepickt. Sie wird von dort durch die zusätzlichen Genua-Schotrutscher, die sich vor den Rutschern für die Hauptschot 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 des Vorsegels“ 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 Reffleine stramm auf Deck geholt werden kann.
- Dann wird das Genuafall wieder durchgesetzt und der Austritt des Genuafalls aus dem Fallenstopper mit einem farbigen Tesaband markiert.

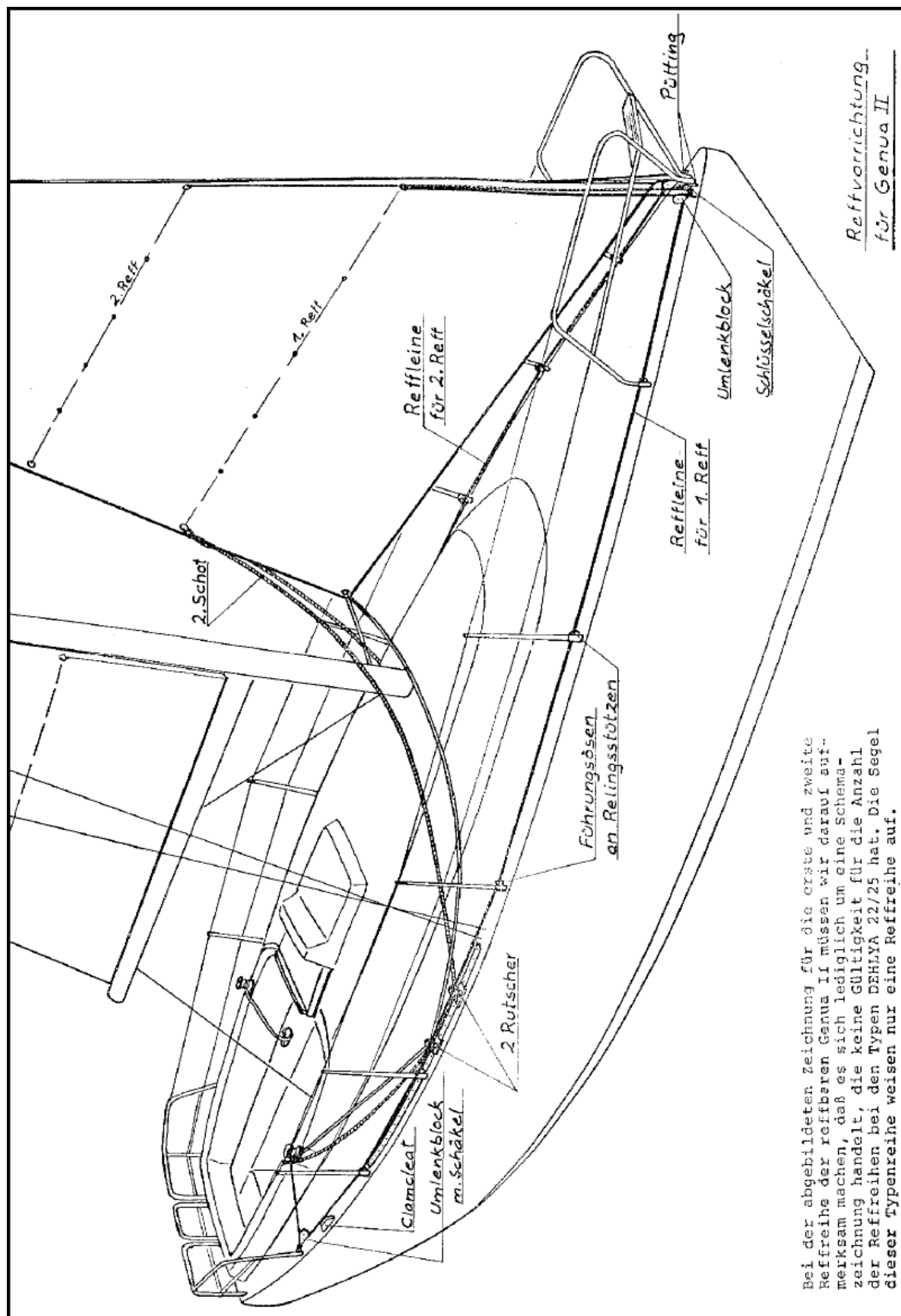
Beim späteren Segeln wird zum Reffen wie folgt verfahren:

Das Genuafall wird bis zur ersten Markierung gefiert, mit der Reffleine wird, eventuell unter Einsatz der Wisch, die Kausch der Reffleine 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.

Das Aufreffen erfolgt in umgekehrter Reihenfolge.



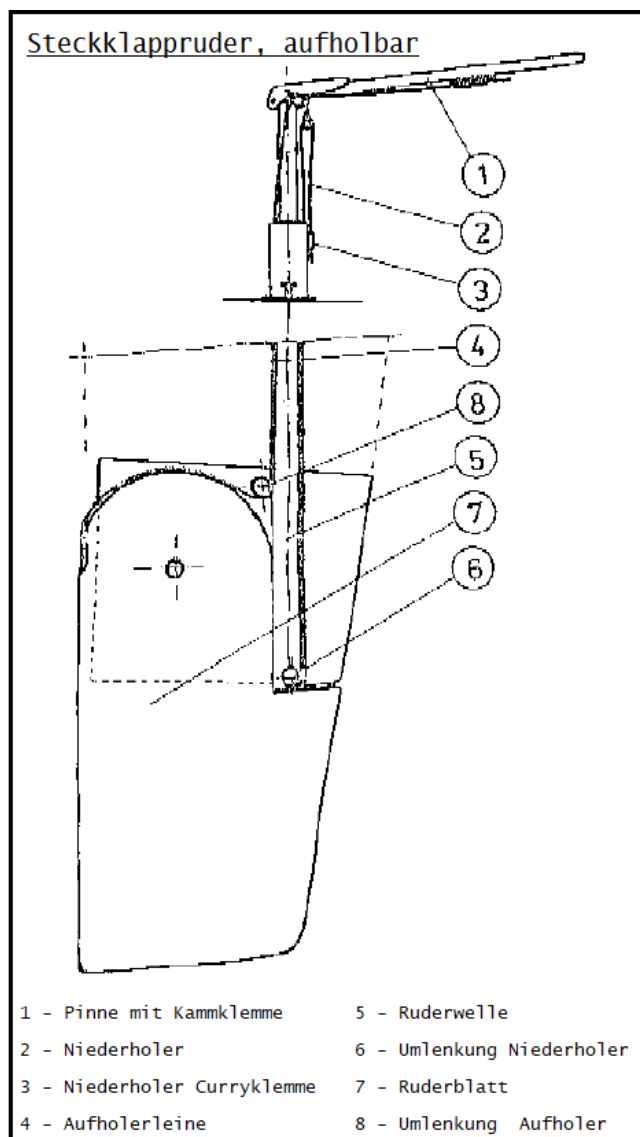
Reffvorrichtung für Genua II

Bei der abgebildeten Zeichnung für die erste und zweite Reffreihe der reifbaren Genua II müssen wir darauf auf-
merksam machen, daß es sich lediglich um eine Schema-
zeichnung handelt, die keine Gültigkeit für die Anzahl
der Reffreihen bei den Typen DEHLYA 22/25 hat. Die Segel
dieser Typenreihe weisen nur eine Reffreihe auf.

5) Ruder

Steckruder Balanceausführung

Nach dem Öffnen der Heckklappe lässt sich das Ruder problemlos einsetzen und wieder herausziehen. Da der Rudereinsatz nicht klappern und sich auch nicht festsaugen soll, wird es eventuell notwendig sein, zwischen Cockpitboden und Quertraverse Plastik-Unterlegscheiben zu montieren. Die notwendige Stärke muss probiert werden.



Aufholbares Klappsteckruder

Die Bedienleine zum Aufholen des Ruders ist an der Pinne montiert. Diese ist einmal umgelenkt und wird in einer Kammklemme belegt.

Das Gewicht des Ruderblatts reicht aus, um teilweise allein abzusinken. Der Niederholer

wird in dieser Stellung in der Curryklemme belegt.

In dieser Position kann man bequem in die umgelenkte Part greifen, um das Ruder bis in den unteren Anschlag zu ziehen. Danach den Niederholer erneut belegen.

Je nach Benutzungshäufigkeit müssen die Bedienleinen überprüft und bei Verschleiß ausgetauscht werden. Dies kann auch ohne Schwierigkeiten während der Saison geschehen.

Durch das Drehen unterliegt das Klappruder einer besonderen Beanspruchung. Muss Hartantifouling gestrichen werden, so ist darauf zu achten, dass der Primer auch für Aluminium geeignet ist.

6) Wasserballasttank

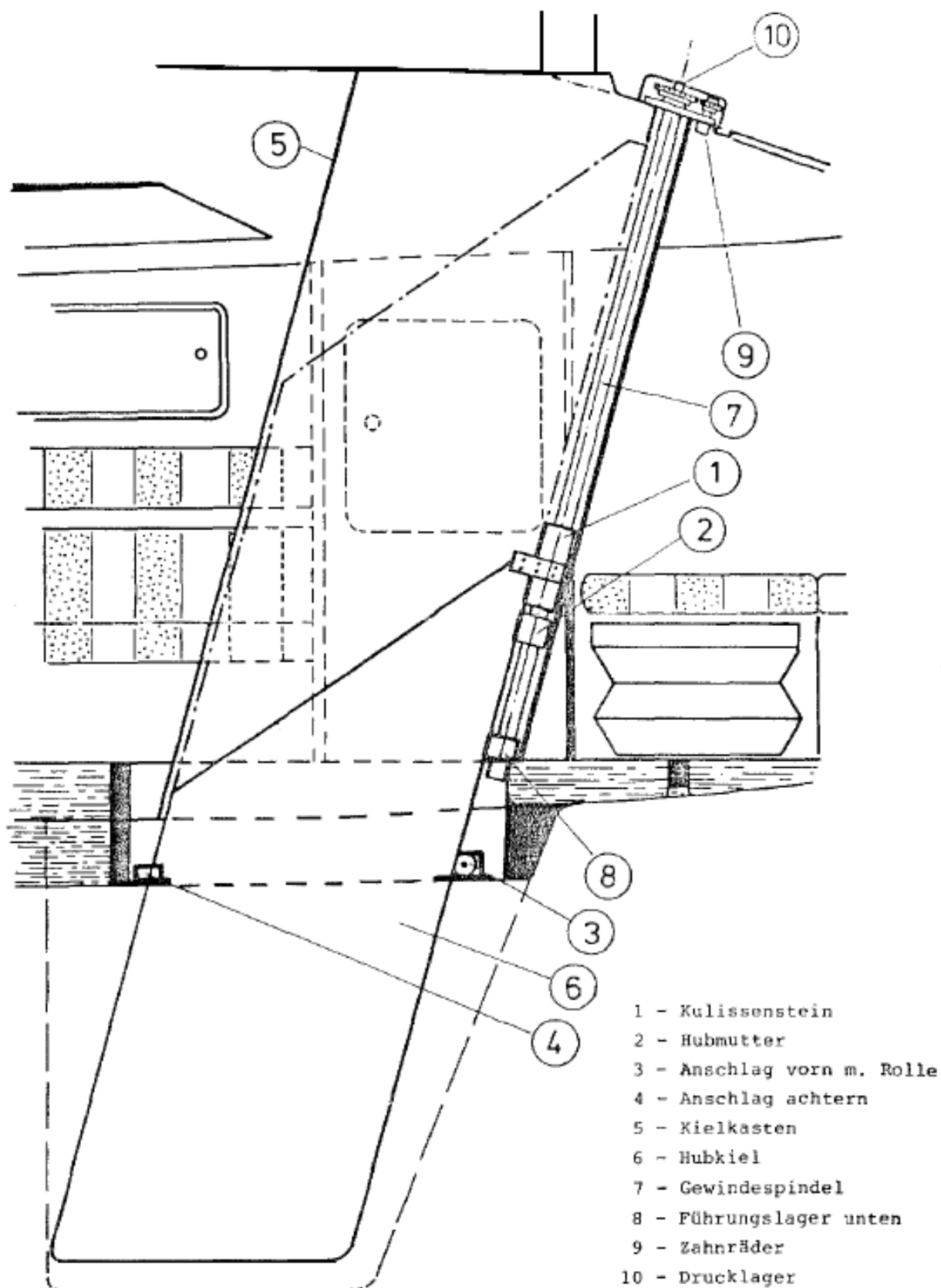
Beim Fluten wird über ein halbautomatisches Ventil der Ballasttank gefüllt. Die Luft entweicht durch eine Entlüftungsöffnung, die sich schließt, wenn der Wassertank gefüllt ist.

Um das Ballastwasser wieder abzulassen, haben wir einen Bedienzug am hinteren Kielkasten oder an der Schrankwand Stb.-achtern montiert.

Durch herausziehen des Bedienzuges wird das Ventil von seinem Sitz gehoben und das Wasser fließt aus dem Ballasttank. Nachdem das Wasser abgelaufen ist, sollte das Ventil unbedingt verschlossen werden.

Eine Bedienung des automatischen Entlüftungsventils ist nicht notwendig. Beim Segeln ist sehr schnell feststellbar, ob das Automatikventil auch fest verschlossen ist. Ist dies nicht der Fall, wird bei Fahrt durchs Wasser, ähnlich wie ein „Elvström Lenzer“, Wasser aus dem Tank gesaugt. Das Entlüftungsgeräusch ist zu hören und gleichzeitig das Schwappen in einem nicht vollen Ballasttank. Auf dem Trailer oder im Kran soll ebenfalls kein Wasser entweichen, bevor mit dem Bedienzug das Ventil von seinem Sitz gehoben worden ist.

Hubkielvorrichtung



7) Hubkielvorrichtung

Die Hubkiel-Vorrichtung der DEHLYA-Typen ist sehr solide und mit vielfacher Sicherheit konstruiert und gebaut. Die Funktionsweise und die wichtigsten Bauteile sollten Ihnen vertraut sein, damit die Bedeutung der wenigen Wartungspunkte bekannt ist.

Der Hubkiel wird durch Drehen mit einer Winkskurbel auf einer Gewindespindel auf- und abgefahren. Ein Kulissenstein in einem Metallprofil übernimmt dabei die Führung. Mit der Hubmutter wird der Kiel aufgeholt. Beim Abwärtsdrehen senkt sich der Kiel durch sein Eigengewicht ab, Höhenfixiert durch die Hubmutter. So ist gewährleistet, dass der Kiel beim Trockenfallen automatisch in den Kielkasten fährt. Zusätzliche Anschläge oben und unten begrenzen den Hubvorgang.

An der Kielachterkante haben wir eine V-Führung aus Kunststoffscheiben, an der Vorderkante eine Führung mit einer Kunststoffrolle montiert.

Wartungsintervalle

Die beiden Kielkanten unterliegen besonderer Beanspruchung. Je nach Häufigkeit des Hubvorganges wird sich die Farbe und Grundierung abschleifen, so dass jede Gelegenheit genutzt werden sollte, beide Kanten zu überprüfen und nachzustreichen.

Zur Erleichterung der Gewindespindel-Wartung ist es sinnvoll, auf dem ausgeformten Montageplatz im oberen Drittel des Kielkastens einen Verschlussdeckel vom Typ „Holl-Allen“ zu montieren. Sonst lässt sich die Spindel nur mit einem sehr langen Pinsel durch die Kielöffnung fetten.

In 5-Jahres-Intervallen sollte das Drucklager kontrolliert und gefettet werden. Dies geschieht am Besten im Winterlager. Der Kiel wird dann soweit eingefahren, dass die Spindel und somit das Drucklager entlastet sind. Um das Drucklager zu fetten, muss bei der DEHLYA 25 das Zahnrad entfernt werden. Hierzu wird zuerst die Mutter gelöst und dann der quersitzende Spannstift demontiert.

Bei der DEHLYA 22 wird der quersitzende Spannstift der Antriebsmutter entfernt. Danach kann die Spindel, nach dem Entlasten der Hubmutter, soweit angehoben werden, dass ein Fetten des Lagers möglich ist. Der Einbau erfolgt in umgekehrter Reihenfolge.

8) Slipptrailer

Ob Stahltrailer oder Aluminium-Slipptrailer, die DEHLYA 22/25 lässt sich erstaunlich leicht hinter einem PKW entsprechender Größe transportieren. Der Tandem-Trailer hat hier noch leichte Vorteile, weil die Nickbewegung durch die Doppelachse erheblich gedämpft wird.

Der folgende Abschnitt ist überholt und ungültig aufgrund geänderter Gesetze!

Der Trailer ist weder steuer- noch versicherungspflichtig. Bei Lieferung ist er bereits vom TÜV abgenommen. Er braucht nicht mehr, wie andere Fahrzeuge, alle zwei Jahre neu vorgeführt zu werden.

Einziges Papier des Anhängers ist die Betriebserlaubnis. Bei allen Fahrten muss dieses Papier mitgeführt werden.

Wichtig:

Die Betriebserlaubnis ist ein wichtiges Papier, Kfz-Brief und Zulassung zugleich. Bewahren Sie es deshalb immer gut auf und lassen Sie eine Fotokopie davon machen, die Sie an sicherer Stelle verwahren.

Falls das Papier wirklich einmal verlorengeht, ist Ersatz wesentlich leichter zu beschaffen.

Der Anhänger bekommt kein eigenes polizeiliches Kennzeichen, sondern fährt immer mit der Nummer des jeweiligen Zugfahrzeuges.

Gespannfahren

Durch die zulässige Anhängelast Ihres PKW, kann das Gewicht der DEHLYA 22/25 je nach Ausbaustufen an der Grenze dessen liegen, was Ihr PKW ziehen darf.

Es verbessert die Fahreigenschaften des gesamten Gespanns erheblich, wenn das Zugfahrzeug bis zur zulässigen Höchstgrenze richtig beladen wird:

- Fahrzeug bis zur Grenze des Zulässigen beladen,

- einige schwere Gewichte, Ankergeschirr, Batterien auf dem Boden - etwa im Mittelpunkt des Fahrzeuges – stauen,
- auf hohe Stützlast (siehe unten) achten,
- den Kofferraum, falls möglich, wenig beladen, auch wenn ein Niveaulift vorhanden ist,
- bei alledem aber auch das Gewicht der mitfahrenden Personen berücksichtigen.

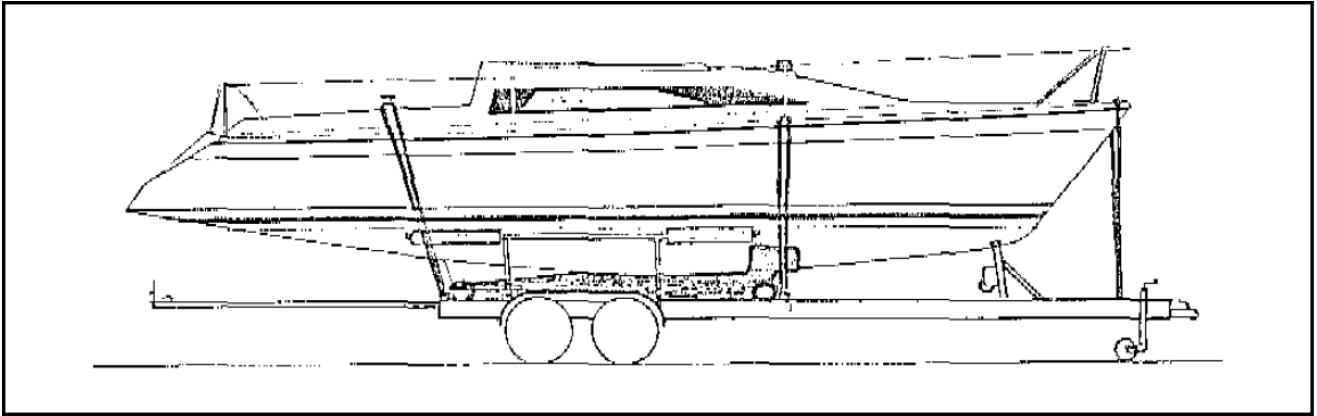
Ein wenig verringert wird das Gesamtgewicht des Anhängers mit dem Boot auch dadurch, dass die tatsächliche Anhängelast in angehängtem Zustand ermittelt wird. Das bedeutet, dass man die "Stützlast" abziehen kann. Stützlast nennt man das Gewicht, mit dem die Zugkupplung auf die Anhängervorrichtung des ziehenden Fahrzeuges drückt.

Die Konstruktion des Boots-Trailers erlaubt eine Stützlast von 50/75 kg. Am Fahrzeug muss ein Schild mit der maximalen Stützlast angebracht sein. Außerdem ist die Stützlast des Anhängers zu beachten. Die besten Fahreigenschaften erhalten sie bei Ausnutzung der maximalen Stützlast.

Bevor Sie den Anhänger an Ihren Wagen hängen, sollten Sie den Kugelkopf der Kupplung reinigen und einfetten.

Außerhalb der Nahzone darf man nur mit begrenzt überhängender Ladung fahren. Der Rahmen des Anhängers ist deshalb nach hinten ausziehbar. Durch ihre Länge wird die Auszieh-Vorrichtung stark beansprucht, deshalb sollte sie, auf längeren Fahrten, nach oben abgebunden werden. Bei Leerfahrten sollte sie deshalb ganz eingeschoben werden.

Bei Abholung verzurren wir den Mast so, dass er im Mastkokerbereich aufliegt. Am Bugkorb-beschlag wird der Mast verschnürt und achtern seitlich gespannt, damit er nicht ins Schwingen gerät. Später wird man ihn auflegen und ebenfalls seitlich achtern, im Bereich der Belegklampen spannen, dass der Mast nicht ins wippen gerät.



Verladung

Folgende Punkte müssen beim Befestigen des Bootes auf dem Trailer mit Slippwageneinrichtung unbedingt beachtet werden:

- Das Boot muss mit dem Rumpfansatz vorn in der Rumpfaufgabe des Slippwagens anstoßen.
- Die Höhe der Bugstütze muss so eingestellt werden, dass der Rumpf aufliegt.
- Der Slipptrailer muss vorn mit den Schrauben gesichert werden,
- Hinten sind die Klappstützen am Anhänger hochzuklappen und soweit hochzukurbeln, dass der Slipptrailer fest aufliegt.
- Das Boot muss an den in der Skizze dargestellten Punkten festgezurt werden.

Stützrad

Mit Hilfe des Stützrades kann der Anhänger leicht vom Wagen abgehängt, ohne Wagen bewegt und wieder angehängt werden, auch wenn er beladen ist.

Sehr wichtig:

Während der Fahrt muss das Stützrad ganz hochgedreht sein. Das darf auf keinen Fall vergessen werden. Das Rad zeigt dann nach hinten, die Radgabel steht in einer entsprechenden Ausnehmung am Spindelrohr.

Beim Abkuppeln wird der Beleuchtungsstecker herausgezogen, die Anhängerkupplung entsichert und geöffnet. Dann wird das Stützrad so weit herausgedreht, bis sich die Kupplung vom Kugelkopf hebt. Wenn die Höhe nicht reicht, wird die Spindel vorher etwas weiter nach unten gestellt.

Fahrweise Slipptrailer

Durch die breite Spezialachse, dem tief liegenden Schwerpunkt und die aerodynamische Form des Bootes macht das Ziehen des Anhängers auch über längere Strecken kaum Probleme.

Nach sorgfältiger Verladung ist bei der Abfahrt sicher alles in Ordnung.

Aber: Durch Erschütterungen während der Fahrt kann sich schon einmal etwas lockern – und Sie sind als Fahrzeugführer für die Verkehrssicherheit verantwortlich.

Kontrollieren Sie deshalb nach kurzer Fahrstrecke noch einmal:

Anhängerkupplung:

- Richtig geschlossen und gesichert?

Radmuttern:

- Fest angezogen?

Stützrad:

- Fest und richtig hochgedreht?
- Seine Gabel steht nach hinten gerichtet?

Lichtkabel:

- Stecker richtig eingesteckt und gesichert?
- Kabel nicht zu knapp verlegt?
- Kabel nicht zu lose verlegt?

Slippwagen:

- Knebelschrauben fest angezogen und gesichert?
- Seil der Trailerwinde stramm?
- Laufschiene/Befestigungsschrauben fest?
- Spanngurte des Bootes stramm?

Führen Sie solche Prüfungen durch:

- Nach Antritt jeder Fahrt.
- Während längerer Fahrten mehrmals.
- Nach Durchfahren schlechter Wegstrecken
- Sofort, wenn Sie ungewohnte Geräusche hören.

Das gilt besonders für einen neuen Anhänger, der zum ersten Mal voll beladen gefahren wird.

Fahren Sie am Anfang besonders aufmerksam.

Sie werden dann merken, dass es viel leichter geht, als Sie vielleicht vorher gedacht haben. Passen Sie nur Ihre Fahrweise den Bedingungen des Anhängerbetriebes an.

Hierzu gehört Vorsicht beim Bergabfahren. Bergauf können Sie meist ohne Schwierigkeiten bremsen.

Bergab müssen Sie das Gespann aber gut unter Kontrolle halten, damit Sie es jederzeit zum Stehen bringen können.

Bergab also immer besonders vorsichtig bremsen.

Zurücksetzen

Der Anhänger ist mit einer Rückfahr-Automatik versehen. Die geringen Rückstoßkräfte reichen aus, die Bremsbacken durch die Automatik so ausweichen zu lassen, dass keine Bremswirkung erzeugt wird.

Wartung

Der Anhänger ist robust gebaut. Er braucht deshalb nur wenig Pflege.

Die Wartung der Achsen haben wir in einem besonderen Merkblatt beschrieben. Solche Arbeiten lassen Sie am besten von einer Auto-Werkstatt oder gut ausgerüsteten Tankstellen ausführen.

Wichtig:

- Als Fahrzeughalter sind Sie aber für die Betriebssicherheit des Anhängers verantwortlich.
- Prüfen Sie deshalb besonders bei einem neuen Anhänger nach den ersten Fahrkilometern den Sitz der Radmutter.
- Lassen Sie ihn vor jeder längeren Fahrt von Ihrer Werkstatt durchsehen.
- Beachten Sie unsere Hinweise über die Beladung.
- Lassen Sie den Anhänger wenigstens einmal jährlich auch dann warten, wenn Sie ihn nur wenig benutzen.

Reifendruck

Bei beladenem Anhänger 3,4 Bar.
Wenn Sie eine längere Strecke mit dem leeren Anhänger fahren, ist es ratsam, den Druck bis auf etwa 2,5 Bar zu senken.

Slippen mit Trailer-Schwimm-Slippwagen

Mit dem DEHLYA Einachs- und Tandemtrailer und Schwimm-Slippwagen-Kombination können Sie Ihr Boot jederzeit ohne Schwierigkeiten und ohne Hilfe eines Krans selbst aufslippen, zu einem anderen Segelrevier transportieren und wieder zu Wasser bringen. Um die DEHLYA zu Wasser zu bringen, fahren Sie den Anhänger rückwärts ganz nah an eine geeignete Slippbahn heran. Nachdem die Spanngurte entfernt wurden, wird die Beleuchtungsbrücke vom Trailer demontiert.

Die Auflaufschienen werden gelöst und zu Abslippen hinten an den Trailer gehängt.

Die Transportsicherung zwischen Trailer und Slippwagen entsichern und lösen. Mit Hilfe der Winde läuft die DEHLYA sicher vom Trailer.

'Die DEHLYA 22/25 müssen mit dem Slippwagen fest verbunden werden, um ein Herausrutschen aus dem Slippwagen zu verhindern.

Dies geschieht mit Hilfe eines Festmachers, der von den vorderen Stützen der Slippwagenwanne nach achtern auf die Schotwischen des Schiffes geführt und dort fest belegt wird.

Wahrschau:

Auf keinen Fall dürfen Sie die Winde einfach ausrauschen lassen. Hierbei kann nicht nur das Drahtseil abreißen; die schnelldrehende Winkenkurbel gefährdet die Slippmannschaft.

Kurz bevor das Boot zu Wasser gelassen wird, wird das Drahtseil vom Slippwagen gelöst. Schwimm-Slippwagen und Boot werden durch einen Festmacher gesichert. So vorbereitet, steht einem Zuwasserlassen des Bootes nichts mehr im Wege. Boot und Slippwagen können gemeinsam an den Steg oder in eine Box verholt werden.

Für das einmalige Zuwasserlassen mit dem Schwimm-Slippwagen kann das Drahtseil am Slippwagen verbleiben. Das Boot wird ebenfalls durch einen Festmacher gesichert und zu Wasser gebracht.

Das Aufladen geschieht in umgekehrter Reihenfolge. Beim Einschwimmen in den Slippwagen und Verholen zu der Slippbahn muss darauf geachtet werden, dass der Kielwulst sich im vorderen Anschlag befindet und mit zwei kurzen Leinen an dieser Stelle auch fixiert bleibt.

DEHLER 25 und Schwimm-Slippwagen werden gemeinsam zur Slippbahn verholt.

Der Tiefgang ist so gering, dass der Schäkkel ohne Probleme in das dafür vorgesehene Auge befestigt werden kann. Mit Hilfe der Winde werden Slippwagen und Boot gemeinsam auf den Trailer gezogen.

9) Kranen

Bei der DEHLYA 25 kann das Kranen mit dem original Heißgeschirr erfolgen. Hier ist darauf zu achten, dass die Schäkkel so montiert werden, dass sie der Zugrichtung folgen ohne zu verkanten.

Die DEHLYA 22 darf nur mit Krangurten in Verbindung mit einer Traverse gekrant werden.

