



# Handbuch

## DEHLYA 22

## DEHLYA 25



**DEHLER. Neue Wege zum Wasser**



# Inhaltsverzeichnis

Seite 4	<u>Aufriggen</u>
Seite 5	Jüttvorrichtung, 7/8-Rigg Mast trimmen allgemein
Seite 6	Grundeinstellung Mast trimmen Masttrimmen unter Segel
Seite 7	<u>Segelführung</u> Großsegel trimmen Trimmen Großbaum-Niederholer Segelführung Vorsegel
Seite 8	Setzen des Vorsegels Trimmen des Vorsegels Trimmen der Achterlieks
Seite 9	Trimmen allgemein, <u>Reffen</u>
Seite 10	Standard-Reff, Typ: van de Stadt
Seite 11	Reffbare Genua II
Seite 12	Zeichnung reffbare Genua II
Seite 13	<u>Ruder</u> , Balance-Steckruder, aufholbares Klapp-Steckruder <u>Wasserballasttank</u>
Seite 14	Zeichnung Hubkielvorrichtung
Seite 15	<u>Hubkielvorrichtung</u> , Wartung
Seite 16	<u>Slipptrailer</u> , Gespannfahren, Verladung
Seite 17	Stützrad, Fahrweise Slipptrailer, Slippen mit Schwimm-Slippwagen
Seite 19	<u>Kranen</u>



## Dehler 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 Salzbuckel 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.

Sie haben deshalb aus den gesammelten Erfahrungen für die Bereiche Aufriggen, Hubkiel und Wasserballast sowie das Trailern ein paar Tips 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 Yachttikette, 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 unkentbar. 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 revierungebunden, Sie können die Grenzen Ihrer seglerischen Unternehmungen auf dem jeweiligen Fahrtengebiet 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

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 allzuviel 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 Sicherheitsmuttern 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 DEHYLA 22/25, aufgrund fehlender UV-Beständigkeit und damit verbundenem schnellem Verschleiß, gestrichen worden. Wir empfehlen, die Wantenspanner nach ordnungsgemäßen 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 DEHYLA 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.

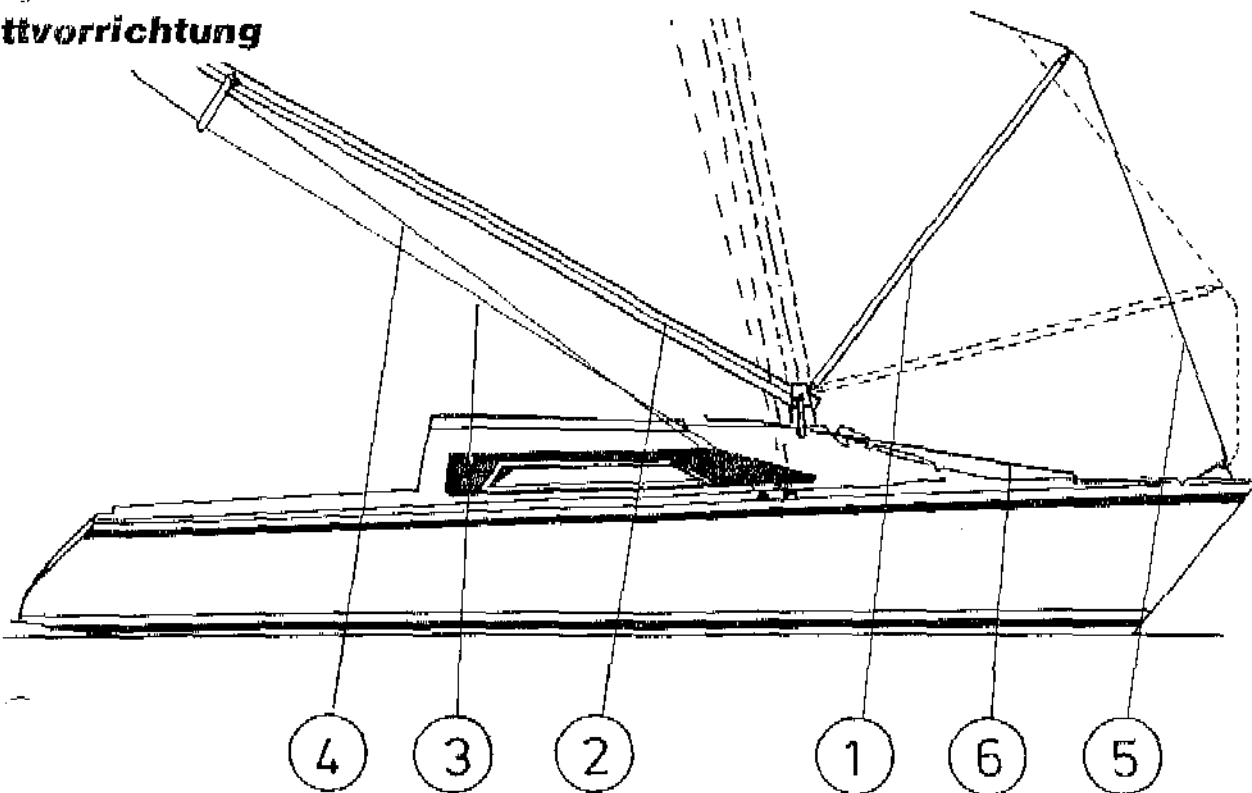
Eine Bedienleine wird durch die Vorstags-trompete geführt -mit einem Schäkel am Vorstag befestigt- im Ankerkasten umgelenkt zu einem Decksauge geführt, weiter durch ein freies Auge der Umlenkrolle an Deck und durch einen Fallenstopper - falls montiert - zur Bb.- oder Stb.-Wisch.

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

Mit Hilfe der Wisch kann jetzt der Mast gestellt werden. Es sollten mindestens 4 Törns auf die Wisch gelegt werden. Solange der Mast noch waagerecht 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.



## Jüttvorrichtung



- |                 |                   |
|-----------------|-------------------|
| = Spinnakerbaum | 4 = Unterwant     |
| = Hilfswant     | 5 = Bedienleine   |
| = Oberwant      | 6 = Wantenstützen |

### 8 - Rigg allgemein

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

- einfache Bedienung
- weniger Segelwechsel
- weniger Vorsegel
- gute Trimmoöglichkeiten

Warum ist diese Takelungsart dem Toppsegel überlegen. Mehr Quadratmeter Großsegelfläche lassen sich besser als eine große Genua den unterschiedlichen Windbedingungen anpassen. Man kann den Mast trimmen, um das Großsegel flacher zu trimmen. Man sollte die vorhandenen Trimmeinrichtungen ergänzen, um Unter- und auch Vorsegel aus dem Cockpit trimmen zu können. In plötzlichen Böen läßt sich der Segel schneller oder auch die Großschot leichter trimmen, um danach sofort wieder dichtgesegelt zu werden und mit voller Kraft weitersegeln!

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-Reff-einrichtung - 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 Vorstagstrompete ist die Mastneigung festgelegt.

Wenn er sich auf der Kreuz oberhalb der Saling nach Lee wegbiegt, 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

- o Nach dem Setzen des Mastes, mit Hilfe der Jütt-Vorrichtung oder Crew-Mitgliedern, wird das Vorstag in der Vorstagstrompete gesichert. Ober- und Unterwantenspanner werden von Hand gleichmäßig nachgedreht, daß der Mast in seiner Bewegung begrenzt ist. Das Achterstag wird angeschlagen.
- o 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 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

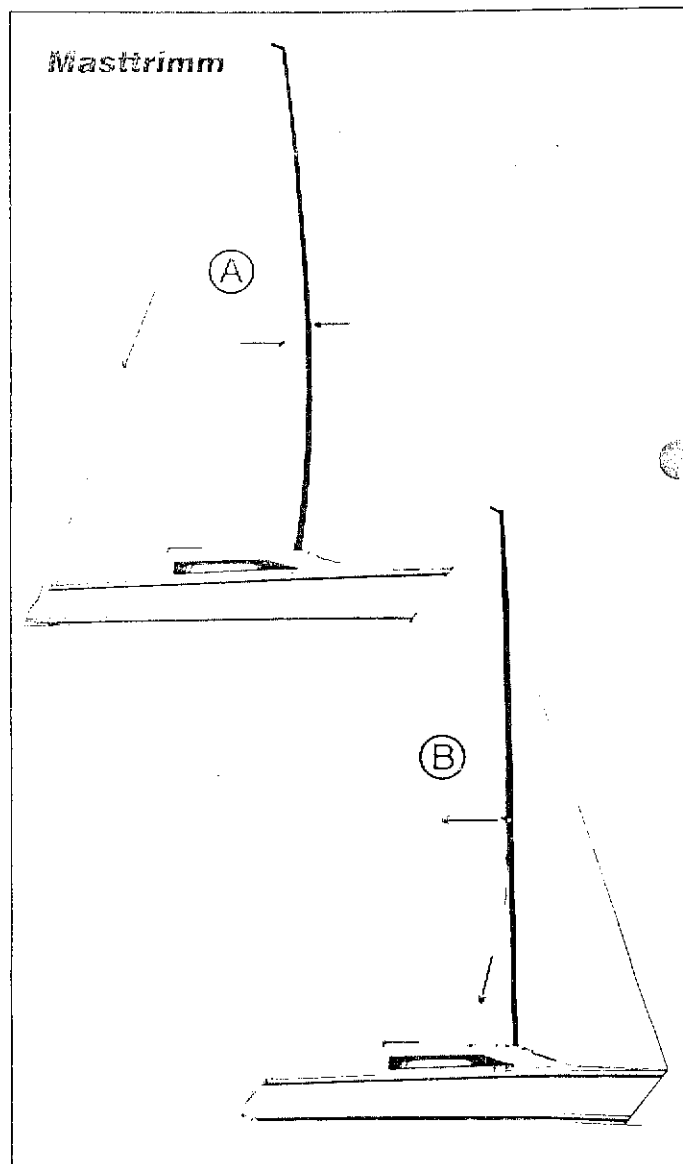
Wir weisen hier noch einmal darauf hin, daß es sich bei dem Mast der DEHLYA 22/25 um ein sehr flexibles Rigg handelt. Die Grundeinstellung muß, wie beschrieben, sehr sorgfältig durchgeführt werden. Schon bei leichten Winden wird der Mast mit Biegung gefahren. Das Großsegel ist entsprechend geschnitten und in dieser Stellung verbleibt auch genügend Bauch im Großsegel.

Bei starken Winden muß die Achterstagstalje 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 von Hand anzudrehen. Der feste Sitz aller Verschraubungen muß laufend kontrolliert werden.

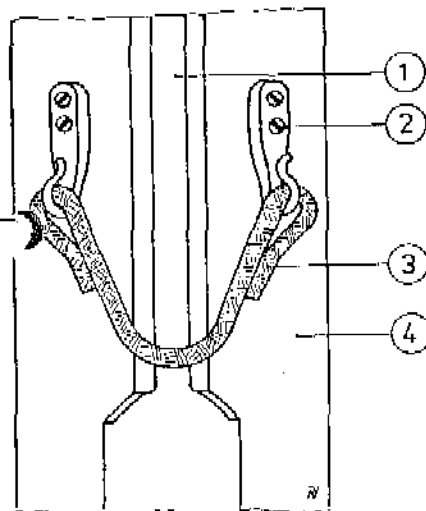
Als Werkzeug für diese Arbeiten benötigen Sie einen Gabelschlüssel mit 13 mm Schlüsselweite. Eine kleine Rohrzanze und ein Spannerdorn leisten hier gute Dienste



## 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 einzichen. Das Großsegel vorn am Großbaumbeschlag fixieren. Achtern Unterlieck mit Bändsel trimmen.



- 1 - Keep
- 2 - Reiffhaken
- 3 - Bändsel
- 4 - Mast

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

### Vorsicht:

Aufpassen, daß der Patentschäkel auch wirklich eingrastet ist!

Nun ist das Großsegel klar zum Setzen.

### Großsegel trimmen

Das Großsegel wird je nach Windstärke unterschiedlich getrimmt. Das Vorlieck mit Hilfe des Großfalls, das Unterlieck mit Hilfe des Unterlieckstreckers durchsetzen.

Besonders wichtig ist das Trimmen des Achterstags.

Grundsätzlich gilt:

- bei starkem Wind steif durchsetzen, so daß das Segel flach wird,
- bei weniger Wind loscr 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 Cunninghamleina -Vorlieckstrecke- zum Trimmen des Großsegels ist leicht montiert und besonders wirkungsvoll. Das richtige Maß für jede Windstärke wird nur durch Erfahrung und Selbstkontrolle gefunden.

### Trimmen Großbaumniederholer

Der Großbaumniederholer muß sorgfältig getrimmt werden. Dies gilt insbesondere auf raumen Kursen, auf der die Großschot keinen senkrechten Zug mehr ausübt. Hier verhindert der Baumniederholer das Steigen des Großbaumes. Bei starkem Wind und hohem Seggang sollte diesem Hinweis besondere Beachtung geschenkt werden.

### Segelführung Vorsegel

Die Segelfläche ist so bemessen, daß die Boote unter Vollzeug schon bei leichten Winden sehr schnell ihre maximale Höchstgeschwindigkeit erreicht, die nur unter besonderen Bedingungen - raumschots, surfend - wesentlich zu steigern ist. Die DEHLYA 22 und 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 Segel-Kombinationen sind mit der jeweils zunehmenden Winstärke 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
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 rauhe 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 Vorstagstromepe 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 Winschen-kurbel soweit durch, wie es die Windstärke erfordert.

#### Trimmen des Vorsegel

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 Segel auf unterschiedlichen Kursen unter verschiedenen Wetter- und Seegangbedingungen kann zusätzliches Verstellen zu empfehlen sein:

#### nach vorn:

bei wenig Wind und Flaute, auf den meisten Raumschotkursen, bei rauhem Seegang gegenar.

#### 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, "krafft" das Achterliek. Dadurch verliert das Segel wesentlich an Vortriebskraft. Die Leine soll deshalb höchstens einmal zur Beruhigung des Achterlieks millimeterweise geholt und belegt werden.

Alle Trimmleinen bestehen aus Perlon. Dieses Material ändert seine Länge und Geschwindigkeit durch Witterungseinflüsse. Eine Leine, die z.B. bei Nässe einwandfreien Trimmbewirkte, 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 Secreling auch nicht zu vermeiden), wenn das Unterliek der Genua auf einem 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.

## **Reffen**

Bei starkem Wind sollte man Reffen. Das ist nicht nur eine Frage der Bequemlichkeit und Sicherheit. Die DEHYLA 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 vonstatten gehen kann. Ein wenig Übung gehört aber in jedem Fall dazu.

Die Reff-Vorrichtung, Typ van de Stadt, benötigt folgende Bauteile:

1. Zwei vorhandene Haupttreffhaken.
2. Beidseitig am Großbaum je eine Reihe Reffhaken.
3. Umlenkaugen für das 1. und 2. Reff achtern seitlich am Großbaum.
4. Zwei Belegklampen 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. (s. Skizze)  
Wichtig: Die Länge muß so bemessen sein, das 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 angeknötet, läuft dann unter dem Großbaum hindurch nach oben durch die Reffkausch wieder herunter auf das Auge zur vorderen Belegklampe am Großbaum.

Das Smeerreep läßt sich - mit einigem handwerklichem Geschick - über drei Umlenkrollen und einer Hebelklammer bis ins Cockpit umlenken! Der Reffvorgang wird dadurch wesentlich erleichtert.

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



Das Reff-Manöver 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.

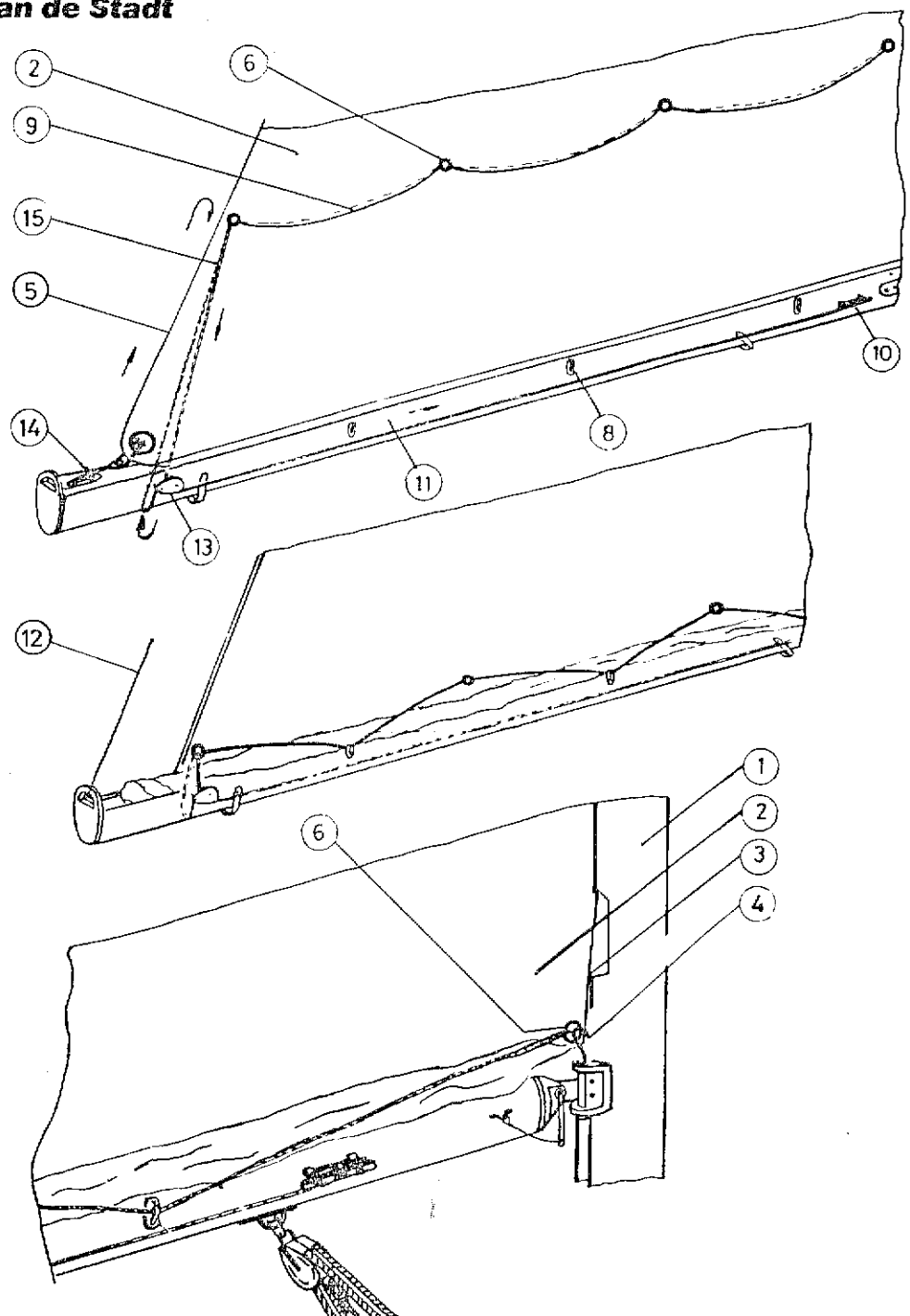
Mit der Reffleine endlos das Segel am Großbaum festzurren.

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

Nochmal unser Tip:

Über 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 - Umlenblock
- 14 - Unterliekstrecker
- 15 - Smeerreep



## Reffbare Genua II.

Unsere Vergleichsfahrten haben die Überlegenheit der reffbaren Genua II gegenüber einer Rollreiffanlage 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 Reffeinrichtung 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 vom Vorstagsbeschlag
4. Führungsösen für Reffleine an den Rellingstützen
5. 1 Kammklemme zum Belegen der Reffleine
6. 1 Umlenckblock für Reffleine zur Schotwansch.
7. 2 zusätzliche Genuarutscher
8. zusätzliche Fockschot

Die Reffeinrichtung Genua II wird wie folgt benutzt:

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

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

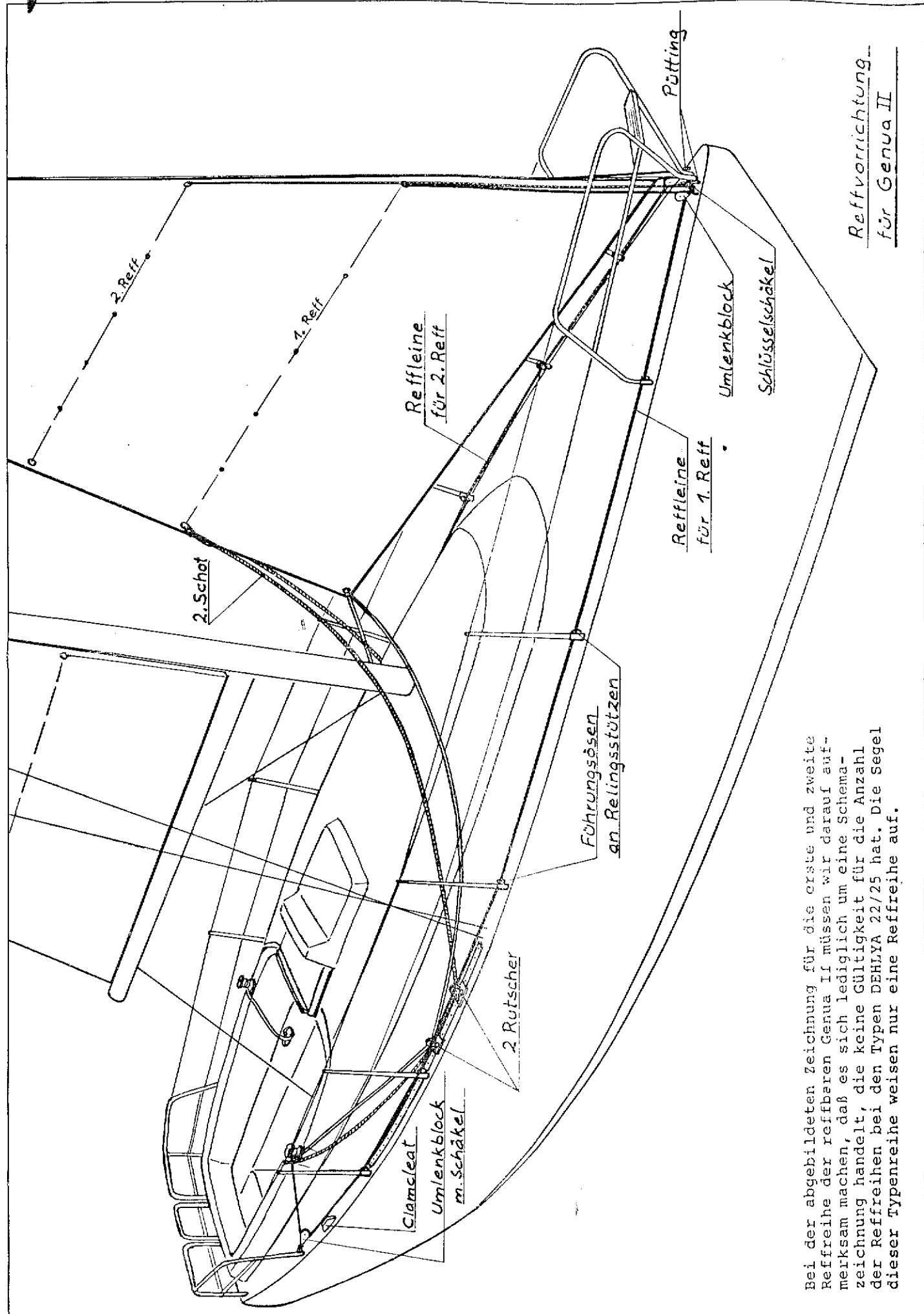
Um die reffbare Genua II in Bedarfsfall so schnell und problemlos einsetzen zu können sollte man, bei Indienststellung einige vorbereitende Arbeiten durchführen.

- Der Hohlcpunkt für die Hauptgenuaschot wird ermittelt, wie unter "Trimmen der Vorsogel" beschrieben. Diesen Punkt sollte man an Deck mit einem Strofen Tesaband markieren. Nun wird das Genuafall soweit gefiert bis mit der Reffleine die Kausch der Reffreihe 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.

Beim späteren Segeln wird zum Reffen wie folgt verfahren.

- Das Genua Fall wird bis zur ersten Markierung gefiert, mit der Reffleine wird evtl. unter Einsatz der Wansch, die Kausch der Reffreihe 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 Bündeln an den Reffkauschen befestigt werden. Es kann aber auch an Deck liegenbleiben.
- Das Aufreffen erfolgt in umgekehrter Reihenfolge

G

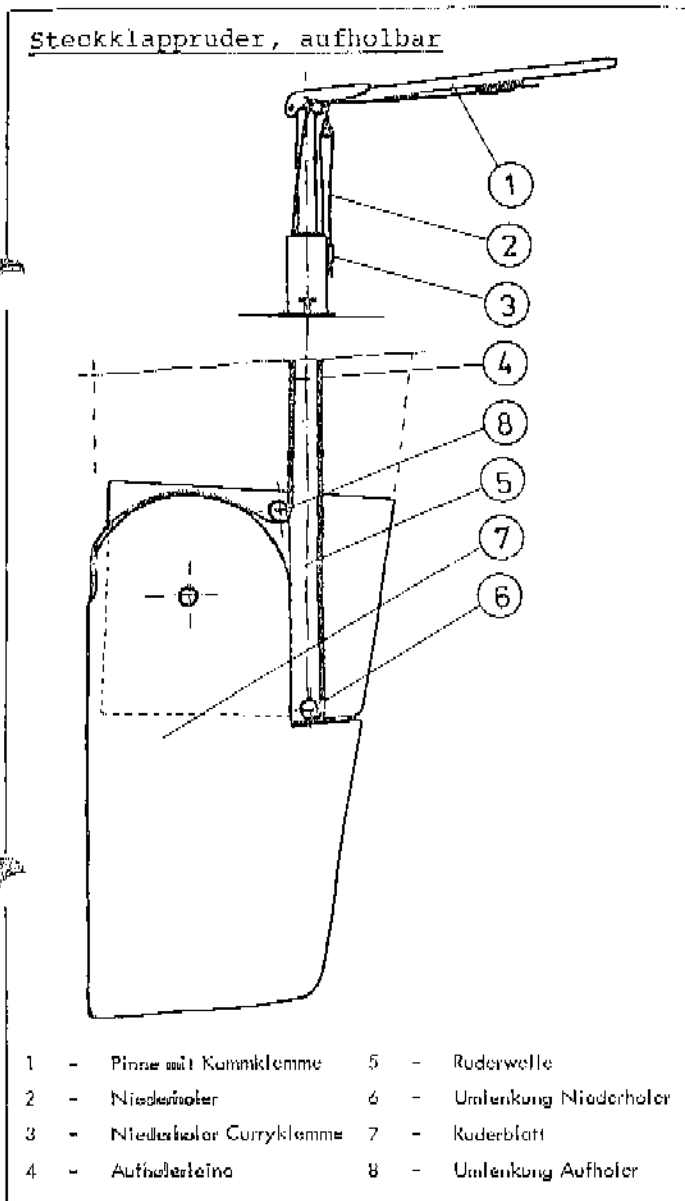


Reffvorrichtung  
für Genua II

Bei der abgebildeten Zeichnung für die erste und zweite Reffreihe der reffbaren Genua II müssen wir darauf aufmerksam machen, daß es sich lediglich um eine Schemazeichnung 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.

### 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 evtl. notwendig sein, zwischen Cockpitboden und Quertraverse Plastik-Unterlegscheiben zu montieren. Die notwendige Stärke muß probiert werden.



### Aufholbares Klapp-Steckruder

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 alleine abzusinken. Der Niederholer wird in dieser Stellung in der Curry-

klemme 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 nachgestrichen werden, so ist darauf zu achten, daß der Primer auch für Aluminium geeignet ist.

### **Wasserballasttank**

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

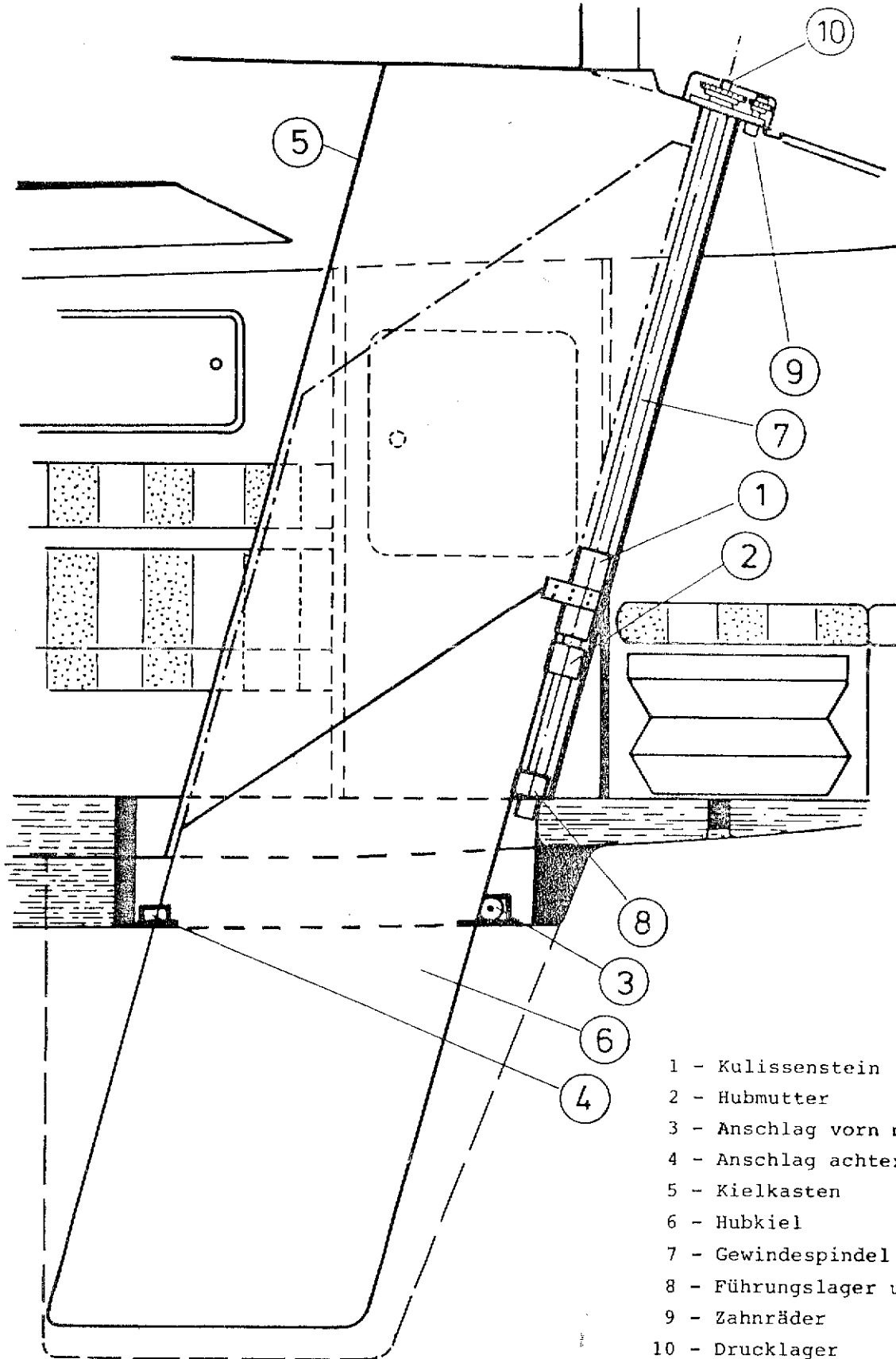
Um das Ballastwasser wieder abzulassen, haben wir einen Bedienzug am hinteren Kielkasten oder an der Schrankwand Stb.-achtern montiert.

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 "Elvströmlenzer", 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



- 1 - Kulissenstein
- 2 - Hubmutter
- 3 - Anschlag vorn m. Rolle
- 4 - Anschlag achtern
- 5 - Kielkasten
- 6 - Hubkiel
- 7 - Gewindespindel
- 8 - Führungslager unten
- 9 - Zahnräder
- 10 - Drucklager



## Hubkielvorrichtung

Die Hubkiel-Vorrichtung der DEMLYA-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 Winklenkurbel auf eine Gewindespindel auf- und abgefahren. Ein Kulissonstein 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 Gewindespindelwartung ist es sinnvoll, auf dem ausgeformten Montageplatz, im oberen Drittel des Kielkastens, einen Verschlussdeckel vom Typ "Holt-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 damit das Drucklager entlastet sind. Um das Drucklager zu fetten, muß bei der DEMLYA 25 das Zahnrad entfernt werden. Hierzu wird zuerst die Mutter gelöst und dann der quersitzende Spannstift demontiert.

Bei der DEMLYA 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.

Ob Stahltrailer oder Aluminiumsliptrailer, 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 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-Trailer erlaubt eine Stützlast von 50/75 kg. Am Fahrzeug muß ein Schild mit der max. Stützlast angebracht sein. Außerdem ist die Stützlast des Anhängers zu beachten. Die besten Fahreigenschaften erhalten Sie bei Ausnützung der max. 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.

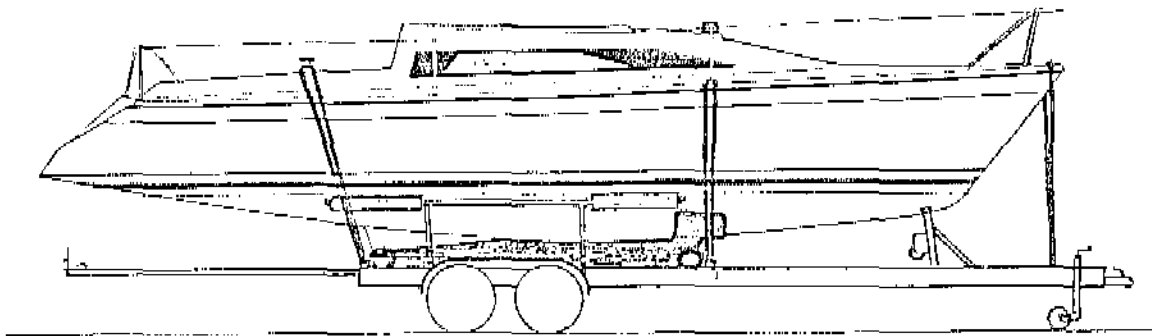
Bei Abholung verzurren wir den Mast so, daß er im Mastkokerbereich aufliegt. Am Bugkorbbeschlagn wird der Mast verschnürt und achtern seitlich gespannt, damit er nicht ins Schwingen gerät. Später wird man ihn auflegen und ebenfalls seitlich achtern, im Bereich der Belegklampen spannen, daß der Mast nicht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

#### Verladung

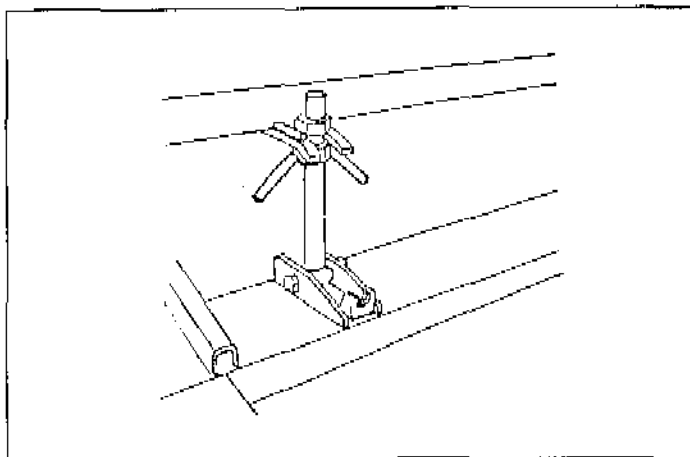
Folgende Punkte müssen beim Befestigen des Bootes auf dem Trailer mit Slippwageneinrichtung unbedingt beachtet werden:

- o Das Boot muß mit dem Rumpfansatz vorn in der Rumpfaufgabe des Slippwagens anstoßen.
- o Die Höhe der Bugstütze muß so eingestellt werden, daß der Rumpf aufliegt.





- o Das Boot muß an den in der Skizze dargestellten Punkten festgezurrt werden.
- o Dieser Punkt betrifft nur die Tandem-Trailer:  
Die beiden hinteren Stützschauben für den Slippwagen dürfen erst angezogen werden, wenn der Slippwagen mit dem bereits festgezurrt Boot auf dem Trailer steht.



#### Stützrad

Mit Hilfe eines 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 entschert und geöffnet. Dann wird das Stützrad so weit herausgedreht, bis sich die Kupplung vom Kugelpfopf hebt. Wenn die Höhe nicht ausreicht, legt man vorher etwas unter das Rad.

#### Fahrweise

Durch die breite Spezialachse, dem tief liegenden Schwerpunkt und die aerodynamisch günstige 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 die 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?

Laufschienen/Befestigungsschrauben fest?

Spanngurte des Bootes stramm?

Führen Sie solche Prüfungen

- nach Antritt jeder Fahrt,
- während längerer Fahrten mehrmals,
- nach Durchfahren schlechter Wegstrecken,
- sofort, wenn Sie ungewohnte Geräusche hören

durch. Das gilt ganz besonders für einen neuen Anhänger, der zum ersten Mal voll belastet 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 Autowerkstatt oder gut ausgerüsteten Tankstellen ausführen.

#### Wichtig:

- Als Fahrzeughalter sind Sie aber für die Betriebssicherheit des Anhängers verantwortlich. Der Wegfall der für alle anderen Fahrzeuge vorgeschriebenen TÜV-Überprüfung im 2-Jahres-Rhythmus verpflichtet Sie in dieser Hinsicht besonders.
- Prüfen Sie deshalb besonders bei einem neuen Anhänger nach den ersten Fahrkilometern den Sitz der Radmuttern.
- 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 2,5 atü. Wenn Sie eine längere Strecke mit dem leeren Anhänger fahren, ist es ratsam, den Druck bis auf etwa 1,5 atü zu senken.

#### Sippen 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 Spann- gurte entfernt wurden, wird die Beleuchtungsbrücke vom Trailer demontiert. Die Auflaufschienen werden gelöst und zum 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 der vorderen Stützen der Slippwagenwahn 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

**G**wei kurzen Leinen an diese Stelle auch fixiert bleibt.

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

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

### **Kranen**

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

#### Kranen

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

#### Kranverladung

