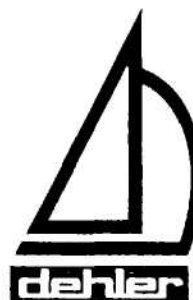


Eigner-Handbuch

DEHLER 36 CWS



Dehler Yachtbau GmbH · Im Langel 22 · 5778 Meschede · Tel.: 02903-440-0 · Fax 02903-440-300

Dehler Marina GmbH von Herwarth-Straße, 2443 Großenbrode/Ostsee, Tel.: 04367-8004 · Dehler Holland Zuiddijk 412, NL-1505 Zaandam, Tel.: (NL) 075-123385
Dehler Schweiz Hauptstraße, CH-9422 Staad/Bodensee, Tel.: (CH) 071-443470

Eigner

Schiffsname

Baunummer

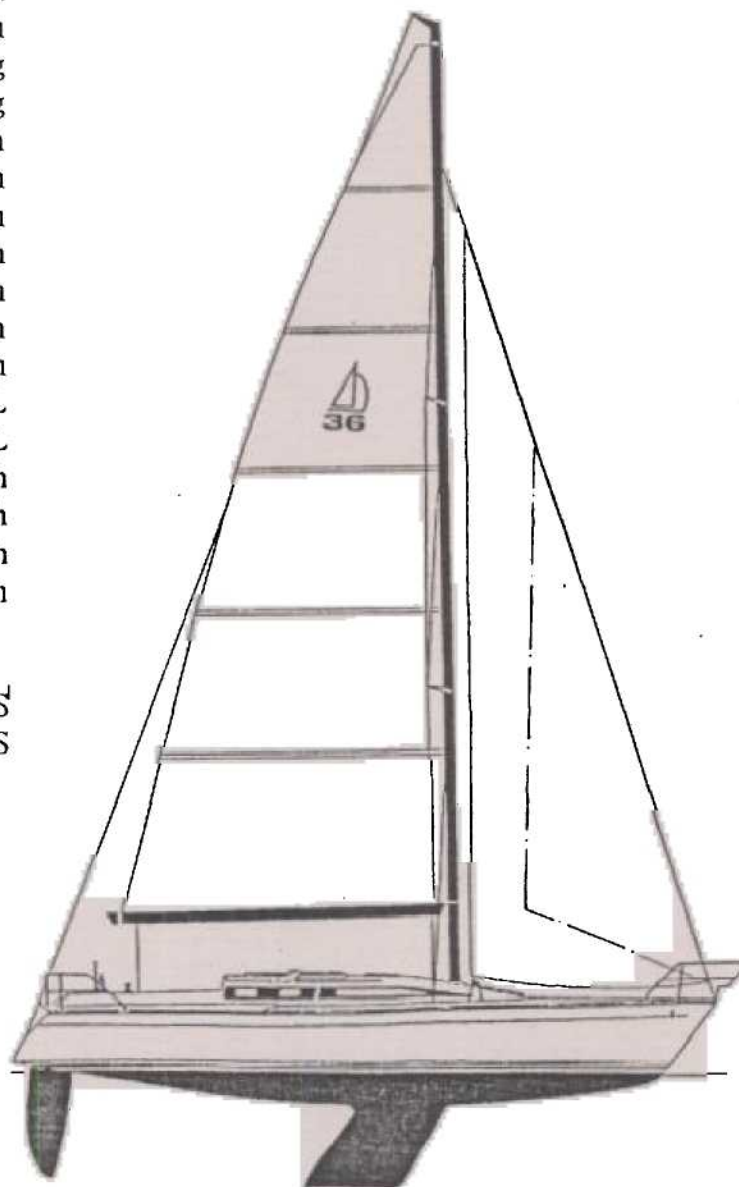
Eigner-Handbuch

DEHLER 36 CWS

Lü.A.	11,00 m
L.W.L.	9,00 m
Breite, max .	3,50 m
Upside-Down-Kiel	1,85 m
Flügelkiel	1,50 m
Verdrängung	5600 kg
Ballast	2400 kg
Großsegel	40 qm
Selbstwendefock	21,7 qm
Toppgenua	50,6 qm
Spinnaker	91 qm
Topp-Spinnaker	114,8 qm
Sturmfock	8 qm
Höhe Mast WL	16,92 m
Wassertank	240 L
Dieseltank	150 L
Batterie	1 x 90/110 Ah und 1 x 55 Ah
Sonderausstattung	2 x 135/175 Ah und 1 x 55 Ah

Maschine

Yanmar	2 GM 18 PS
Sonderausstattung	3 GM 27 PS



Inhaltsverzeichnis

Aufriggen	4
Kranen.....	4
Wellendichtung.....	4
Mast zum Setzen vorbereiten.....	5
Mast wird geriggt.....	6
Anordnung der Wanten.....	6
Montage Toppbeschlge.....	7
Setzen des Mastes.....	8
Lewmar Blöcke.....	8
Trimmen des Mastes.....	9
DEHLER MAIN-DROP-SYSTEM.....	10
Baum und Baumpersenningelegen	11
Anschlagen des Großsegels	12
Patches.....	13
Einführen und Spannen der Segellatten.....	14
Führen der Leinen zur Centralwisch.....	15
Leinenführung am Mast.....	16
Central-Wisch-System.....	17
DEHLER-Schnellreff	18
Vorsegel	19
Rollfockanlage Typ Topp Reff.....	19
Selbstwendefock	20
Reffen der Selbstwendefock	20
Topp-Genua	21
Spinnaker.....	22
Sturmfock	22
Segelfhrung.....	23
Grundregeln für das Trimmen eines 7/8-Riggs.....	24
Trimmtabelle.....	25
Trimmen der Vorsegel.....	26
Segeln mit dem Spinnaker.....	27
Setzen des Spinnakers.....	27
Führen des Spinnakers	28
Schiften des Spinnakers	28
Bergen des Spinnakers.....	28
Verstauen des Spinnakers.....	28
Cockpit-Instrumente.....	30
Achterstag als Antenne	30

Anker	31
Heckanker-Vorrichtung	31
Maschinenanlage und Wartung	32
Motor winterfest machen	32
Motorschaltung - Starten des Motors	32
Treibstoffversorgung	33
Motorentlüftung	33
Wellenanlage	34
Faltpropeller	34
Elektrische Anlage	35
Batteriekapazität	35
Instrumenten- und Schaltpaneel	35
Landstromanschluß	36
Positionsleuchten / Mastlampen	37
Stromlaufplan	37
Wartung der elektrischen Anlage	37
Schaltpläne	38
Fehlersuche in der elektrischen Anlage	41
Heizung	43
Heizungsbetrieb an Bord	43
Störungen	43
Rudernanlage	44
Radsteuerung	44
Pflege der Whitlock-Anlage	45
Ruderlager	46
Notpinne	46
Borrdurchlässe und Absperrventile	47
Innenausstattung	48
Kühlschrank	48
Trinkwasseranlage	48
Warmwassersystem	49
Pump-WC	50
Dusche	50
Lenzpumpe	51
Gasanlage	51



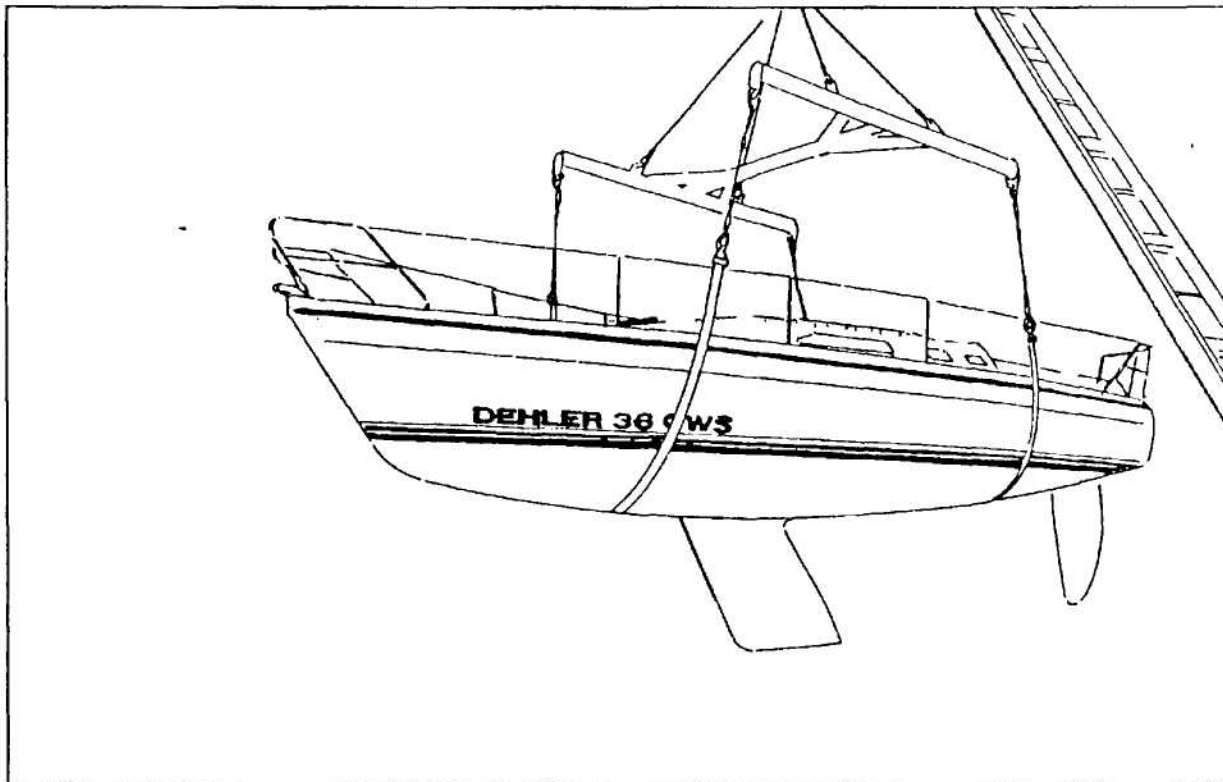


Bild 1 Die DEHLER 36 CWS wird zu Wasser gelassen

Aufriggen

Achten Sie darauf, daß

- Kran und Gurte mindestens sechs Tonnen zulässige Tragkraft haben,
 - die Gurte ausreichend breit sind und die Bootshaut nicht verkratzen können,
 - die Gurte die Seereling nicht eindrücken (Lösen Sie die Durchzüge.),
 - Propeller, Propellerwelle und Sumlog frei von Gurten bleiben (Log ggf. einfahren),
 - alle Seeventile geschlossen sind.
- Wenn möglich, benutzen Sie eine ausreichend starke Traverse (siehe Bild).

Der erste Handgriff

Bevor der Propeller zum ersten Mal dreht, muß die Wellendichtung entlüftet werden. Drücken Sie die Dichtung mit zwei Fingern zusammen, bis vorn ein wenig Wasser austritt.

WARSCHAU! Das Entlüften ist jedesmal zu wiederholen, wenn das Boot aus dem Wasser geholt wird. (Auch nach einem eventuellen Trockenfallen muß entlüftet werden).

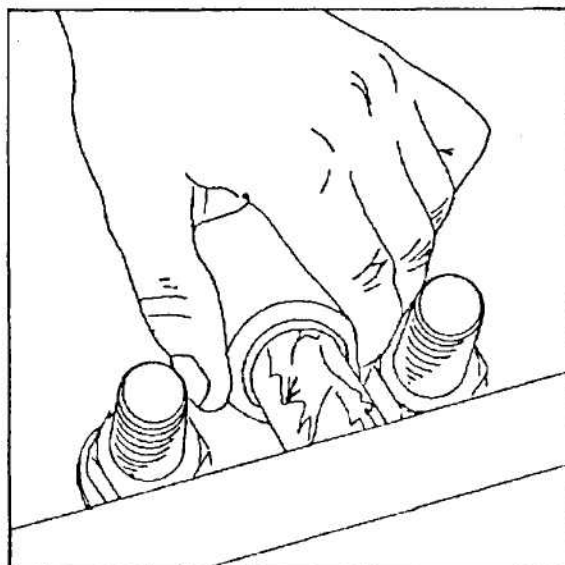


Bild 2 Die Wellendichtung wird entlüftet

Mast zum Setzen vorbereiten

TIP

Überlassen Sie die Indienststellung Ihrer DEHLER 36 CWS mit Aufriggen und Trimmen des Mastes den geschulten Fachleuten einer unserer Sevicestellen.

Wenn Sie sich entscheiden, den Mast selbst zu setzen und trimmen, nehmen Sie sich für diese Arbeit ausreichend Zeit. Auch Profis benötigen dafür – zu zweit – fast einen ganzen Arbeitstag.

Der Mast wird mit geschorenen Fallen, Bergeleinen und der Dirk geliefert. Wanten und Stage sind mitsamt ihren Wantenspannern montiert. Bei Booten mit Zusatzausrüstung ist die Wendefockschot, Heißeleine und das Spi-Fall ebenfalls montiert.

Lagern Sie den Mast auf zwei Böcken. Wanten, Stage und Fallen werden klariert.

Wählen Sie nach Möglichkeit einen windstillen Tag für das Mastsetzen.

TIP

Die Topp-Genua und das Großsegel sind durch längeren Kontakt mit den Salingsendbeschlägen besonders gefährdet (Schamfilen). Schützen Sie diesen Bereich mit Tape oder Salingsnockkappen.

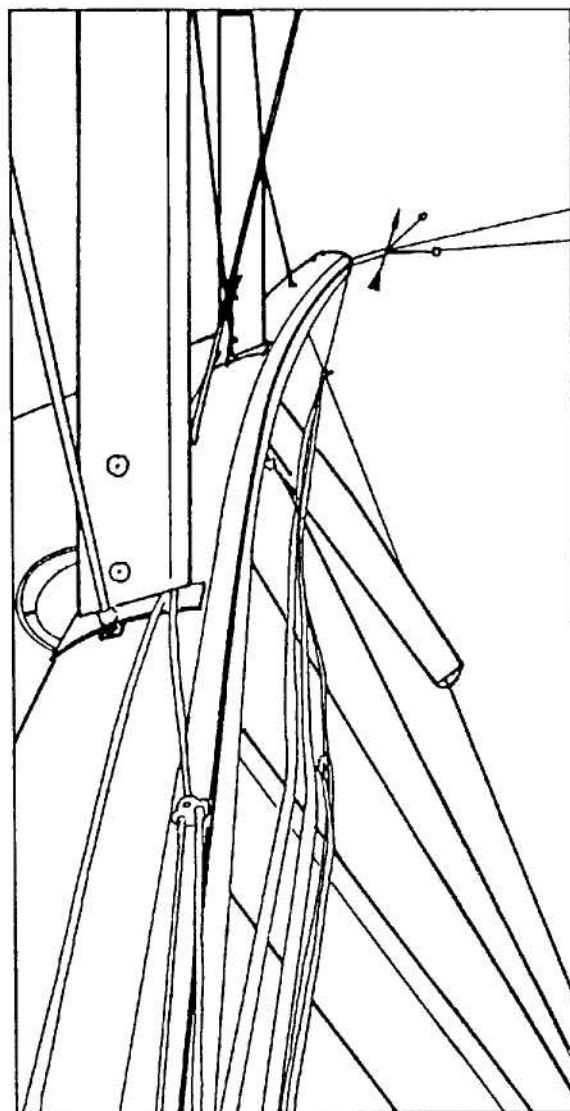


Bild 3 Fertig geriggter und getrimmter Mast mit durchgesetztem Achterstag

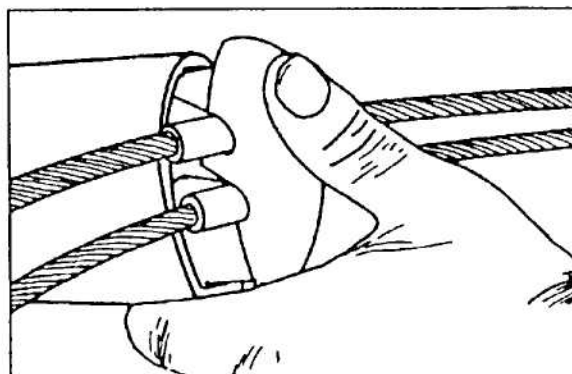


Bild 4 Salingsendbeschlag mit Stopperhülsen.

Der Mast wird geriggt

Die Salingsprofile werden montiert (die langen unten, die kurzen oben). Die mitgelieferten Muttern sind selbstsichernd.

Die Ober- und Mittelwanten werden so in die Beschläge an den Salingsenden eingespannt, daß die auf die Wanten gepreßten Stopperhülsen unterhalb der Salinge liegen (siehe Bilder auf Seite 5). Die Endbeschläge werden mit einer Schraube am Salingsprofil gesichert, auf scharfe Kanten achten (siehe Tip Seite 5).

Die Leinen werden nach der Salingsmontage klariert: Großfall und Dirk auf der Achterkante des Mastes, Fock- und Spifall, bzw. Topp-Genua-Fall auf der Vorderseite.

Die Flaggenleinen (Backbord und Steuerbord) sind bereits mit einem kleinen Block an den unteren Salingen angeschlagen. Belegen Sie die Leinen auf ihren Klampen unten am Mast (siehe Bild Seite 16.).

Die Main-Drop-Leinen treten unterhalb des oberen Salingpaares aus dem Mast. Sie werden durch kleine Blöcke zunächst nach oben unter die Salinge geschoren, dann nach unten geführt. Durch die Augen an den Enden werden die mitgelieferten weiteren Main-Drop-Leinen geführt (siehe Systemskizze Seite 10) und für die Dauer des Stellens am Mastfuß gesichert.

- 1 = Oberwant
- 2 = obere Saling
- 3 = Mittelwant
- 4 = untere Saling
- 5 = Unterwant
- 6 = Hilfswant

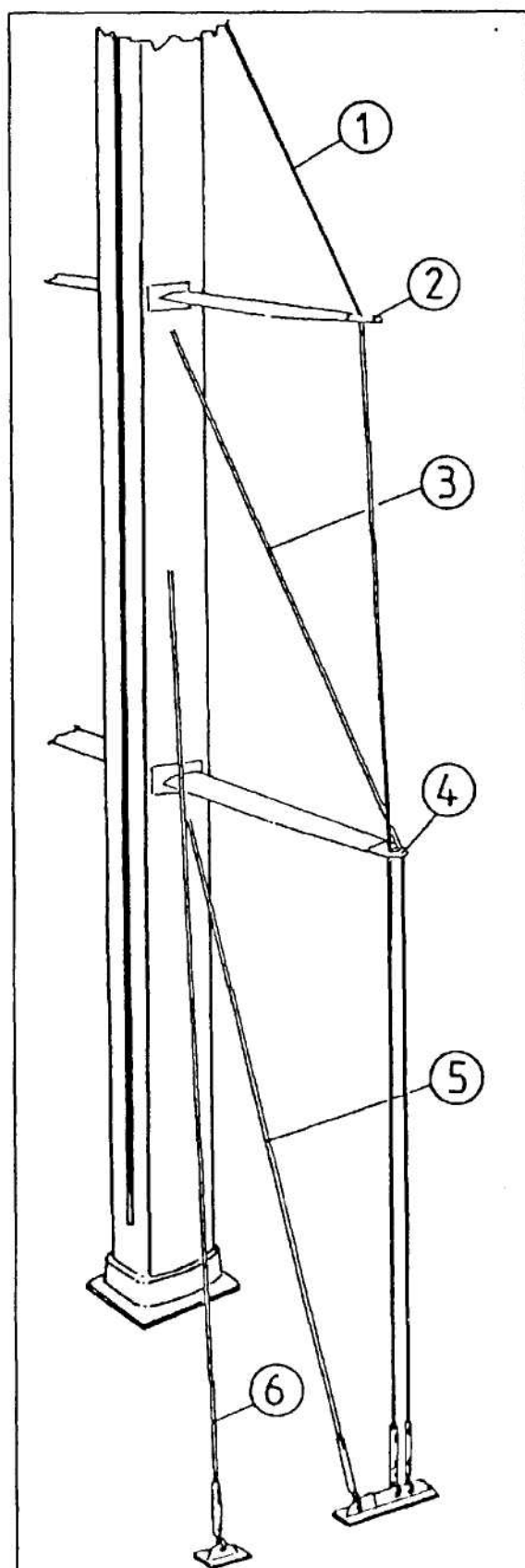


Bild 5 Die Anordnung der Wanten

Montage der Toppbeschlge

Der Windrichtungsanzeiger (Windex) wird montiert. Beachten Sie die Hinweise des Herstellers auf der Verpackung. Die Gewindebohrung im Masttopp ist bereits vorhanden.

Montage eines weißen Rundumlichts (Ankerlicht):

Entfernen Sie die Schutzkappe für das Dreifarben- oder Rundumlicht (Sonderzubehör) und montieren Sie die Leuchte auf dem Sockel.

Montage eines elektronischen Windrichtungsanzeigers:

Die Bohrung in der Montageplatte an der Steuerbordseite am Masttopp ist vorhanden. Eine elektrische Leitung liegt im Mast. Beachten Sie die Vorschriften des Herstellers.

Montage einer UKW-Antenne und Loran C-Antenne auf den von Hause aus montierten Spezialhaltern im Masttopp. Beachten Sie die Vorschriften des Herstellers.

Wenn Sie für elektronische Geräte weitere Kabel benötigen, können diese mit Hilfe des Fhrungsbndels eingezogen werden. Das Bündel tritt am Topp und am Fuß aus dem Mast.

TIP

Verlängern Sie das Fhrungsbndel beim Gebrauch um das Doppelte seiner Länge. Beim Einführen des Kabels oder einer Leine wird das verlängerte Bündel wieder mit in den Mast eingezogen. Es ist dann für das Einscheren weiterer Kabel bereit.

Auf den Seiten des Mastprofils klebt eine rote Zierfolie. Damit läßt sich der Trimm gut kontrollieren.

Die Folie ist empfindlich gegen Schamfilen; achten Sie beim Setzen des Mastes und im Winterlager darauf.

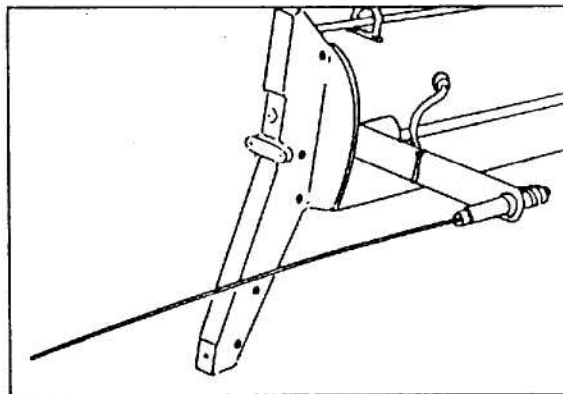


Bild 6 Der Masttopp ist vorbereitet zur Montage von Windrichtungsanzeiger, Antenne und Dreifarbenlaterne

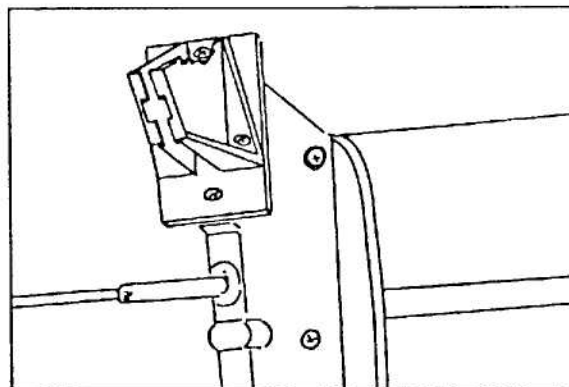


Bild 7 Der elektronische Windrichtungsanzeiger wird montiert

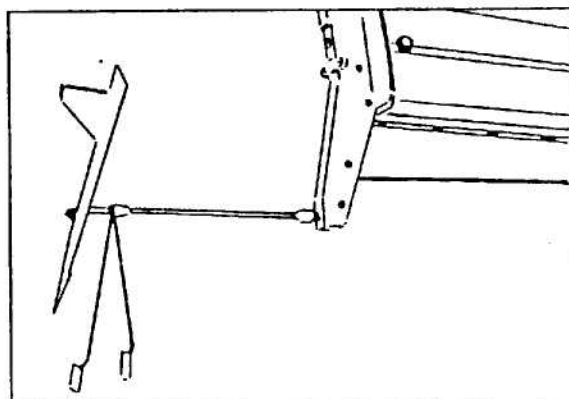


Bild 8 Masttopp mit montiertem Windex

Setzen des Mastes

TIP

Sie sparen Zeit, wenn Sie schon jetzt alle Wantenspanner gleichmäßig weit herausdrehen. Nehmen Sie die unteren Splinte und Bolzen aus den Wantenspannergabeln.

Bereiten Sie die Achterstags-Talje entsprechend der nebenstehenden Skizze vor.

Eine Heißschlaufe mit zwei Augen wird in der Mitte zwischen den beiden Salingspaaren um den Mast gelegt. Die beiden Augen werden in die Kranhaken gelegt. Die Schlaufe umschließt alle Leinen, sie wird gegen das Hochrutschen mit einer Leine gesichert, die am Mastfuß belegt wird.

TIP

Die Heißschlaufe sollte so lang sein, daß sie nach dem Setzen mit dem Haken so weit herunterfällt, daß sie von unten bequem erreicht und wieder gelöst werden kann.

Schlagen Sie ein Oberwant an (das Luvwant). Mit angeschlagenem Achterstag und Luvwant haben Sie den Mast im Kran sofort unter Kontrolle.

Sobald der Mast in seinem Koker steht, das Vorstag und das zweite Oberwant anschlagen, danach die Achterstags-Talje durchholen. Jetzt steht der Mast stabil.

Lewmar Blöcke

Die von DEHLER gelieferten Lewmar-Blöcke haben einen Universalkopf. Mit einem Steckbolzen kann der Block um jeweils 90 Grad um seinen Schäkel gedreht oder als Wirbelblock eingesetzt werden (siehe nebenstehende Skizze).

Die Reihenfolge der Handgriffe: Schäkel entfernen, Drehbolzen hineindrücken, Sicherungsbolzen entfernen, Drehbolzen um 90 Grad drehen, Sicherung wieder einsetzen (entfällt, wenn der Block als Wirbelblock eingesetzt werden soll), Schäkel wieder befestigen. Die Fallenumlenkungen am Mastfuß werden ohne Schäkel montiert.

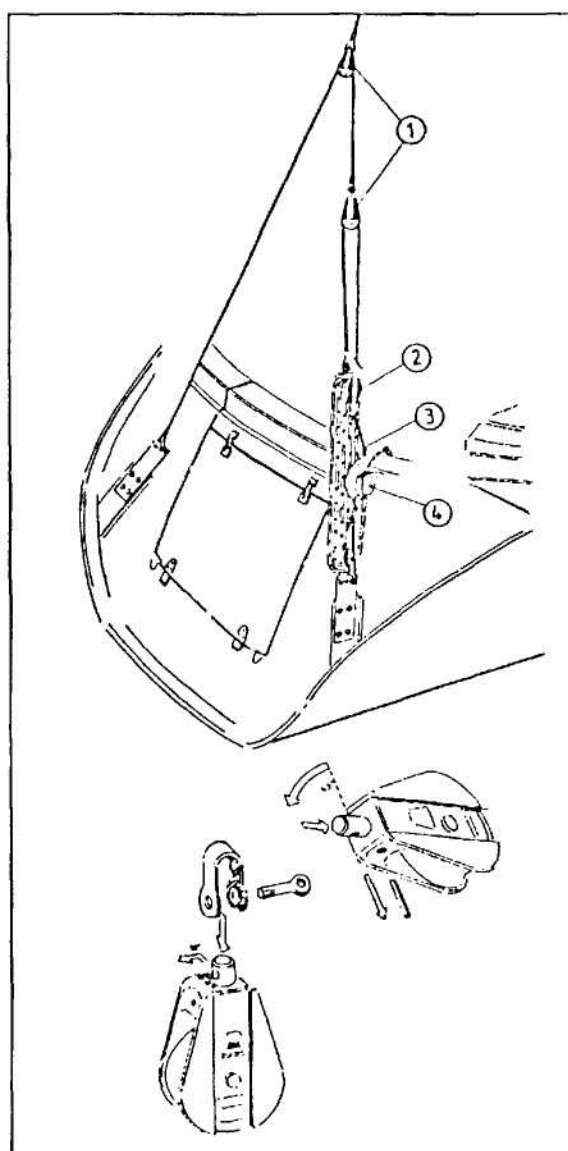


Bild 9 1 = obere Einscheibenblöcke
2 = Dreisheibenblock
3 = Dreisheibenblock mit Hundsfoot
4 = Hebelklemme

Das Trimmen des Mastes

Die Wanten werden entsprechend der Skizze auf Seite 6 in den Augen der Püttinge angeschlagen.

Das Vorstag hat eine festgelegte Länge und keine Wantenspanner. Die Achterstags-Talje wird kräftig durchgesetzt. Der Mast biegt sich nach achtern durch.

Die Oberwanten werden auf gleiche Länge gespannt. Messen Sie dazu den Abstand zwischen den Gewindebolzen im Wantenspanner.

TIP

Ein Gabelschlüssel mit der Schlüsselweite 21 (oder eine Gipszange) und ein ausreichend dimensionierter Schraubenschlüssel haben sich als Werkzeug zum Spannen der Wanten bewährt.

Die übrigen Wanten werden jetzt nacheinander und paarweise gespannt.

Ein Blick entlang der Mastkeep nach oben verrät, ob die Wanten auf gleiche Spannung gebracht wurden: Die Keep muß seitlich gerade verlaufen. Der Mast darf keinen S-Schlag zeigen.

TIP

Die Bolzen der Wantenspanner sollten durch die Püttingsaugen von außen nach innen geführt werden. Die spitzen Enden der Sicherungssplinte können niemanden verletzen, wenn die Wantenspanner zusätzlich noch mit einem Streifen Tape umwickelt werden.

Beim Segeln muß das Achterstag immer unter Spannung gesetzt sein.

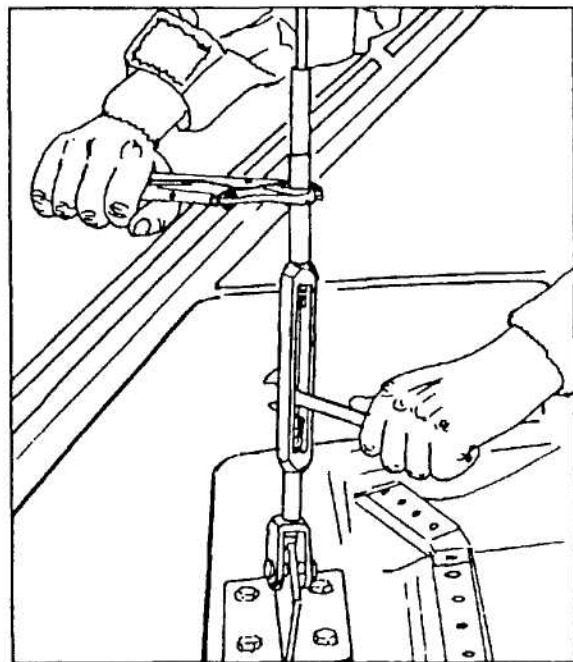


Bild 10 Mit Gipszange und Schraubenschlüssel lassen sich die Wanten leichter spannen.

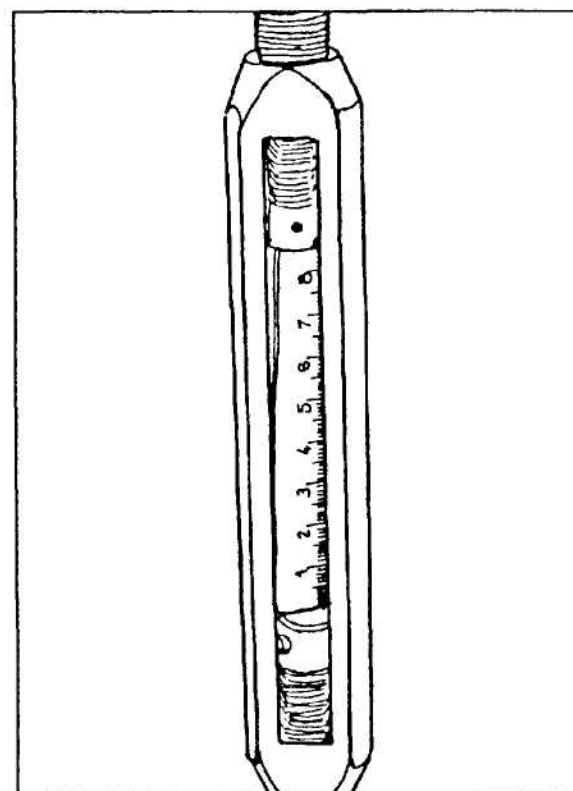


Bild 11 Wenn der Abstand der Gewindestangen in den Spannern gleich groß ist, sind die jeweiligen Wantenpaare richtig getrimmt.

Das DEHLER Main-Drop-System

Lattengroßsegel mit integrierter Persenning und Bergeleinen für das 7/8-Rigg der DEHLER 36 CWS.

Segel mit durchgehenden Latten hatten sich vor Jahrzehnten auf Yachten bereits bewährt. Sie erfuhren durch die Entwicklung neuer Segeltuche ihre Auf-er-stehung.

Der neue Latten-Großsegelschnitt verbindet in idealer Weise die Trimmbarkeit des Großsegels mit einfachster Handhabung. Die durchgehenden Latten geben dem Großsegel immer einen guten Stand und eine längere Lebensdauer. Beim Setzen, Bergen und Reffen hindern sie das Segel am lautstarken, materialbelastenden Killen.

Die Latten sind eine ideale Ergänzung des Main-Drop-Systems mit integrierter Baumpersenning und Bergeleinen. Beid-seitig am Baum ist je eine Bahn aus un-empfindlichem, strapazierfähigem Per-senning-Gewebe angebracht. Es schützt das geborgene Großsegel.

Nach dem Öffnen des Reißverschlusses kann das Großsegel gesetzt werden. Die beidseitigen Bahnen werden von den Bergeleinen gehalten. Beim Bergen fällt das Großsegel, geleitet durch die Bergeleinen, auf den Baum zwischen die Persenning. Ein kurzes Glattstreichen des Segels, Reißverschluß zu; das Segel ist ge-borgen.

TIP

Achten Sie darauf, daß beim Bergen und Setzen des Großsegels das Schiff genau mit dem Bug in den Wind gelegt wird.

Wird das Großsegel für längere Zeit nicht benutzt, sollte es am Mast mit der Zusatzpersenning abgedeckt werden.

Achten Sie darauf, daß der Baum im Hafen ausreichend Fall nach achtern hat, damit Regenwasser leicht ablaufen kann.

TIP

Sprühen Sie die Rutscher des öfteren mit Gleitmittel ein. Das Setzen des Groß-segels wird dadurch erheblich leichter.

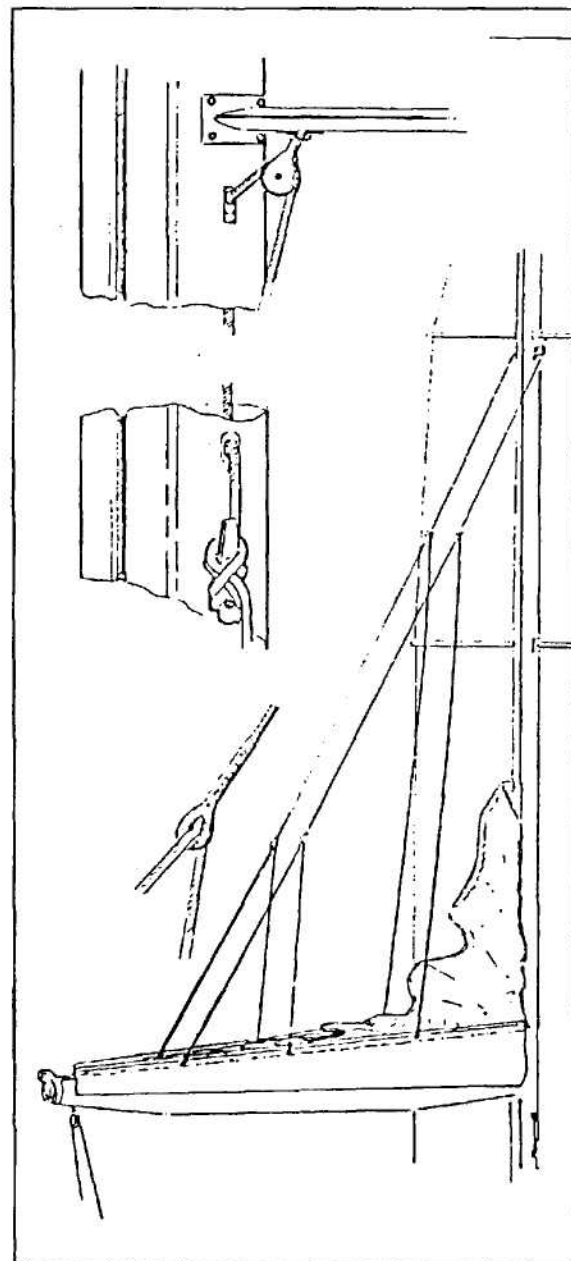


Bild 12 So werden die Bergeleinen (Lazy-Jacks) angeschlagen.

Baum und Baumpersenningleinen

Dirk und Großschot an der Baumnock anschlagen (Führung der Großschot siehe Skizze auf dieser Seite). Den Baum am Lümmelbeschlag anschrauben, die Schot durchsetzen.

TIP

Toppen Sie die Dirk an und setzen Sie die Großschot etwas durch, bevor Sie den Baum anschrauben. Der Baum kann dann nicht herumschlagen.

Montieren Sie den Baumniederholer entsprechend der nebenstehenden Skizze.

Führen Sie die Baumpersenning für das Main-Drop-System von vorn nach achtern in die Nuten am Baum ein. Das breite Ende der Persenning zeigt zum Mast, der Reißverschluß liegt innen.

Führen Sie die Latten zur Versteifung der Persenning von vorn nach achtern in die Lattentaschen ein.

TIP

Achten Sie darauf, daß die Lattenenden mit Tape oder einer dünnen Kunststoffkappe geschützt sind.

Bringen Sie die Lazy-Jack-Leinen (Bergeleinen) - entsprechend der Skizze auf der vorherigen Seite - an den Persenningteilen an. Belegen Sie die Leinen auf den Klampen am Mast.

Achten Sie darauf, daß die Dirk immer eine größere Spannung hat, als die Bergeleinen. Diese könnten sonst an der Großbaumpersenning ausreißen.

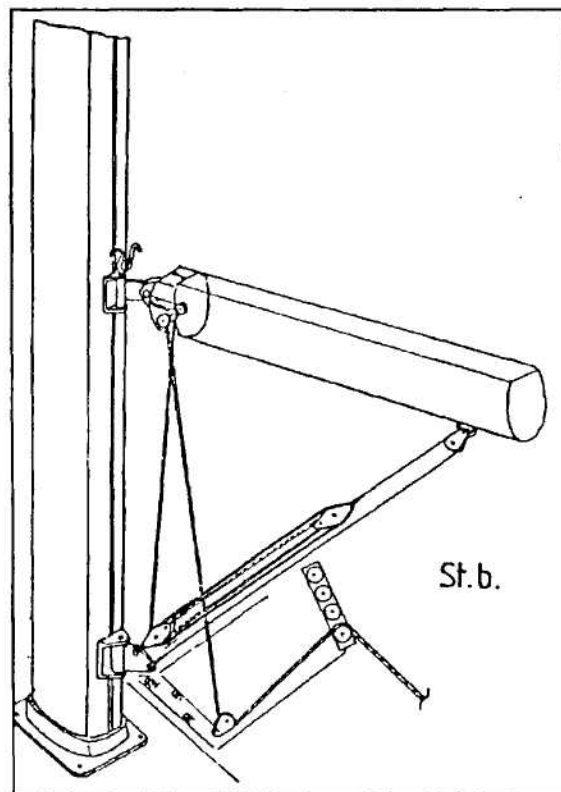


Bild 13 So wird der Baumniederholer geschoren

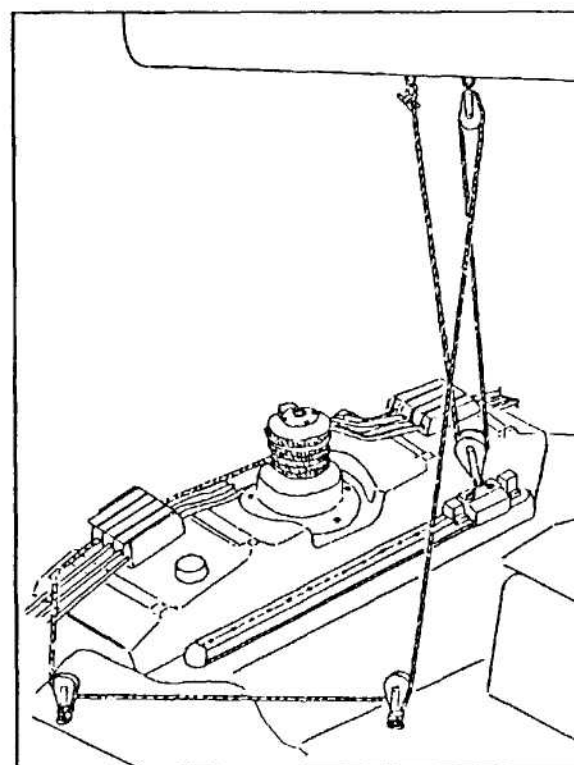


Bild 14 Die Führung der Großschot zur Zentralwinch

Anschlagen des Großsegels

TIP

Setzen Sie vor dem Anschlagen des Großsegels eine Seite der Main-Drop-System-Persenning mit ihrem Lazy-Jacks- (Bergeleinen) etwas durch; lassen Sie die andere Seite herabhängen. Das schwere Tuch kann so besser gebändigt werden.

- Führen Sie die Segellatten vom Vor- zum Achterliek in die Lattentaschen ein (siehe Beschreibung auf Seite 14).
- Großfall am Kopfbrett einschäkeln. Achten Sie darauf, daß der Stift für den Schlüsselschäkel richtig eingerastet ist.

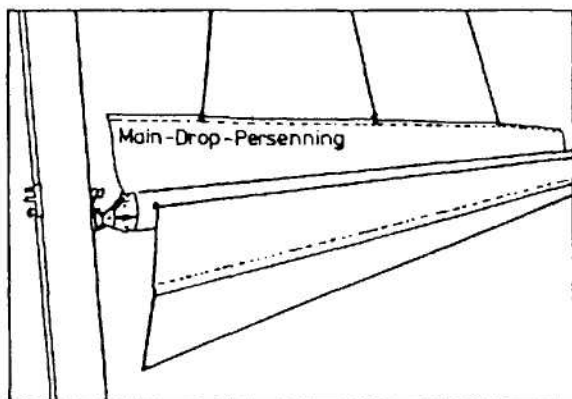


Bild 15 Vor dem Anschlagen des Großsegels:
Eine Seite der Baumpersenning ist durchgesetzt.

TIP

Sie benötigen für das Anschlagen des schweren Segels auf jeden Fall zwei Personen. Achten Sie darauf, daß die Rutscher in der richtigen Reihenfolge und nicht verkehrt herum in die Keep geschoben werden.

Achten Sie darauf, daß Ihr Deck vor dem Auspacken des Segels gewaschen ist.

- Führen Sie das Unterliek des Großsegels von vorn nach achtern in die Baumkeep.
- Befestigen Sie den Segelhals am vorderen Baumbeschlag.
- Schäkeln Sie den Unterliekstrecker am Segelhorn an.
- Schieben sie den Rutscherstopper von der Mastkeep, Großsegelrutscher in die Keep schieben, Rutscherstopper wieder einhängen.

Patches

Bei Kursen vor dem Wind mit aufgefier-tem Großsegel kommt es zur Berührung des Segeltuchs mit Salingen und Wanten. Stoff und Nähte leiden unter dieser erhöhten mechanischen Belastung (Schamfilen).

Beim Lattensegel ist diese Gefahr besonders groß. Wir liefern deshalb mit dem Großsegel 14 "Patches". Bringen Sie diese Patches genau an den Kontaktpunkten von Segel und Wanten bzw. Salingen an.

Warten Sie, bis das Großsegel die ersten leichten Schmutzstellen an den künftigen Klebestellen aufweist.

Im senkrechten Teil der Oberwanten läßt sich der Verstärkungsbereich messen. Hier ist ein Anbringen der Patches schon vor dem ersten Einsatz möglich. An allen Stellen werden die Patches beidseitig aufgeklebt.

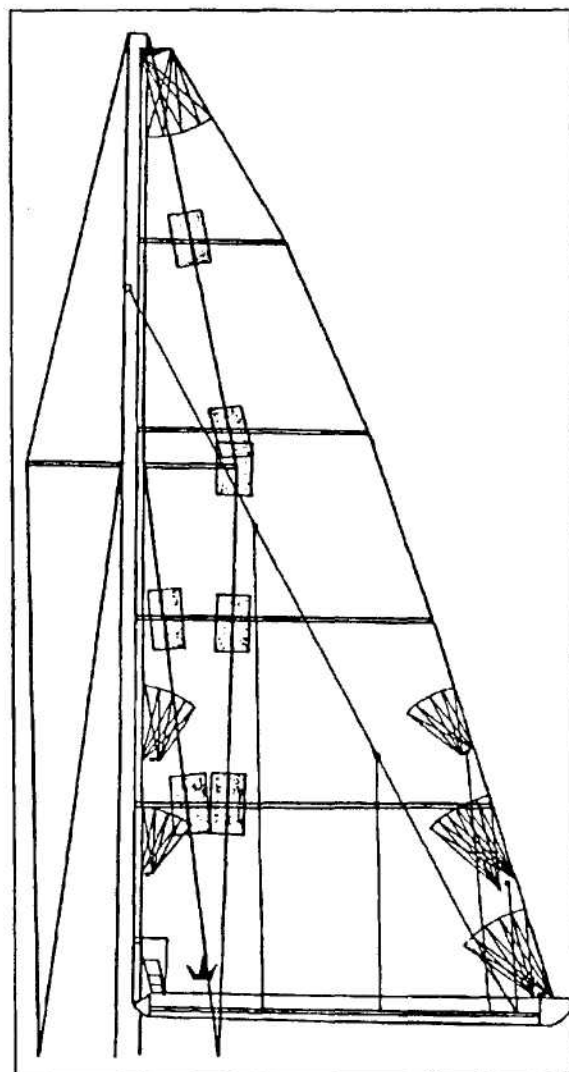


Bild 16 Patches schützen das Großsegel vor dem Schamfilen

Einführen und Spannen der Segellatten

Die Segellatten werden zu einem Ring gebogen angeliefert. Sie stehen unter Spannung. Vorsicht beim Auspacken!

Achten Sie darauf, daß die Enden der Latten immer mit Kunststoffkappen geschützt und diese angeklebt sind.

Die Textil-Lasche an der Spannhülse wird zunächst durch den Spanner zurückgeführt.

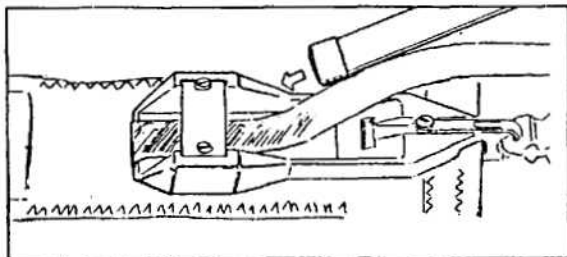


Bild 17a

Die Latten werden entsprechend ihrer Länge vom Mast unter dem Metallsteg der Spanneinrichtung in die passenden Lattentaschen geschoben; evtl. ist eine Längenkorrektur der Latten notwendig.

Die Textil-Lasche wird um das vordere Ende der Latte wieder durch die Hülse nach achtern geführt.

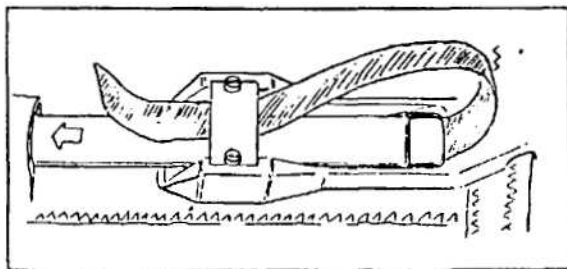


Bild 17b

Die Lasche wird in den Spannkeil eingefädelt.

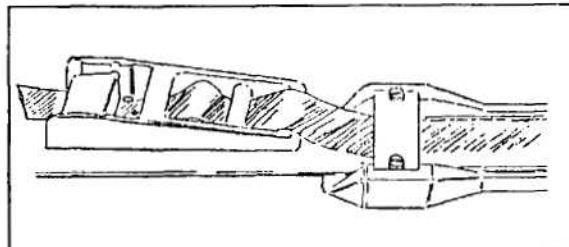


Bild 17c

Der Keil wird in die Spannhülse gedrückt. Gleichzeitig wird die Lasche angezogen und mit einem Klemmteil gesichert.

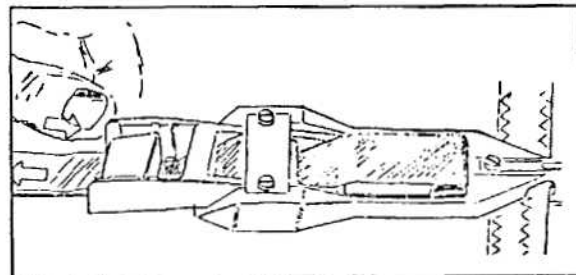


Bild 17d

Das Führen der Leinen zur Centralwinsch

Alle Fallen und Reffleinen sowie Fockschot und Großbaum-Niederholer der DEHLER 36 CWS werden über Umlenkrollen, verdeckt in Kabelschächten in das Cockpit zur Centralwinsch geführt.

Auf Schiffen mit Rollfockeinrichtung wird die Reffleine der Rollfock an der Steuerbordseite durch die Ösen an den Relingsstützen und eine Umlenkrolle zur Stb.-Genuawinsch geführt.

Die Schoten von Topp-Genua bzw. Spinnaker werden zu den beiden Cockpitwinschen auf den Süllrand geführt.

TIP

Die seitlichen Winschen können für die Topp-Genuaschoten auch als Umlenkrollen zur Centralwinsch dienen.

Die folgenden Leinen bleiben am Mast auf ihren Klampen belegt: Toppnant und Spibaumniederholer für Schiffe mit Spi-Ausrüstung, Bergeleinen, Dirk, Flaggleinen, Heißleine für Topp-Genua-Block.

Die Schot der Wendefock führt vom Wendefockschlitten in den Mast, von dort nach unten durch den Leinenschacht an der Backbordseite zur Centralwinsch (siehe Seite 19). Schrauben Sie die Deckel der Leinenschächte auf.

Führen Sie die Leinen an jeder Schiffseite, entsprechend der - Skizze auf Seite 16 -, durch die Fußblöcke am Mast zu den Umlenkrollen vorn, durch die Leinenschächte zu den Umlenkrollen achtern zur Centralwinsch.

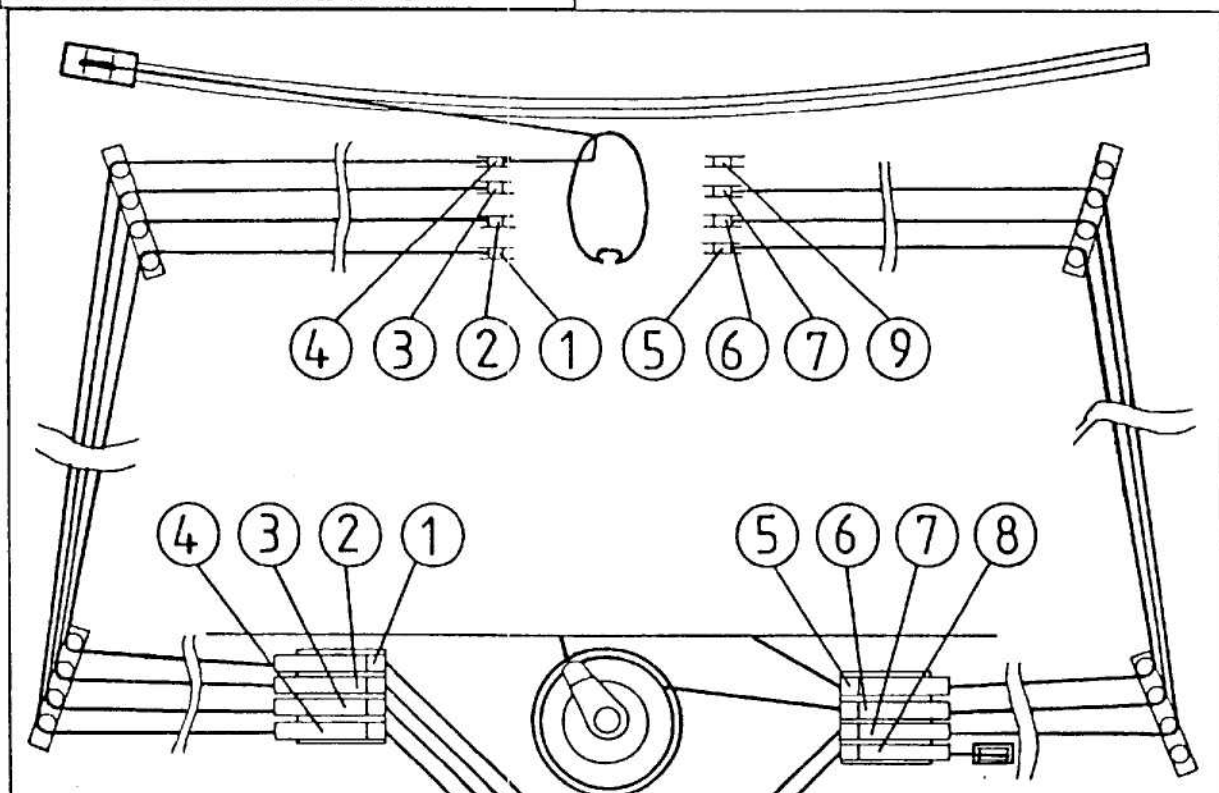


Bild 18

1 = Reff 1
2 = Reff 2
3 = Fockfall

4 = Wendefockschot
5 = Baumniederholer
6 = Großfall

7 = Spi.-Fall
8 = Großschot
9 = frei

TIP

Binden Sie die Leinen mit der eingezogenen Führungsleine oder einem steifen Draht mit Tape zu einem flachen Paket zusammen.

Die Leinen müssen in der richtigen Reihenfolge unseren Vorgaben entsprechend nebeneinander liegen. Sie schamfilen sonst im Leinenkanal.

Die Fallen und die Pilotleine werden nebeneinander mit Tape zu einem flachen Paket gebunden und durch den Kanal unter Deck nach achtern gezogen.

Wenn Sie vergessen, beim Abriggen eine Leerleine einzuziehen: Die Versteifungslatte in der Baumpersenning tut die gleichen Dienste.

Holen Sie mit Führungsleine, Draht oder Latte die Leinen durch den Leinenkanal nach achtern.

TIP

Die Leinen werden sich nur dann problemlos durch den engen Kanal ziehen lassen, wenn ihre Enden nicht ausgefranst sind. Nach jeder Saison sollten daher die Taklings überprüft werden.

Die Leinen werden dann einzeln mit Hilfe des mitgelieferten kurzen Drahtes durch den Süllrand ins Cockpit zur Centralwinch geführt.

Bei der Übergabe des Bootes finden Sie den Schweißdraht im Kartenfach.

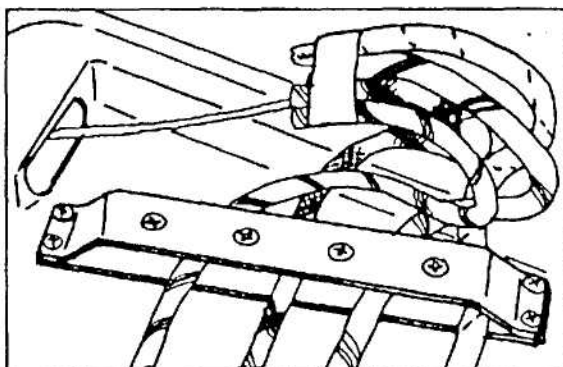


Bild 19 Die Leinen und ein steifer Draht werden nebeneinander mit Tape zu einem flachen Paket gebunden und durch den Kanal unter Deck nach achtern gezogen.

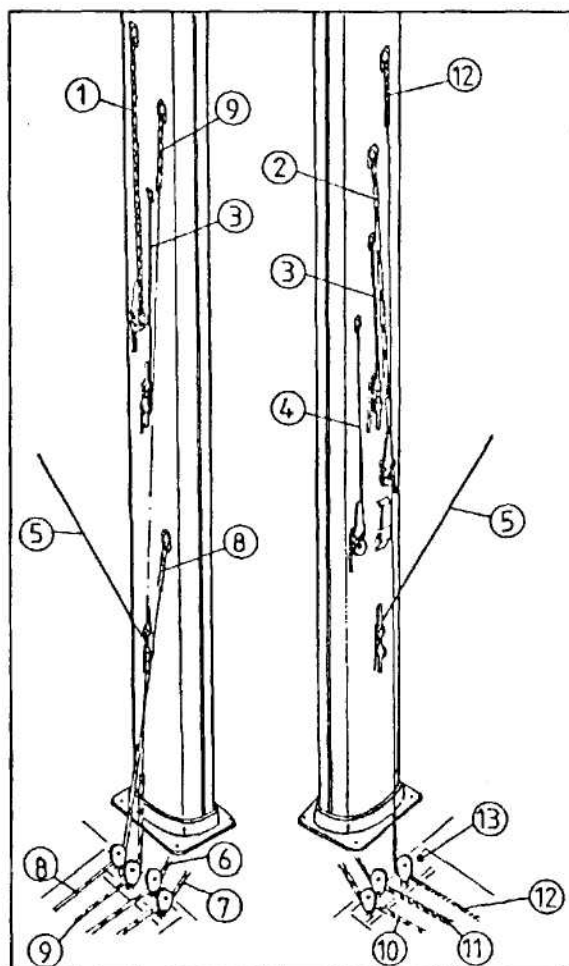


Bild 20 Leinenführung am Mast

- | | |
|------------------|----------------------|
| 1 = Spi-Toppnant | 8 = Selbstwendefock |
| 2 = Heißeine | 9 = Fockfall |
| 3 = Main-Drop | 10 = Baumniederholer |
| 4 = Dirk | 11 = Großfall |
| 5 = Flaggenleine | 12 = Spi-Fall |
| 6 = Reff 2 | 13 = frei |
| 7 = Reff 1 | |

Das Central-Winsch-System der DEHLER 36 CWS

Die Centralwinsch der DEHLER 36 CWS lässt sich sowohl elektrisch als auch von Hand bedienen.

An zwei gut erreichbaren Stellen finden Sie auf der Centralwinsch Elektroschalter. Ein Druck auf den Schalter setzt die Centralwinsch in Gang. Leinen, mit denen gerade nicht gearbeitet wird, werden in den Leinentaschen unter der Centralwinsch verstaut.

Beschriften Sie auf jeden Fall die Schot- und Fallklemmen an beiden Seiten der Centralwinsch.

Mit einem zusätzlichen Aufkleber machen wir noch einmal deutlich, wie wichtig das Beschriften der Fallen und das Markieren der Hebelklemmen ist.

Der E-Schalter für die CW befindet sich

unter der CWS-Brücke an der Seite des Schalterkastens.

Wartungshinweise für die CW entnehmen Sie bitte dem mitgelieferten ausführlichen Handbuch der Firma LEWMAR. Bei einer Störung prüfen Sie bitte anhand der Fehlersuchliste auf der Seite 13 dieser Informationsschrift die Winsch, bevor Sie sich an uns oder eine der Servicestellen wenden.

TIP

Die CW mit E-Antrieb entwickelt eine große Kraft. Arbeiten Sie mit der nötigen Vorsicht.

Fallen und Reffleinen, die unter starker Spannung stehen, müssen vor dem Lösen der Hebelklemme mit der Winsch gespannt werden. Der Hebelmechanismus wird sonst beschädigt.

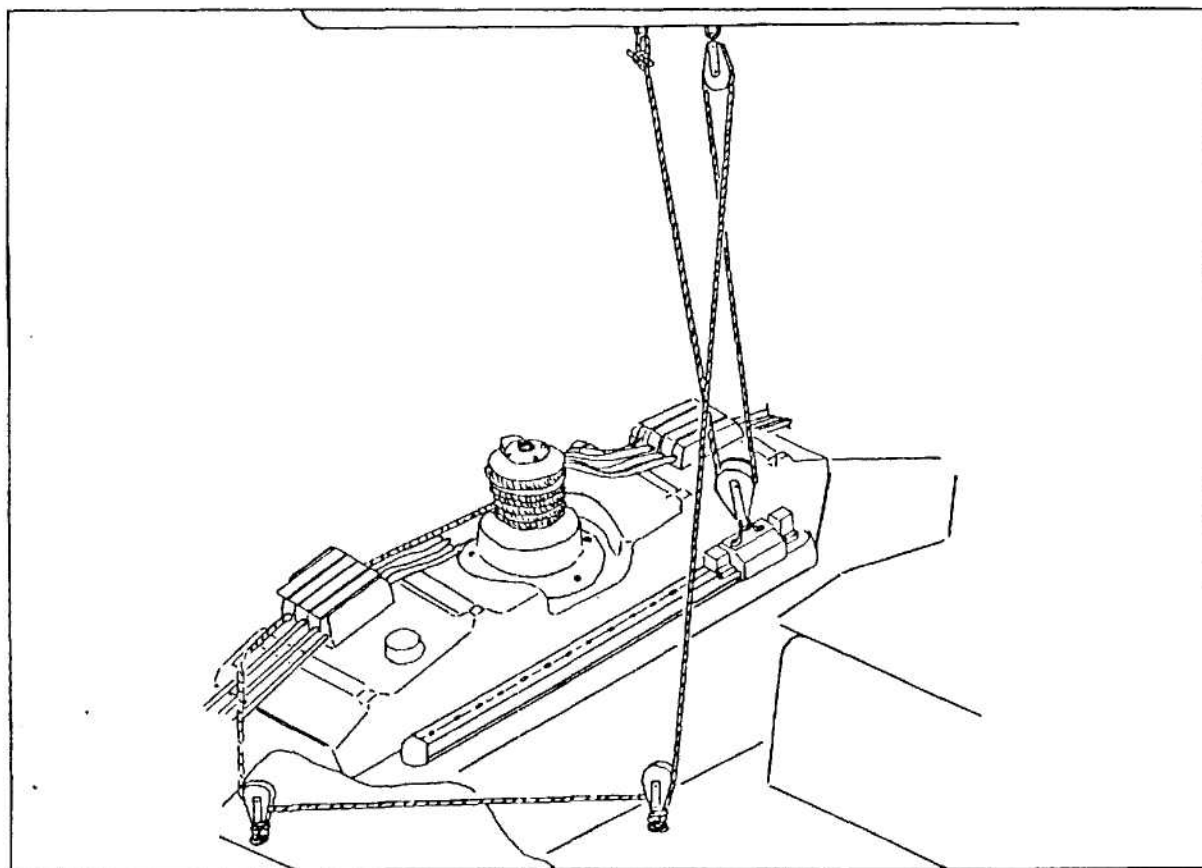


Bild 21

Das DEHLER-Schnellreff

Das DEHLER Schnellreff ermöglicht in Verbindung mit dem Main-Drop-System das problemlose, sekundenschnelle Verkleinern des Großsegels vom Cockpit durch nur ein Crewmitglied. Das gilt sowohl für das erste als auch für das zweite Reff.

Mit den Reffleinen wird gleichzeitig sowohl das Vor- als auch das Achterliek auf den Baum heruntergeholt.

Schlagen Sie die beiden Reffleinen entsprechend der nebenstehenden Skizze an.

TIP

Vor Beginn des Reffvorgangs werden die Großschot und der Baumniederholer gelöst.

Nach dem Lösen des Großfalls wird die 1. oder 2. Reffleine mit der Centralwisch dichtgeholt.

Warschau:

Kommt die vordere Kausch nicht parallel zur Achteren auf den Großbaum, muß man die hintere Reffleine greifen. Wird dies unterlassen, reißen die Rutscherkautschen über der Reffkausch aus.

Das Segel legt sich zwischen die Main-Drop-Persenning auf den Baum. Es wird nicht eingebunden. Die Reffleine wird festgeklemmt.

TIP

Markieren Sie (an den Hebelklemmen der Centralwisch) die Stellen des Großfalls und der Reffleinen bis zu der, diese jeweils gefiert werden müssen.

Das Vorliek des gerefften Groß wird mit dem Fall wieder auf Spannung gebracht.

Großschot, Baumniederholer und Achterstag werden neu getrimmt.

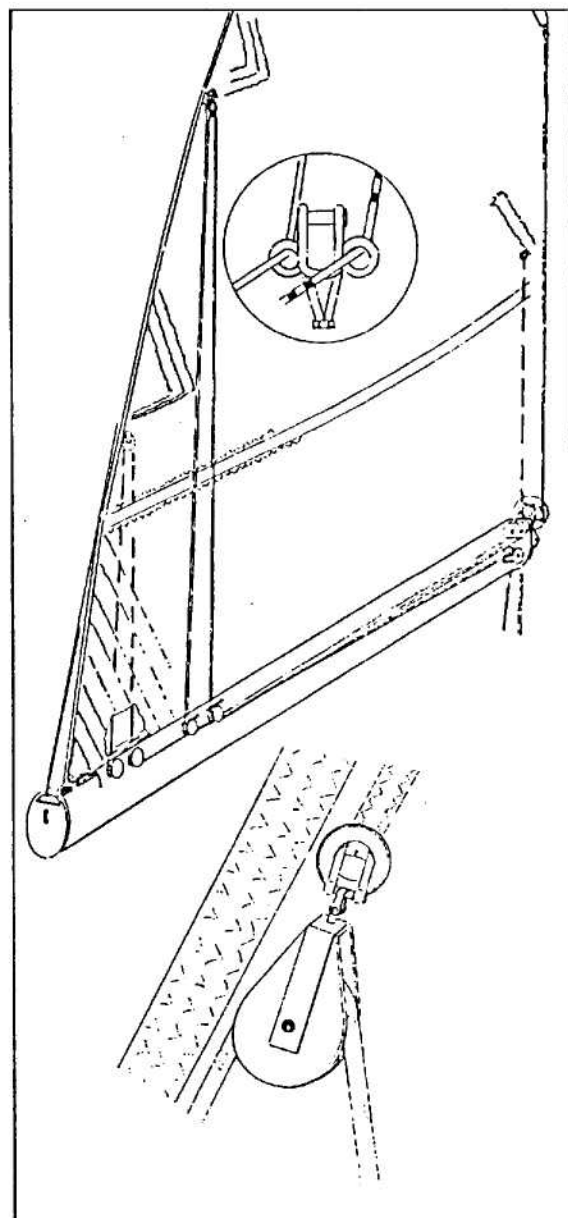


Bild 22 Umlenkblock an der Reffkausch im Achterliek

Vorsegel:

Die Rollfockanlage Typ Topp Reff

Auch auf größeren Schiffen hat eine Rollfockvorrichtung ihre Berechtigung. Statt normalem Vorstag ist ein Draht mit Nutstange (2) und Wirbel (3) bereits montiert. Beim Aufriggen wird die vorbereitete Rollfocktrommel (5) an die Vorstaglasche (6) montiert und alle Bauteile sorgfältig gesichert.

Zur Führung der Bedienleine werden die Seerelingstützen mit Ringbolzen gesichert. Eine Kammklemme ist montiert und eine Umlenkung einschließlich Block sollte vor Montage der Seerelingsdurchzüge am Heckkorbfuß angebracht werden.

- Die Funktion der Anlage ist nur gewährleistet, wenn der Fallschlitten mit angeschlagenem Segel in die obere Nutstange eingeführt wird.
- Achten Sie darauf, daß die Bedienleine - bedingt durch den Rechtsdrall des Drahtvorlieks - entgegen dem Uhrzeiger aufgespult werden muß!
- Das Spinnakerfall frei vom oberen Wirbel fahren.
- Das eingerollte Vorsegel nicht unbeaufsichtigt angeschlagen lassen. Die Stagreiter zerstören bei Starkwind das Segeltuch.
- Auch eine Vorsegelpersenning kann ab Starkwind nicht verhindern, daß das Segel ins Schwingen und damit ins Flattern kommt und die Stagreiter ebenfalls das Segeltuch beschädigen.

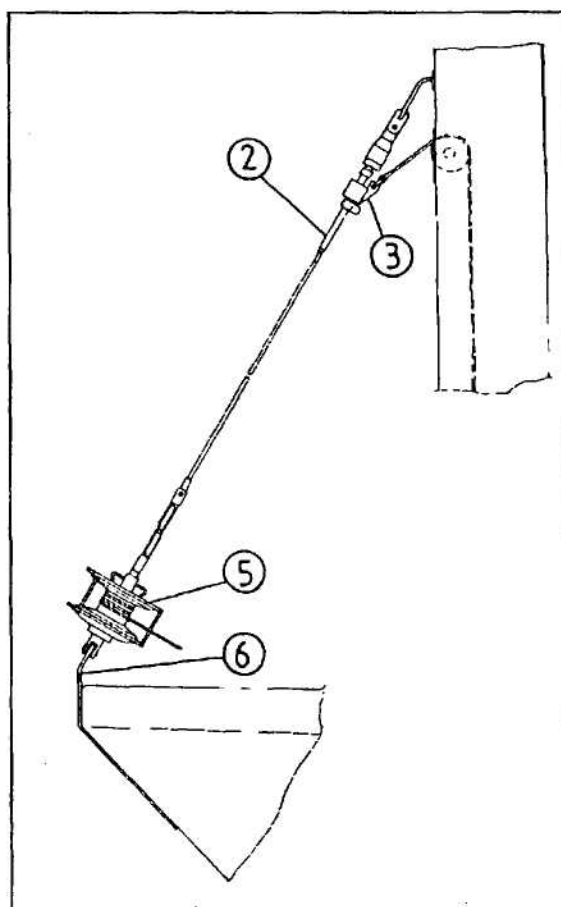


Bild 23 Rollfockvorrichtung

- 2 = Nutstange
- 3 = Wirbel
- 5 = Rollfocktrommel
- 6 = Vorstaglasche

Die Selbstwendefock

Die Schot der Selbstwendefock wird entsprechend der nebenstehenden Skizze geschoren.

Lassen Sie den Schnappschäkel sorgfältig einrasten. Ist dieser unter Druck einmal aufgesprungen, kann er nur noch ausgetauscht werden.

Zwischen Segelhals und Vorstagsbeschlag muß der mitgelieferte Zwischenstropp geschäkelt sein. Sonst stimmt der Holepunkt der Selbstwendefock nicht. (Das Unterliek ist dann zu stramm.)

Auf Booten mit einer Rollfock entfällt der Stropp zwischen Vorstagsbeschlag und Segelhals.

Das Vorsegel wird mit seinen Stagreitern am Vorstag angeschlagen.

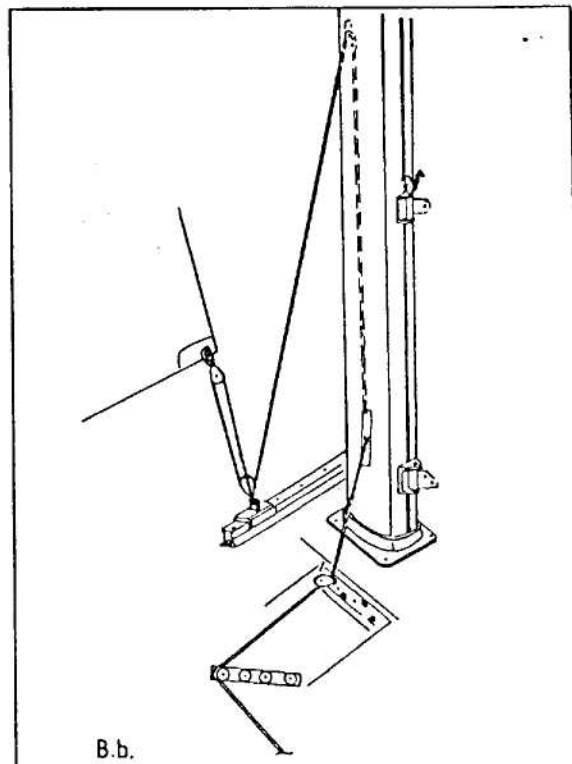


Bild 24 Die Schotführung der Selbstwendefock

Reffen der Selbstwendefock

- Fock an Deck ziehen
- Fockfall teilweise fieren
- zweiten Vorsegelhals-Karabinerhaken einpieken
- Schot ins 2. Schothorn einpieken
- Segel setzen

Das weggereffte Tuch wird eingerollt (untere Stagreiter aushaken) und durch das Schließen des Reißverschlusses am Auswehen gehindert.

Die Topp-Genua

Bei leichten Winden kann statt der Selbstwendefock eine große Topp-Genua (50 qm) gefahren werden. Mit ihr kann das Schiff auf allen Kursen sehr schnell seine Höchstgeschwindigkeit erreichen.

Die Topp-Genua wird ohne Stagreiter frei zwischen Bugkorblasche und Masttopp gefahren. Der Segelhals wird mit Hilfe eines Schäkels an der Bugkorblasche eingehakt. Das Vorliek wird mit dem Spifall dichtgeholt.

Normalerweise sitzt der Kopfblock des Spifalls unmittelbar über dem Vorstagsbeschlag am Mast. Er ist dort mit einer von unten zu bedienenden Leine fixiert. Mit dieser Heißleine an der Steuerbordseite des Mastes kann der Block gefiert werden. Der Kopf der Topp-Genua holt beim Setzen den Block bis zum Masttopp mit nach oben.

Die Schoten der Topp-Genua werden über die Schotschlitten auf der Süllkante zu den beiden Seitenwischen im Cockpit geführt. Die jeweilige Leeschot kann von dort auf die Centralwisch umgelenkt und mit ihr bedient werden.

Sollten Sie im Ausnahmefall mit der Topp-Genua hoch am Wind kreuzen, empfiehlt es sich, die Schoten mit der Hand zu wünschen.

TIP

Ein leichtes Setzen, Bergen und Wenden mit der Topp-Genua ist nur mit einer Rollvorrichtung möglich. Bei einer Wende wird das Segel aufgerollt und auf dem neuen Bug mit der Schot wieder ausgerollt.

Der Trommelhalter wird so an die vordere Bugkorbstütze montiert, daß sich der Winkel unter dem Tritt abstützt. Die

Topp-Genua wird aufgerollt mit der Rollvorrichtung an- und abgeschlagen. Die Bedienleine der Rollvorrichtung kann an Bb. oder Stb. geführt werden. Ein Augbolzen wird am Bugkorbfuß eingesetzt. Mit einem Schäkel wird daran der Karabinerhaken befestigt. Durch diesen wird die Endlosleine nach achtern geführt. Der Gummistropp wird um die vordere Heckkorbstütze gelegt und mit Plastikhaken gesichert.

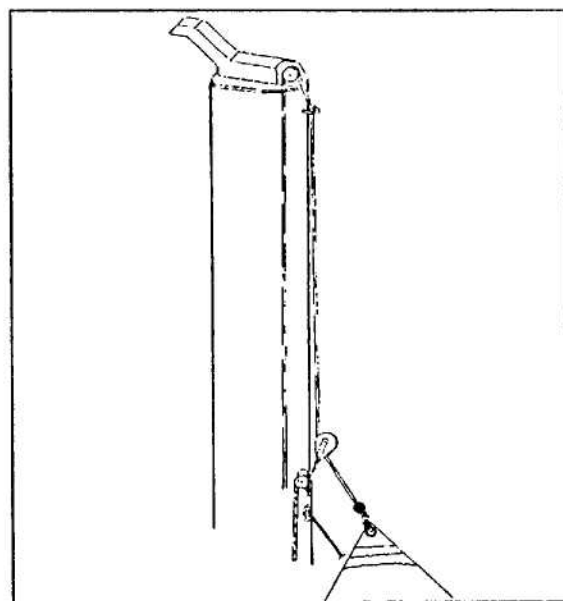


Bild 25 Ein Fall – zwei Aufgaben: Als Spi.-Fall mit dichtgesetzten Kopfblock...

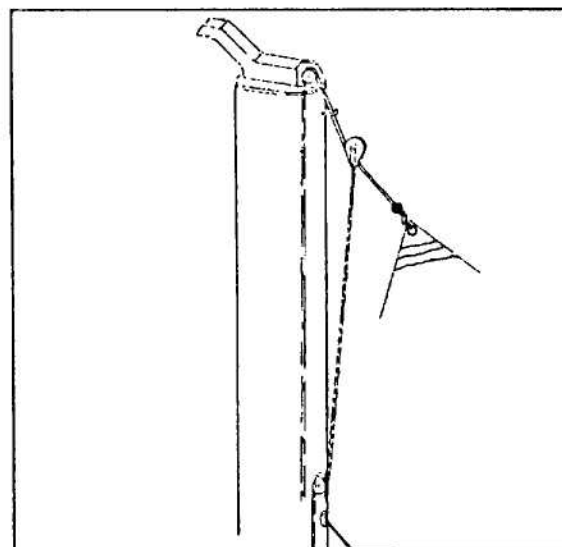


Bild 26 ... und als Top-Spi.- oder Top-Genua-Fall mit losem Kopfblock

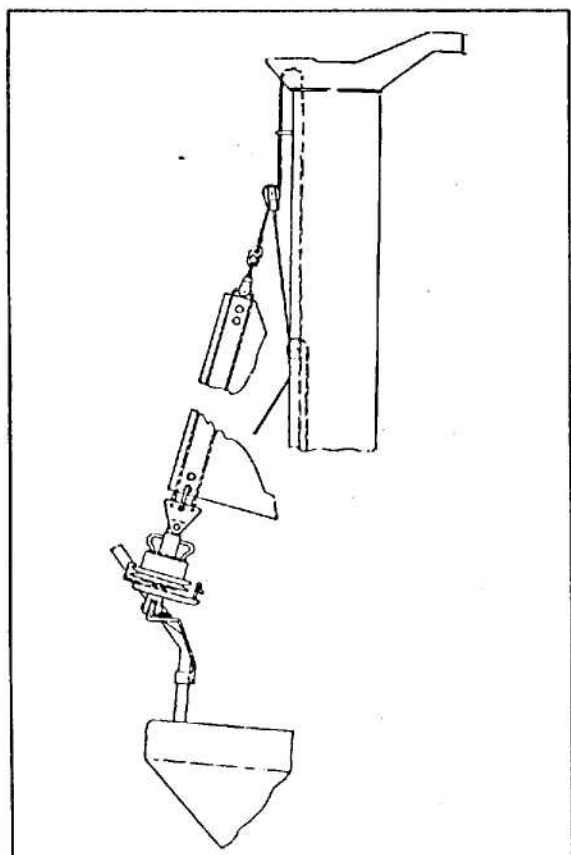


Bild 27 Topp-Genua-Rollvorrichtung

Der Spinnaker

Für die DEHLER 36 CWS werden zwei verschieden große Spinnaker angeboten: Der Normalspi mit 91 qm und der Topp-Spi mit 114,8 qm.

Der Kopfblock des Falls wird für den Normalspi mit seiner Heißleine dicht über dem Vorstag dichtgesetzt. Fieren Sie den Kopfblock mit der Heißleine, wenn Sie den großen Spinnaker fahren. Beim Setzen des Segels wird der Kopfblock vom Fallschäkel bis zum Topp mitgenommen.

Schot und Achterholer des Spinnakers führen über Umlenkrollen mit Hundsfoot, die am Heckkorb in angeschweißte Ring-Steckrohre geschäkelt werden, zu den Winschen auf dem Cockpitsüll.

Toppnant und Baumniederholer bleiben am Mast belegt. Beachten Sie die Skizze eines vollständig geriggten Spinnakers auf Seite 28.

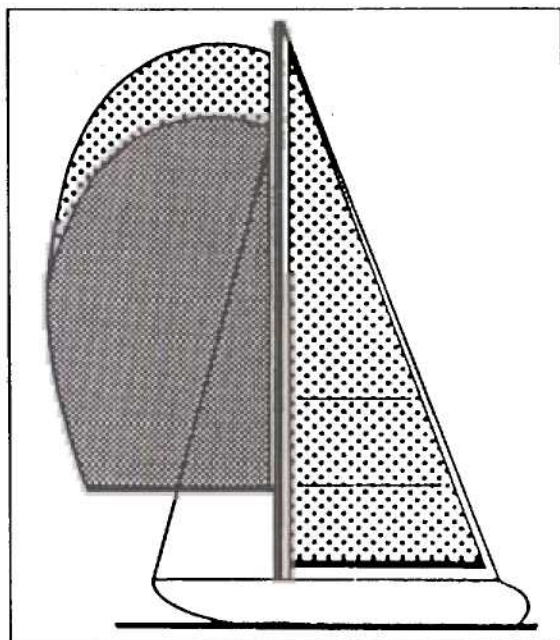


Bild 28 DEHLER 36 CWS mit Topp-Spi und mit Normal-Spi

Die Sturmfock

Erst bei Windstärken über 8 Beaufort benötigen Sie eine Sturmfock (8 qm).

Die Schot wird durch die Rutscher auf die kurzen Schotschienen zwischen Wanten und Mast und dann zu den Seitenwischen ins Cockpit geführt.

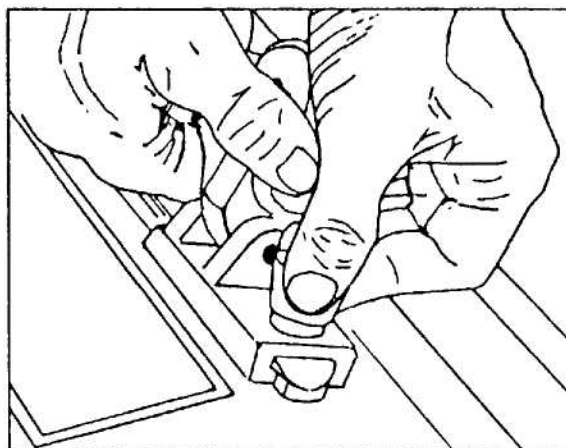


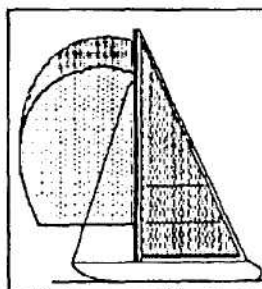
Bild 29 Die Schienenrutscher lassen sich mit einem Handgriff herausnehmen.

Die Segelführung

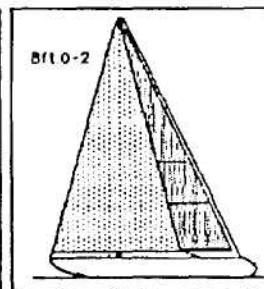
Die Segelfläche Ihrer DEHLER 36 CWS läßt sich den unterschiedlichen Windverhältnissen anpassen.

Bei leichten und mittleren Winden können Spinnaker oder Topp-Genua gesetzt werden (Sonderausstattung).

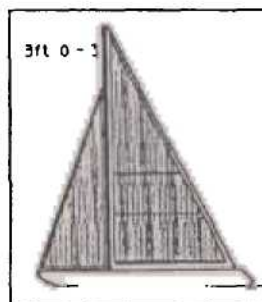
Eine Sturmfock (Sonderausstattung) benötigen Sie ab Bft. 8.



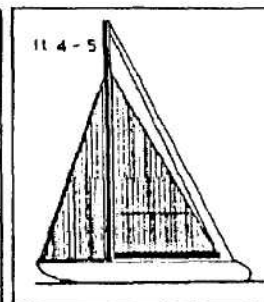
Groß und Spinnaker
und Toppspinnaker



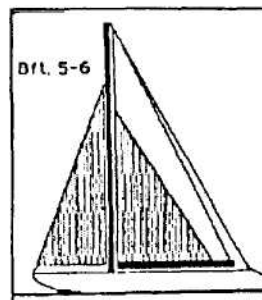
Groß und Toppgenua



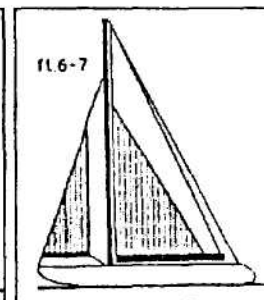
Groß 1.Reff und Fock



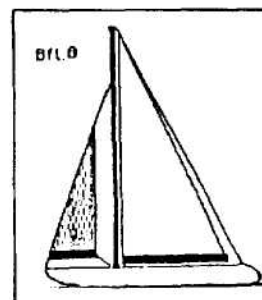
Groß 1.Reff und Fock



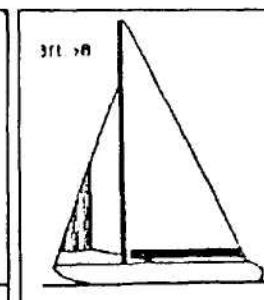
Groß 2.Reff und Fock



Groß 2.Reff und
Fock 1. Reff



Fock 1. Reff



Sturmfock

Hinweise für die Segelpraxis

(Abweichungen je nach Seegang und Windrichtung)

Bft. 0 - 2 Groß	Fock oder Topp-Genua Spinnaker
Bft. 0 - 2 Groß	
Bft. 1 - 3 Groß	Fock
Bft. 4 - 5 Groß / 1. Reff	Fock
Bft. 5 - 6 Groß / 2. Reff	Fock
Bft. 6 - 7 Groß / 2. Reff	Fock/1.Reff
Bft. —————	Fock/1.Reff
Bft. 8 Sturmfock	

Neun Grundregeln für das Trimmen eines 7/8 getakelten Riggs:

Eine Übersicht von YACHT-Redaktionsmitglied Peter Schweer

1. Aus einem tiefen Segelprofil läßt sich ein größerer Vortrieb gewinnen als aus einem flachen. Ein Vergleich mag dies verdeutlichen: Transportflugzeuge haben ein tiefes Tragflügelprofil-. Sie benötigen ein Auftriebsmaximum, um schwergewichtige Waren zu transportieren. Düsenjets, Segelflugzeuge, Kattamarane, Eissegler usw. hingegen werden mit flachen Profilen versehen. Sie werden für hohe Geschwindigkeiten – bei geringem Form- und Reibungswiderstand – berechnet.
2. Es erfordert mehr Kraft, ein Boot durch ruppigen Seegang hindurchzuboxen als bei glattem Wasser.
 - Segel bei Wellengang: bauchig
 - Segel bei Glattwasser: flach
3. Solange das Boot aufrecht gesegelt werden kann, darf das Großsegel-Achterliek geschlossen werden; man erreicht hierdurch ein Vortriebsmaximum. Nimmt der Wind weiter zu, erhöht sich durch das geschlossene Achterliek die krängende Wirkung und meist auch die Luvgerigkeit.
4. Vor allem auf einem Am-Wind-Kurs darf das Achterliek des Großsegels die Windströmung nicht verwirbeln. Das Liek muß daher dem Wellenbild angepaßt sein.
 - Offenes Achterliek bei Wellengang
 - Geschlossenes Achterliek bei Glattwasser

Das Segel ist optimal eingestellt, wenn alle Trimmfäden im Achterliek waa-gerecht nach achtern wehen.
5. Die richtige Einstellung des Vorsegel-Holepunktes ist dann erreicht, wenn bei dichtgeholter Schot das Achterliek und das Unterliek annähernd gleiche Spannung haben. Großsegelbauch und achterer Teil des Vorsegels müssen dabei etwa parallel zueinander stehen.
6. Zur Kontrolle der optimalen Vorsegeleinstellung dienen in hervorragender Weise Wollfäden beiderseits im Vorliekbereich. Drei Fadenpaare übereinander genügen.
 - Beginnen die Luv-Fäden unruhig auszuwehen: abfallen
 - Klappen die Leefäden nach vorn: anluven
7. Auf einem Am-Wind-Kurs wird zum Erreichen größtmöglicher Höhe der Vorsegel-Holepunkt möglichst weit innen gefahren. Raumschots wird der Holepunkt nach außen und nach vorn verlegt. Hierdurch wird die sogenannte "Düse" zwischen Groß- und Vorsegel geöffnet und das offene Achterliek wieder geschlossen.
8. Optimale Am-Wind-Segeleigenschaften werden – vor allem ab Mittelwind – nur dann erreicht, wenn das Vorsegel-Vorliek möglichst wenig nach Lee durchhängt. Dieses erfordert eine hohe Riggspannung durch die Oberwanten.
9. Bei Hartwetter: Niemals die Fock auf einem Am-Wind- oder Raumschots-Kurs loswerfen, solange das Großsegel noch dichtgeholt ist. Das Boot wird in einer harten Böe unverzüglich anluven."

Bedienungsanleitung für das Trimmen eines 7/8-Riggs

Wind- und Wellenverhältnisse	Wenig Wind		Mittlerer Wind		Viel Wind	
	Glattwasser	Wellengang	wenig Welle	viel Welle	wenig Welle	Rauhwasser
Schot	locker	sehr locker	dicht	mäßig dicht	max. dicht	dicht
Vorliek	lose	lose	mäßig stramm	leicht dicht	max. stramm	stramm
Unterliek	lose	lose	mäßig stramm	leicht dicht	max. stramm	stramm
Achterstag	lose	lose	mäßig dicht	stramm	max. durchs.	stramm
Baumniederholer	lose	lose	leicht dicht	lose	stramm durchs.	leicht durchs.
Traveller	mittschiffs	mittschiffs / Luv	mittsch. / Lee	mittschiffs	zunehm. n. Lee	zunehm. n. Lee
Mast	gerade	gerade	mäßig gebogen	leicht gebogen	max. gebogen	stark gebogen
Achterliek	fast geöffnet	geöffnet	mäßig offen	geöffnet	geöffnet	sehr geöffnet
Twist	viel	sehr viel	mäßig viel	viel	viel	sehr viel
Schot	locker	sehr locker	mäßig stramm	stramm dicht	sehr stramm	stramm dichtholen
Fall	lose	lose	stramm	mäßig stramm	sehr stramm	stramm - sehr str.

Trimmen der Vorsegel

In der Regel ist der Holepunkt der Topp-Genua dann richtig, wenn die Schot als Verlängerung der winkelhalbierenden oder zu einer gedachten Mittelnahrt mit leichtem Zug nach unten geführt wird (siehe untenstehende Skizze). Der Schotzug muß sich gleichmäßig auf Achterliek und Unterliek verteilen.

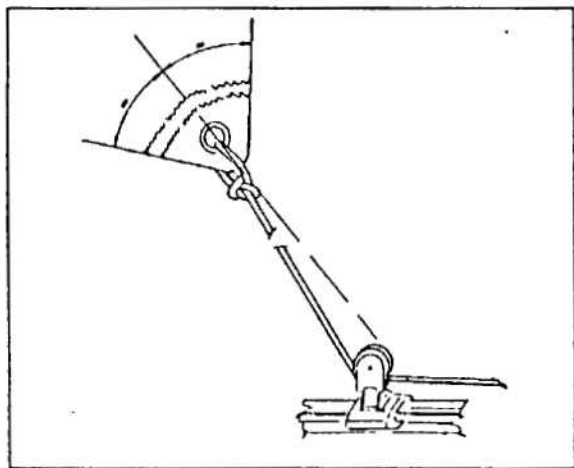


Bild 30 Der richtige Holepunkt: Die Schot ist die gedachte Verlängerung der Winkelhalbierenden des Vorsegels.

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

Ein leichtes Killen des Achterlieks ist bei bestimmten Segelstellungen nicht immer zu vermeiden und ohne Bedeutung.

Die Achterlieken der Selbstwendefock und der Topp-Genua sind mit einer Trimmleine ausgerüstet. Bedienen Sie diese Leine nur sparsam. Wird die Trimmleine zu stark dichtgeholt, krallt

das Achterliek; das Segel verliert an Vortriebskraft.

TIP

Die Trimmleinen sind aus Perlon und verändern je nach Witterung ihr Reck. Das Nachtrimmen ist deshalb unerlässlich.

Die Schot wird am Wind nur so weit dichtgeholt, daß das Segel immer einen leichten Twist im Achterliek behält.

TIP

Mit einem Blick zum Achterliek des Vorsegels sollten Sie sich immer wieder über den richtigen Stand vergewissern. Nichts ist schlimmer als ein zu dichtes Segel!

Segeln mit dem Spinnaker

Die Skizze auf der Seite 29 zeigt die Leinenführung für den gesetzten Spinnaker (Normal-Spi). Die Spi-Vorrichtung besteht aus:

Spinnakerbaum aus Leichtmetall mit Endbeschlägen (Teleskop-Baum, er kann auf 5 Meter Länge ausgezogen und nur zum Ausbaumen der Topp-Genua verwendet werden.) Der Spinnakerbaumhalter kann Bb. oder Stb. am Bugkorb montiert werden.

Spinnakerfall wird zur CW umgelenkt, Toppnant am Mast (siehe Seite 16) und Niederholer am Mastfuß belegt.

Zwei Spi-Schot-Umlenklöcke mit Hundsfoth werden an Ringösen an den vorderen Stützen des Heckkorbes angeschäkelt.

Setzen des Spinnakers

Beim Setzen des Spis ist zu beachten:
Das Segel sollte so im Segelsack verstaut werden, daß das Kopfstück und beide Schothörner oben heraussehen.

Der Segelsack wird zwischen dichter Vorsegelachterkante und weit offenem Groß an der Seereling befestigt. Fall und Schoten werden angeschlagen. Achten Sie darauf, daß diese Leinen frei von Vorstag und Wanten laufen.

Damit der Spi sofort gut steht und sich nicht zu früh öffnet, sollte der folgende Ablauf beachtet werden:

Das Vorsegel wird dichtgeholt, die Großschot gefiert. Der Spi-Baum liegt fast am Vorstag an. Das Schothorn wird mit dem Achterholer bis zum Spi-Baum gezogen. Die Leeschot wird belegt. Jetzt wird das Spifall sehr schnell geheißt. Der Spinnaker öffnet sich von unten nach oben. Der Spi-Baum wird jetzt mit Achterholer in die richtige Position zum Wind gebracht und die Leeschot korrigiert.

Wenn der Spi steht, Vorsegel bergen.

Führen des Spinnakers

Mit dem Spi wird man nur sehr selten direkt vor dem Wind segeln; meist segelt man einen Raumkurs.

Der Spi-Baum sollte jeweils in der Verlängerung des Großbaums stehen. Den richtigen Stand des Spinnakers erkennt man daran, daß das Luvliek des Segels oben gerade nicht einfällt.

Der Baum wird so weit wie möglich nach Luv geholt und die Lee-Schot so lose wie möglich gefahren. Ein leichtes Einfallen des Spis an der Luvkante kann man meist durch kurzes, ruckartiges Holen der Leeschot beheben. Sollte das nicht ausreichen, wird die Luvschot gefiert.

Der Spi-Baum darf unter keinen Umständen am Vorstag anliegen.

Bei starken einfallenden Böen sollte zuerst die Leeschot gefiert werden.

Denken Sie daran, daß die Leistung des Spinnakers nachläßt, wenn die beiden Schothörner nicht in einer Ebene stehen. Ein ungleicher Stand der Schothörner muß meist mit einem Verstellen der Höhe des Spinnakerbaums am Mastbeschlag ausgeglichen werden. Keinesfalls wird der Ausgleich durch Toppnant und Niederholer herbeigeführt. Der Spi-Baum sollte waagrecht gefahren werden.

Das Schiften

Der Spinnakerbaum wird immer in Luv gefahren. Bei Winddrehungen und Kursänderungen muß er deshalb auf die andere Seite geholt, "geschifft" werden. Das Manöver wird in folgenden Schritten durchgeführt:

- Achterholer ausklinken
- Spi-Baum abtoppen und hinter dem Vorstag auf die neue Seite führen

- neue Luv-Schot heranziehen und Spi-Baum in die Schot einpieken
- gleichzeitig fällt der Rudergänger ab, holt den Großbaum dicht und läßt das Großsegel halsen
- Niederholer und Schoten werden für den neuen Kurs getrimmt

TIP

Trainieren Sie dieses Manöver bei leichten Winden mehrmals. Nur so erhält der Vorschiffsmann die notwendige Geschicklichkeit und die Crew die erforderliche Routine. Mit doppelten Spi-Schoten läßt sich dieses Manöver leichter durchführen und der Spinnaker bleibt stehen.

Bergen des Spinnakers

Der Spi wird immer in Lee geborgen, am besten in Lee eines zuvor gesetzten Vorsegels. Das Manöver wird in folgenden Schritten durchgeführt:

- Der Achterholer rauscht aus.
- Der Spinnaker wird an der Lee-Schot und seinem Unterliek ins Cockpit gezogen.
- Ein kontrolliertes Fieren des Falls verhindert, daß der Spi ins Wasser fällt.
- Die Schoten werden abgeschlagen.
- Der Spi wird für das nächste Manöver verstaut.

Verstauen des Spinnakers

Spinnaker-Kopfbrett greifen, vom Kopfbrett das Bb.-Liek durch die Hände bis zum Bb.-Schothorn ziehen, Bb.-Schothorn auf Kopfbrett legen, mit dem Stb.-Liek genauso verfahren, das Stb.-Schothorn auf Kopfbrett legen und den Spi in den Segelsack stopfen. Kopfbrett und Schothörner schauen aus dem Sack heraus. Der Spi ist wieder klar zum Setzen.

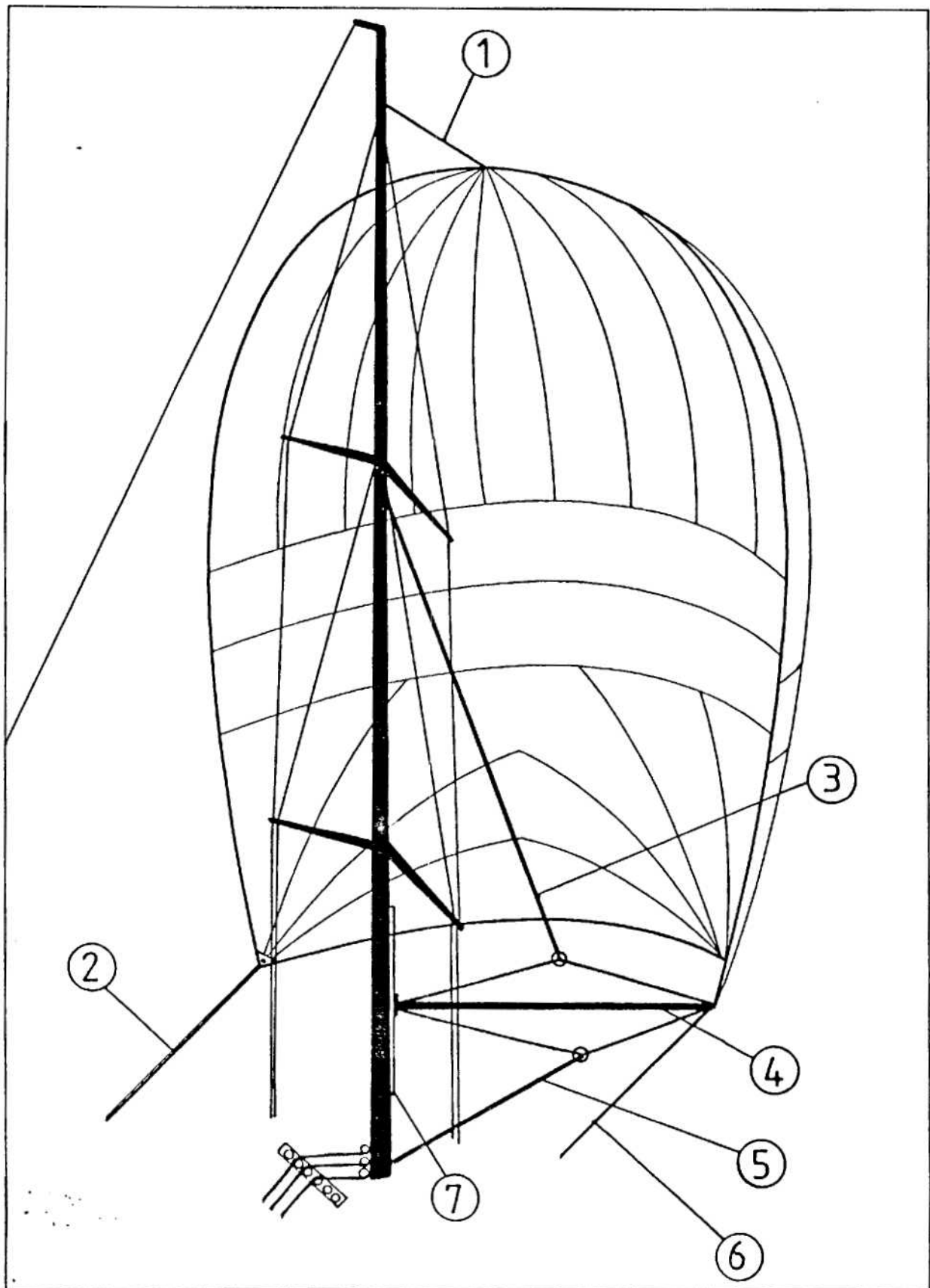


Bild 31 1 = Spinnakerfall
2 = Lee-Schot
3 = Topnant
4 = Spinnaker-Baum

5 = Niederholer
6 = Achterholer
7 = Spinnaker -Schiene

Die Cockpit-Instrumente

Der von DEHLER auf der Steuersäule montierte Flüssigkeitskompass (Sonderausstattung) ist sehr zuverlässig und genau.

Eine Deviation (Ablenkung) tritt auf Ihrer Yacht praktisch nicht auf. Alle magnetisch störenden Teile wie Kiel, Motor oder Seefunkempfänger sind in genügendem Abstand montiert.

TIP

Kontrollieren Sie dennoch in Abständen, ob Ihr Kompaß ohne Deviation ist. Kontrollieren Sie ständig, daß kein Crewmitglied, das am Steuer steht, Messer, Schlüssel, Gürtelschnallen oder andere magnetische Metallteile an sich trägt oder in der Nähe des Kompasses lagert.

Auf der Steuersäule sind schwenkbare Instrumentenkonsolen montiert. Sie nehmen die von Ihnen gewünschten Instrumente (Log, Lot, Windmeßanlage, Tochterinstrumente) auf. Die äußeren Konsolen können so geschwenkt werden, daß der in Luv sitzende Rudergänger jederzeit einen guten Blick auf die Instrumente hat.

Achterstag als Antenne

Das Achterstag ist so isoliert, daß es als Antenne genutzt werden kann. Beim nachträglichen Einbau eines Radiogerätes, AP-Navigators oder Seefunkempfängers, sollten Sie die von den Geräteherstellern empfohlenen Antennenzuleitungen verwenden.

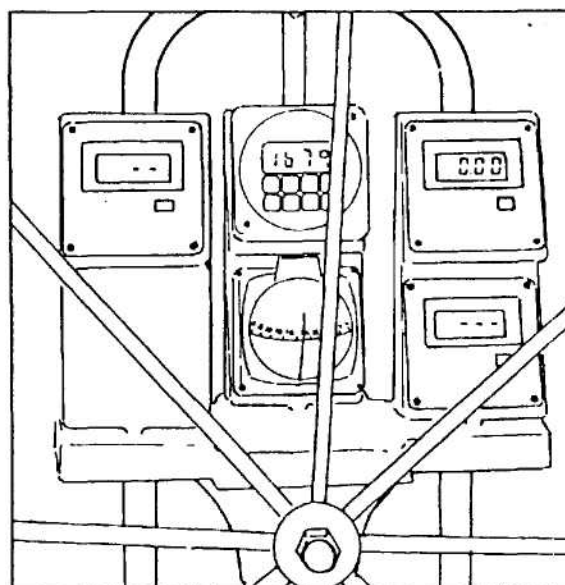


Bild 32 Die Cockpit-Instrumente von achtern gesehen

Das Achterstag eignet sich nicht als UKW-Sprechfunkantenne oder für einen Loran-Navigator. Eine Antenne dafür muß im Masttopp montiert werden.

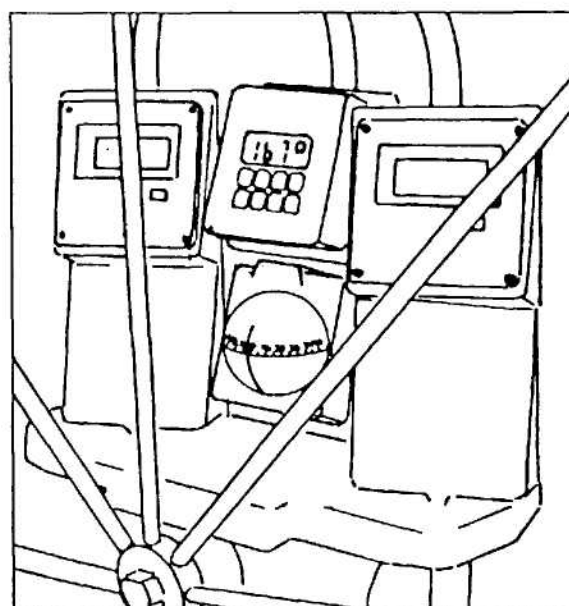


Bild 33 ... und zur Seite gedreht: Jederzeit ein optimaler Blick auf die Anzeigefelder

Anker

Das Wissen um ausreichend schwere Anker, die richtige Ankerart auf entsprechendem Ankergrund, Ankerkette und auch die Länge der Ankerleinen gehört in das große Kapitel Seemannschaft und kann in dieser Bedienungsanleitung nicht abgehandelt werden. Wir liefern je nach Ausstattungsstand verschiedene Ankertypen und -größen.

Die ausgerüstete DEHLER 36 CWS ist ca. 5,6 Tonnen schwer. Es empfiehlt sich ein Anker (Pflugschar-Anker oder Bruce-Anker) von 15 kg und ein ausreichend langer Kettenvorlauf. Er findet Platz in dem Ankerkasten auf dem Vordeck.

Heckanker-Vorrichtung

Die DEHLER 36 CWS ist an der Bb.-Seite des Heckkorbes mit einer ausklappbaren Halterung für einen Bruce-Heckanker (10 kg) ausgerüstet. Zum Ankern wird die Ankerleine angeschlagen, die zwei Sicherungsbolzen für den Anker entfernt, der Anker-Davit ausgeklappt und der Anker fallengelassen (siehe Skizze).

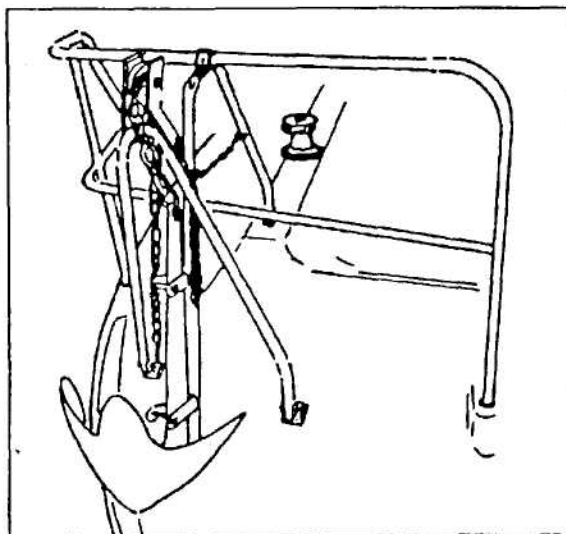


Bild 34 Der Heckanker seeklar gesichert in seiner Halterung am Heckkorb...

Das Einholen der Ankerleine erleichtert die Centralwinsch. Die Ankerleine wird über die Bb.-Winsch auf die Centralwinsch gelenkt.

TIP

Sie erleichtern sich die Ankermanöver, wenn Sie auch Ihren Buganker über das Heck mit der Centralwinsch einholen.

Achten Sie aber darauf, daß der Kettenvorlauf nicht durch die Umlenklöcke gezogen wird. Wenn Sie auf einen Kettenvorlauf verzichten, sollten Sie ein Reitgewicht auf die Ankerleine legen.

Der Heckanker kann auch als Buganker gefahren werden. Das Ende der Ankerleine wird außerhalb der Reling zum Bug geführt und dort belegt. Das Boot dreht sich selbständig in den Wind.

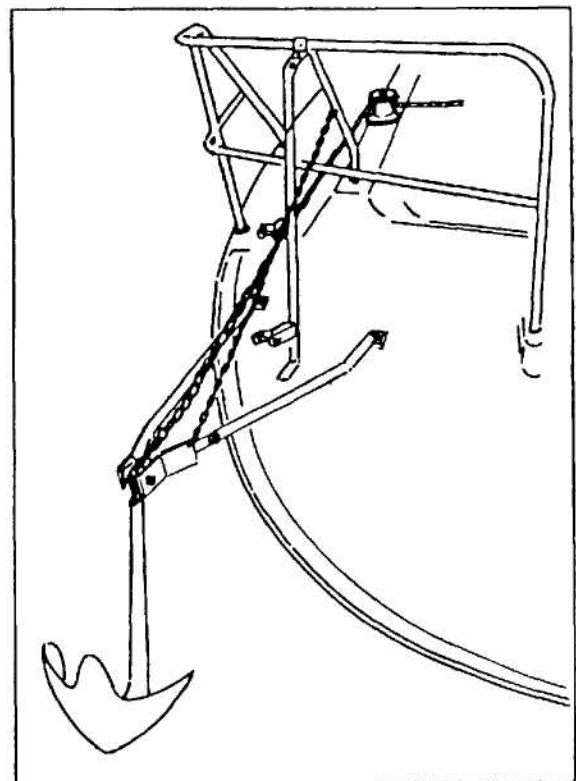


Bild 35 ... und klar zum Ankermanöver

Maschinenanlage und Wartung

Die DEHLER 36 CWS ist wahlweise mit einem YANMAR 2 GM 20 oder YANMAR 3 GM 30 ausgerüstet.

Bedienung und Wartung des Motors wird ausführlich im Handbuch des Herstellers erläutert. Die dort angegebenen Wartungsintervalle können nur eine grobe Angabe sein.

Viele Segler erreichen die angegebenen Motorstunden erst nach zwei Segelsommern. Aber gerade im Kurzzeitbetrieb hat der Motor einen besonders hohen Verschleiß. Die Wartungsintervalle sind daher wesentlich kürzer. Führen Sie die notwendigen Wartungsarbeiten deshalb mindestens einmal in der Saison aus.

Motor winterfest machen

Über die im Handbuch beschriebenen Maßnahmen hinaus empfehlen wir vor dem Winterlager die folgenden Mindestarbeiten:

1. Ölwechsel
2. Dieseldienststoff mit einem Schutzöl (z.B. Desolit TK) einfüllen
3. Motor ca. 14 min. laufen lassen, bis der gut vermischte Zusatz die Einspritzpumpe und die Düsen erreicht hat.
4. Ca. 3 Liter Frostschutzmischung 1:1 vorbereiten und durch die Seewasseransaugleitung des Motors einsaugen lassen.

5. Den Dieseltank auffüllen, damit Kondenswasserbildung vermieden wird.
6. Motoröl nach Entfernen des Luftfilters durch den Luftansaugstutzen direkt in die Brennkammer spritzen. Dazu den Kompressionshebel umlegen und den Motor kräftig mit der Hand durchdrehen.

Die Motorschaltung - Starten

Wir haben die bewährte Morse-Einheberschaltung eingebaut. Zum Einlegen des Leerlaufes vor dem Starten muß der Sperrkopf in der Neutralstellung des Schalthebels hineingedrückt werden. Der Schalthebel wird dann mit eingedrücktem Knopf nach vorn bzw. achtern geschwenkt.

Schalten Sie niemals von volle Fahrt voraus auf volle Fahrt achterraus.

Lassen Sie den Schalthebel zwischen beiden Manövern einige Sekunden in der Leerlaufstellung stehen und schalten Sie das Getriebe nur in niedrigen Drehzahlen.

Treibstoffversorgung

Trotz Vor- und Feinfilter reagiert der Dieselmotor sehr empfindlich auf verschmutzten Brennstoff. Füllen Sie deshalb keinen Diesel direkt in den Tank sondern grundsätzlich durch einen Trichter mit eingelegtem sauberen Leinentuch.

Der Kraftstofftank ist in der Bb.-Backskiste eingebaut. Ein zusätzliches Schnellschlußventil ist am Kraftstoffausgang des Tanks montiert. Nach Öffnen der Backskiste läßt sich an der vorderen Schotwand die Ringöse herausziehen und der Kraftstoffzufluß ist gesperrt. Stauen Sie sorgfältig, damit das Ventil nicht versehentlich ausgelöst wird.

Das abschraubbare Filtergehäuse und der Filter sollten regelmäßig kontrolliert und gereinigt werden. Sie finden den Filter an der Schotrückwand über dem geöffneten Niedergang unter dem Motorabdeckbrett.

Garantie

Lassen Sie Garantie-Reparturen nur von autorisierten Werkstätten durchführen. Sollten Probleme auftreten, so informieren Sie den Importeur oder uns rechtzeitig, damit wir helfen können.

Motorentlüftung

Eine zusätzliche Entlüftung für den Motor ist unter dem Steuermannssitz montiert und durch Hauben abgedeckt. Im Niedergang finden Sie an Bb. und Stb. zwei Niro-Kiemenbleche, die ebenfalls für die Be- oder Entlüftung des Motorraums sorgen.

Die Wellenanlage

Die Wellenanlage ist weitgehend wartungsfrei. Auch das äußere Gummilager wird durch Wasser geschmiert. Läuft es trocken, ist es nach kurzer Zeit zerstört. Über das Entlüften und Schmieren der Wellenabdichtung siehe das Wartungsblatt der Firma VOLVO. (Siehe auch Seite 4 dieses Handbuches.)

Über die in der YANMAR-Broschüre beschriebenen Wartungshinweise hinaus, muß die Wellenanlage nach 20 Betriebsstunden ausgerichtet werden. Wie dies geschieht, ist im Kapitel III, "Installation des Motors" beschrieben.

Die Zinkanode auf der Propellerwelle ist ein Verschleißteil. Sie sollte jährlich ausgetauscht und so montiert werden, daß eine gute elektrische Leitfähigkeit zwischen Welle und Anodeninnenteil vorhanden ist.

TIP

Die Zinkanode sollte auch ausgetauscht werden, wenn das Boot zu Reparaturzwecken aus dem Wasser muß.

Im mediterranen Bereich hat es sich als zweckmäßig erwiesen, Propellerwelle und Faltpropeller mit Giftfarbe zu streichen. Um die Wirkung der Zinkanode nicht zu beeinträchtigen darf diese auf keinen Fall gestrichen werden.

Faltpropeller

Faltpropeller müssen jährlich gewartet werden. Ein bebildertes Wartungsblatt der Herstellerfirma liegt Ihren technischen Unterlagen bei.

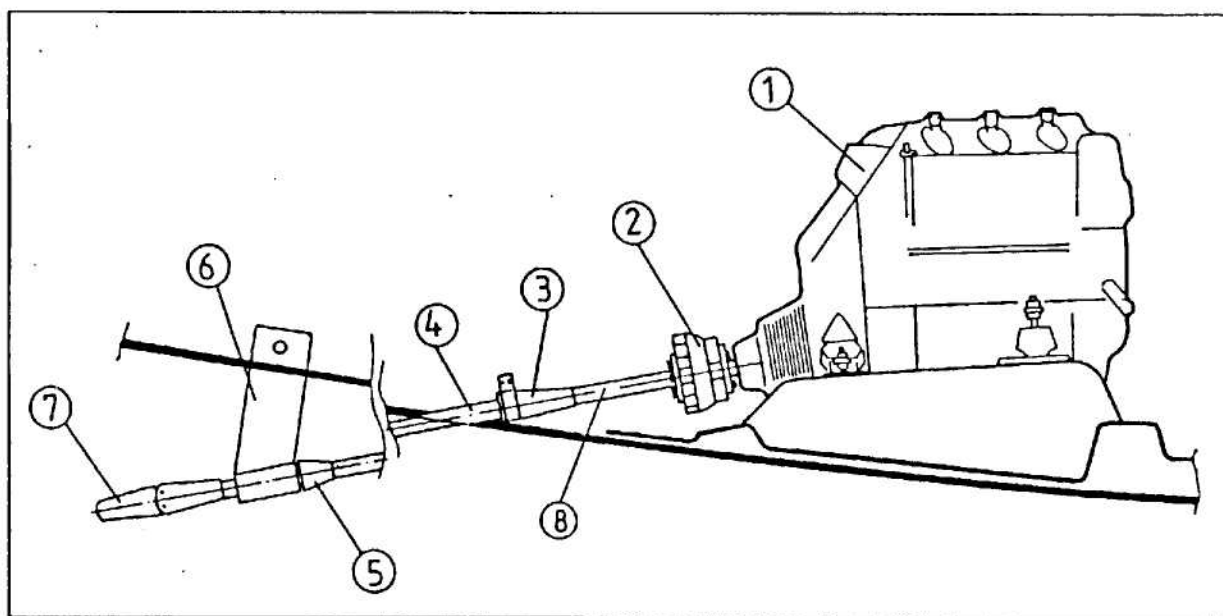


Bild 36 Skizze Wellenanlage

1 = Motor

2 = Centraflex-Wellenkupplung

3 = Volvo-Wellenlagerdichtung

4 = Stevenrohr

5 = Zinkanode

6 = Wellenbock mit Radizellager

7 = Faltpropeller

8 = Propellerwelle

Elektrische Anlage

Batteriekapazität

Im Instrumentenpaneel ist eine Batterie-Kapazitätsanzeige eingebaut (siehe untenstehende Skizze). Durch Knopfdruck zeigt Ihnen die aufleuchtende Diode den Ladezustand Ihrer Verbraucherbatterie an.

TIP

Die nach DIN 43539 gebauten Batterien sind weitgehend wartungsfrei. Aber sie entladen sich selbst pro Tag mit ca. 1 % ihrer Kapazität und sind nach 3 1/2 Monaten leer. Die Bleizellen sulfatieren und lassen sich dann nicht mehr so leicht nachladen. Lassen Sie es nicht so weit kommen.

Sollte die Kapazität unter 50% absinken muß die Batterie nachgeladen werden. Das ist mit dem Motor zeitaufwendig und störend, mit dem Landstromanschluß (siehe Seite 36) aber kein Problem.

Auf keinen Fall darf ein einfaches Ladegerät mit dem Landstromanschluß verbunden werden.

Sie gefährden das Leben der Crew!

Instrumenten- und Schaltpaneel

Je nach Ausstattungsstand sind in das Instrumenten- und Schaltpaneel über dem Navigationstisch UKW-Sprechfunkgeräte, Seefunkanlagen, Navigationscomputer und Autoradio montiert.

Die Aufnahmeplatte ist an Scharnieren angebracht. Durch einfaches Aufklappen lassen sich die rückwärtigen Teile der

montierten Geräte problemlos erreichen. Das seitlich angebrachte Schaltpaneel muß abgeschraubt werden, wenn die Schalter, die gleichzeitig Thermosicherungen beinhalten, ausgewechselt werden müssen.

Eine aufgeklebte Schalterbezeichnung erleichtert die Handhabung.

Die Bordsteckdose vervollständigt die Schaltereinheit. Sie können daran 12-V-Geräte bis max. 10 Ah anschließen, wenn Sie diese mit einem 2-poligen Auto-steckeradapter für Zigarettenanzünder ausstatten.

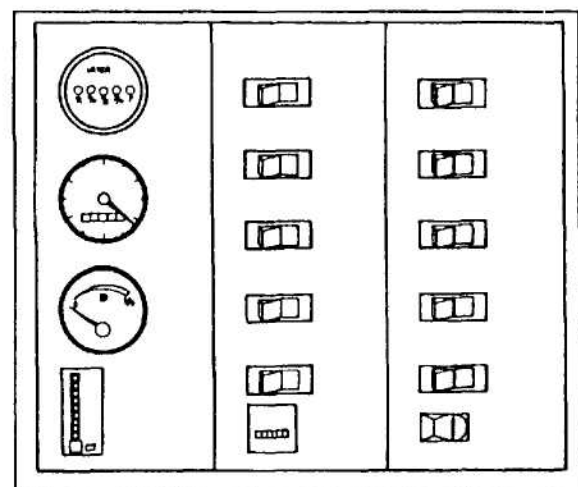


Bild 37 Schaltpaneel

Der Landstromanschluß

Der von uns gelieferte Landstromanschluß besteht aus:

1. einem 10 m langen Landstromkabel mit CEE-Stecker und Philippi-Kupplung
2. einem Paneel mit 110/220 V-Steckdose, rotem beleuchteten Kontrollschalter,
3. einem leistungsfähigen automatisch regelndem Ladegerät 35 A mit IU1A-Kennlinie und automatischer Ladestufe einer LED-Anzeige

grün = L = Laden

gelb = LE = Ladeende/Ladeerhaltung

rot = Störung

4. einer Landstrom-Kabelanschluß-Buchse, sie befindet sich im Ankerkasten
5. einem FI-Schutzschalter für Landstromanschluß im Vorschiffswäscheschrank Bb. (bis Bau-Nr. 219). Ab Bau-Nr. 220 finden Sie den Schalter im vorderen Salonschrank, Bb.

Laut Vorschrift müssen die Landstromsteckdosen mit CEE-Steckdosen und einem Fehlerstrom-Schutzschalter ausgerüstet sein. Finden Sie in den Häfen Anlagen mit diesen blauen CEE-Steckern, so kann man davon ausgehen, daß die Anlage fachgerecht installiert ist.

TIP

Sie benötigen zusätzlich eine Anzahl vorbereiteter Adapter, um die passenden Verbindungen bei anderen Steckertypen herzustellen.

Der Landstromanschluß darf nie ohne Fehlerstrom-Schutzschalter oder dazwischengeschalteten Steckmat betrieben werden.

Die 110/220 V-Steckdose ist betriebsbereit, wenn das Landkabel eingesteckt ist. Gleichzeitig werden die Batterien automatisch geladen.

Eine Überladung der Batterien ist nicht möglich. Trotzdem sollte beim Verlassen des Bootes über mehrere Tage der Landstromanschluß unterbrochen werden.

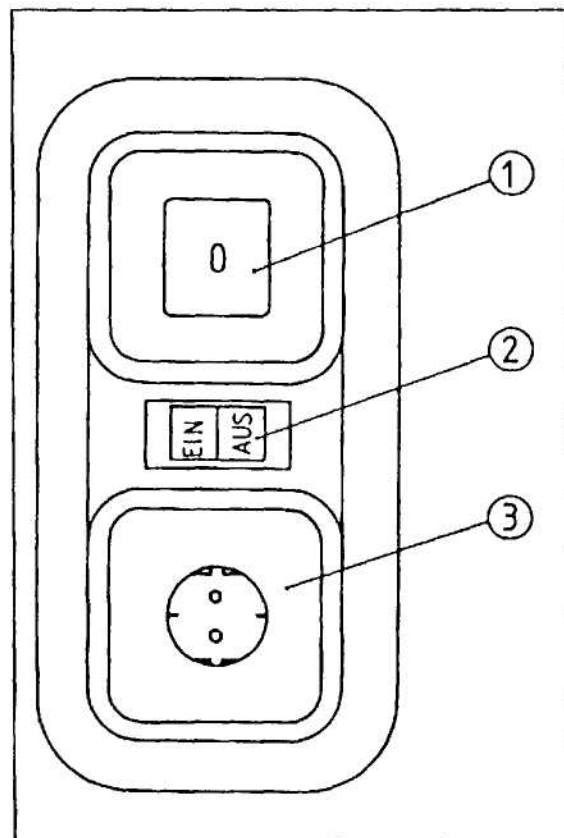


Bild 38 Der Landstromanschluß

- 1 = Warmwasser
(Sonderausstattung, sonst 110/220 V-Steckdose)
- 2 = Ladegerät
- 3 = 110/220 V-Steckdose

Postionsleuchten / Mastlampen

Die vorgeschriebenen Positionsleuchten sind vom Werk montiert und DHI-geprüft. Als Lichtquelle für

- Zweifarbenbuglaterne
Glühlampe 12V/25W, Fassung B 15
- Hecklaterne
Glühlampe 12V/10W, Fassung B 15
- Topplaterne (Dampferlaterne)
Glühlampe 12V/10W, Fassung B 15
- Rundumlaterne (Ankerlicht)
Glühlampe 12V/10W, Fassung BA15 S
- Dreifarbenlaterne
Glühlampe 12V/25W, Fassung BA 15

- Nr. 4 Frischwasser-/Absaugpumpe
- Nr. 6 Innenbeleuchtung Stb.
- Nr. 7 Heck- und Buglicht
- Nr. 9 Ankerlicht
- Nr. 10 Dreifarbenlaterne
- Nr. 11 Topplicht
- Nr. 15 Tankanzeige
- Nr. 16 frei
- Nr. 18 Betriebsstundenzähler
- Nr. 20 Tankgeber Diesel
- D+ Dauerplus, z. B. für Radio (muß abgesichert werden)
- E Erdungskabel an einem Borddurchlaß zusätzlich

Stromlaufplan

Die Kabelbezeichnung läßt sich aus dem Stromlaufplan auf Seite 38/39 zurückverfolgen

- Nr. 1 frei
- Nr. 2 Instrumentenfunktion
- Nr. 3 Innenbeleuchtung Bb.

Wartung der Anlage

Der hohe Salz- und Feuchtigkeitsgehalt der Luft auf See verursacht auch bei sorgfältigster Montage Korrosionserscheinungen an Kabelverbindungen, Steckanschlüssen und Klemmleisten. Prüfen Sie diese Teile einmal jährlich. Meistens reicht eine Sichtprüfung mit anschließendem Einsprühen der Bereiche mit einem Korrosions-Schutzmittel.

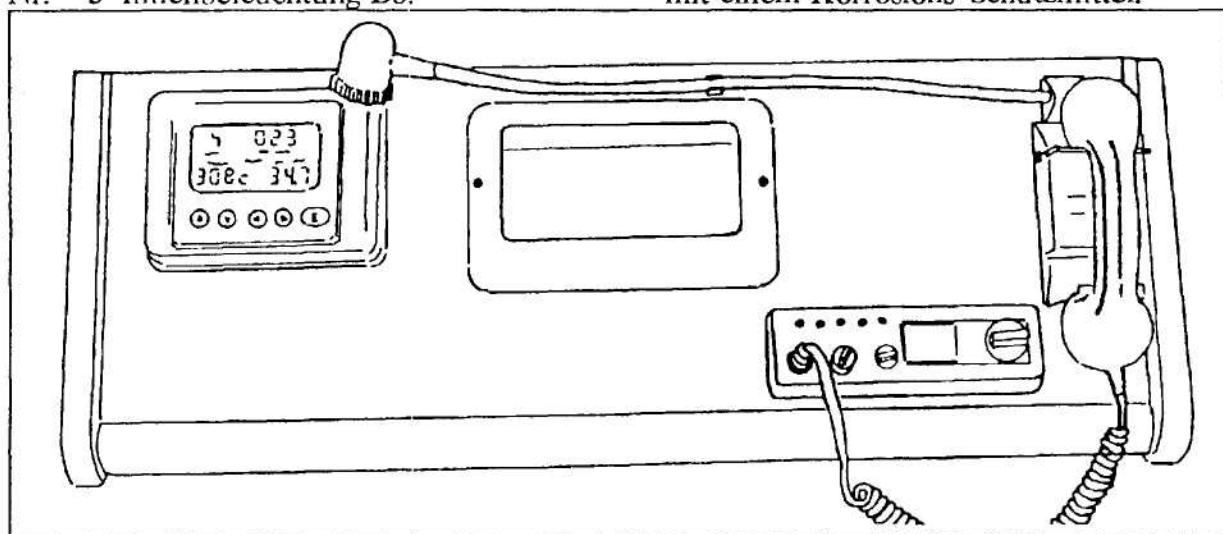
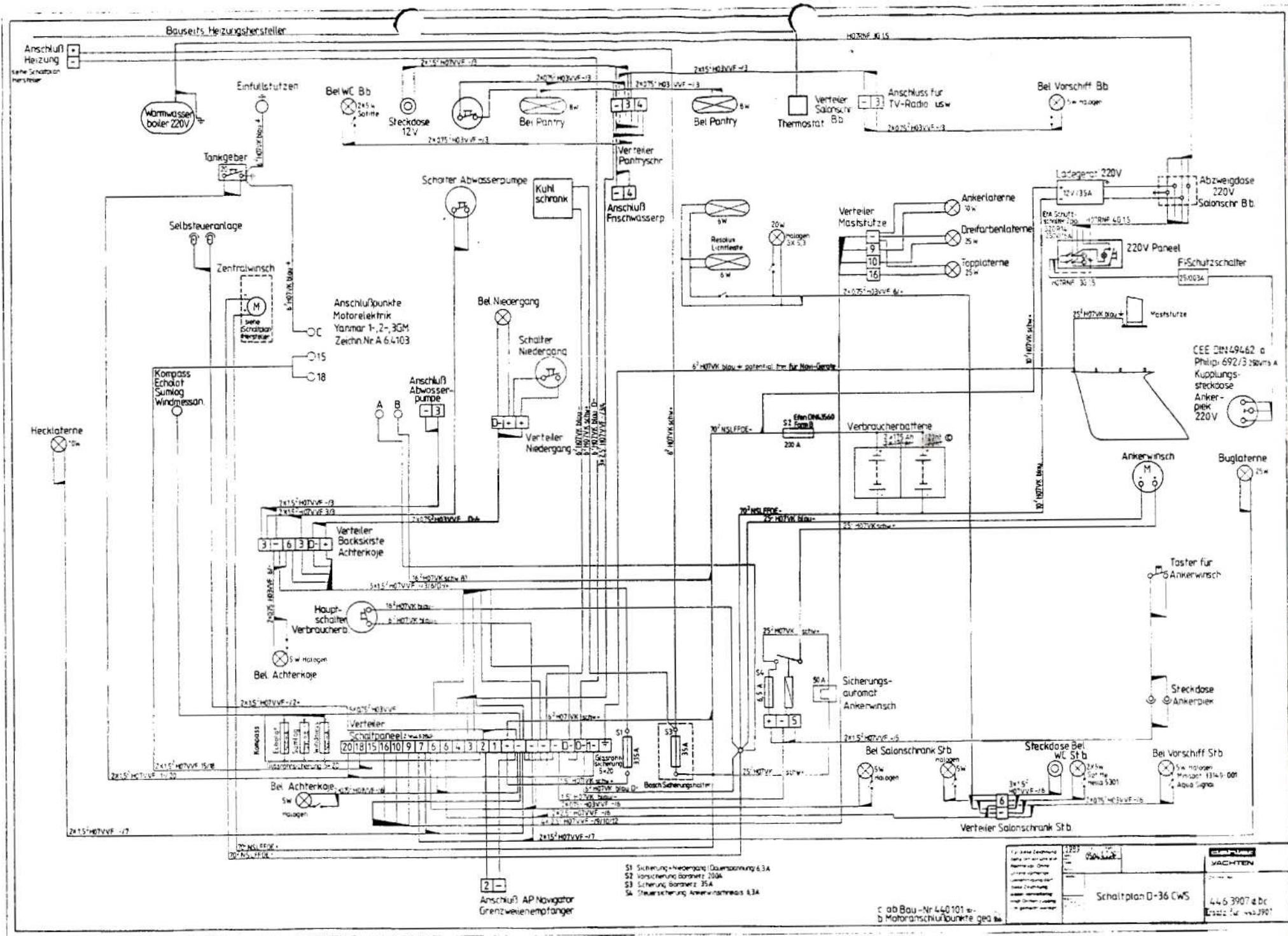
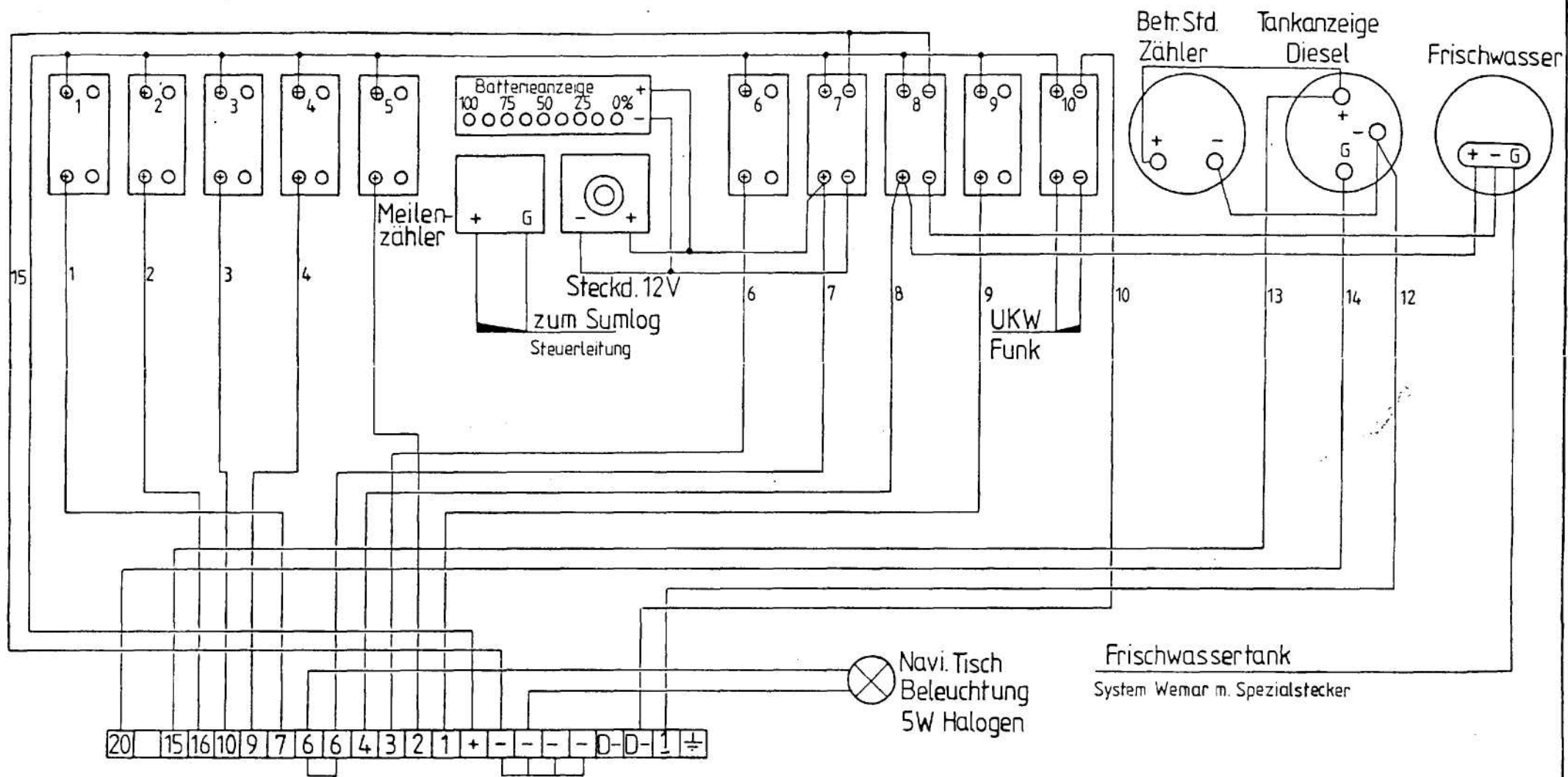


Bild 39 Der Navigationsplatz mit Instrumenten. Es ist Platz für weitere Geräte





- 1 Bug u. Hecklaterne
- 2 Toplaterne
- 3 Dreifarbenlaterne
- 4 Ankerlaterne
- 5 Navigationsgeräte
- 6 Innenbeleuchtung B.b.
- 7 Innenbeleuchtung St.b.
- 8 Wasserpumpe
- 9 Reserve (Lenzpumpe)

- 10 UKW-Anlage
- 1-10 Schutzschalter
thermisch EtA 3120 R 14 10A

Kabel von Schaltergruppe zum Verteiler
Ölflex 18x2,5² Nr. 1-17 1,60 m

Für diese Zeichnung behalten wir uns alle Rechte vor. Ohne unsere vorherige Genehmigung darf diese Zeichnung weder vervielfältigt noch Dritten zugäng- lich gemacht werden.	1989	Tag	Name
	Das	31.03	Stuppie
	Gepr.		
	Norm		
	Maßstab		
	Maße ohne Toleranz- ang. nach		
Schaltpaneel DEHLER 36 CWS; 36DB 37 CWS			
ab: 018			
Zeichn. Nr. A.6.3847b			
Ersatz für 44.6.3847			

Fehlersuche in der elektrischen Anlage

Bei Funktionsstörungen von elektrischen Anlagen und Geräten prüfen Sie zunächst, ob das Gerät defekt ist oder ob die Leitung keine Spannung hat.

Defekte Geräte lassen sich in den seltensten Fällen mit Bordmitteln reparieren. Bauen Sie die Geräte aus und übergeben Sie sie uns oder einem von uns benannten Service-Partnern.

Keinesfalls dürfen beim Ausbau die Gehäuse beschädigt oder die Steckverbindungen der Kabel abgekniffen werden. Lesen Sie die mitgelieferten Bedienungsanleitungen, die immer an Bord bleiben sollten. Holen Sie sich ggf. sachkundige Hilfe.

Sind die Geräte intakt, prüfen Sie, ob die in den Schaltern eingebauten Thermo-sicherungen funktionieren:

Wenn ein Gerät ausgefallen ist, stellen Sie anhand des Schaltplanes auf Seite 38 ff. fest, welche weiteren Verbraucher mit diesem Gerät über denselben Schalter abgesichert sind. Funktioniert dieser Verbraucher auch nicht, wechseln Sie die Sicherung aus.

Danach verfolgen Sie mit Hilfe eines Spannungsprüfers die Leitung vom Endverbraucher bis zur Sicherung. So läßt sich feststellen, bis zu welchem Verteiler oder Steckkontakt die nötige Spannung vorhanden ist.

Im Stromlaufplan finden Sie die Verteilerbrücken, elektrische Knotenpunkte, die zunächst kontrolliert werden müssen. Die Kabelenden sind numeriert (siehe Schaltplan Seite 38/39). Klemmen Sie beim Ausbau eines Verbrauchers den Minuspol der Batterie ab. Schalter und Kabelenden liegen z. T. frei.

Die Verteilerbrücken finden Sie wie folgt (siehe Skizze nächste Seite):

1. Klemmleiste Mastverteiler: unter der ABS-Abdeckung für die Maststütze der Verteiler für sämtliche Mastkabel.
2. Klemmleiste Salon Stb.: am Hauptschott Stb. im vorderen Schapp
3. Klemmleiste im Pantryschrank: Über der Klemmleiste Nr. 4 ist eine weitere Klemmleiste geschaltet, an ihr sind Radio und Fernseher angeschlossen.
4. Klemmleiste Bb. Rumpfwand: Dieser Verteiler wird über das zweite Fach von vorn erreicht.
5. Hauptverteiler Navi-Platz: Mit zwei Schrauben wird das lederbezogene Holzpaneel entfernt. Hier erreichen Sie auch die Sicherungen für die Steuersäulen-Instrumente.
6. Sicherungsschlüssel für Verbraucher: eingebaut in den Kleiderschrank der Achterkajüte
7. Klemmleiste Niedergang: nur für die Niedergang-Beleuchtung
8. Klemmleiste Achterschiff: im ersten Stauraum unter der Doppelkoje
9. Sicherungsschlüssel für Starterbatterie: eingebaut im Fußraum der Doppelkoje

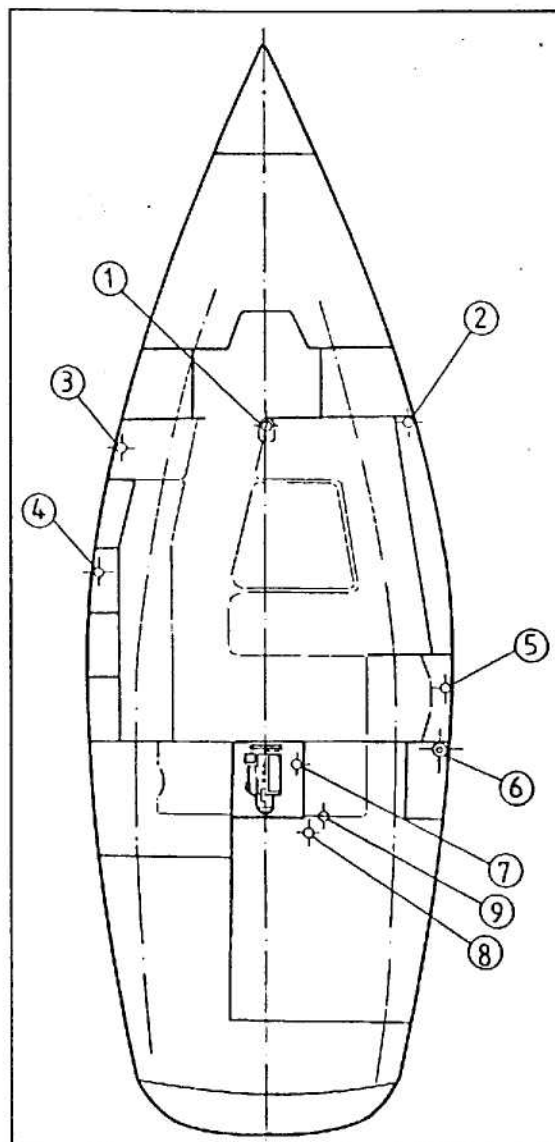


Bild 40

Heizung

Der Lieferumfang der Eberspächer-Diesel-Heizung D3L wurde auf den Bootsbetrieb der DEHLER 36 CWS abgestimmt und von Spezialisten des Herstellers abgenommen.

Ausrüstungsteile, die in der technischen Beschreibung und Einbauanleitung beschrieben sind, wurden von uns nur z. T. eingebaut oder sind in unserem Lieferumfang nicht enthalten.

Bitte machen Sie sich besonders mit dem Kapitel "Funktionsbeschreibung" vertraut. Auch die wichtigen Hinweise im Kapitel "Störung" sollten Ihnen bekannt sein.

Die Bootsheizung wurde von uns in der Bb.-Backskiste im oberen Süllrandbereich eingebaut. Die Betriebsgeräusche sind in der Achterkajüte nur wenig und im Vorschiff überhaupt nicht wahrnehmbar. Der Temperaturregler ist im Salon auf der Bb.-Seite auf der Rüsteisenverkleidung montiert.

Im Schiff verteilt befinden sich vier Warmluft-Austrittsöffnungen. Der Austritt im Cockpit, in der Achterkajüte und im Salon/Navigationsbereich sind regulierbar. Der Warmluftaustritt im Vorschiff ist aus Sicherheitsgründen ständig auf.

Heizungsbetrieb an Bord

Mit dem Einbau von Heizung, Kühlschrank, Radio und Fernseher steigt der Stromverbrauch erheblich. Bitte denken Sie daran, daß auch Ihre Batteriekapazität von 340 Ah ohne Landstrom-

anschluß begrenzt ist. Im Dauerbetrieb regelt sich die Heizung automatisch auf einen Verbrauch von 2,2 Ah ab.

Störungen

Hier bitten wir Sie, die Hinweise der Eberspächer Information zu beachten. Denken Sie darüber hinaus an die vier Warmluftaustritte, von denen drei verschlossen und der Austritt im Vorschiff zugestellt sein kann.

Den Überhitzungsschalter erreichen Sie über den großen Backskistendeckel und Einstieg in die Backskiste.

TIP

Vor dem Betrieb der Heizung: Kamin mit Haube auf die Decksverschraubung an der Bb.-Achterkante montieren! Nach Betriebsende Verschuß gut festschrauben, eindringendes Wasser zerstört die Brennkammer!



Ruderanlage

Die Radsteuerung

Die DEHLER 36 CWS ist serienmäßig mit einer modernen Radsteuerung der Marke Whitlock, System COBRA 5, ausgerüstet.

Die Anlage dämpft besonders bei Belastung z. B. im hohen Seegang den Ruderdruck. Das Rudergefühl bleibt sehr direkt.

Ein Kegelzahnrad im Steuerkopf überträgt die Kraft des Steuerrades auf ein Dreiviertel-Tellerrad. Daran ist die Übertragungsachse verschraubt, an deren unteren Ende ein Ruderhebel geschweißt ist.

Über eine Schubstange wird die Kraft auf den Ruderquadranten zur Ruderwelle übertragen.

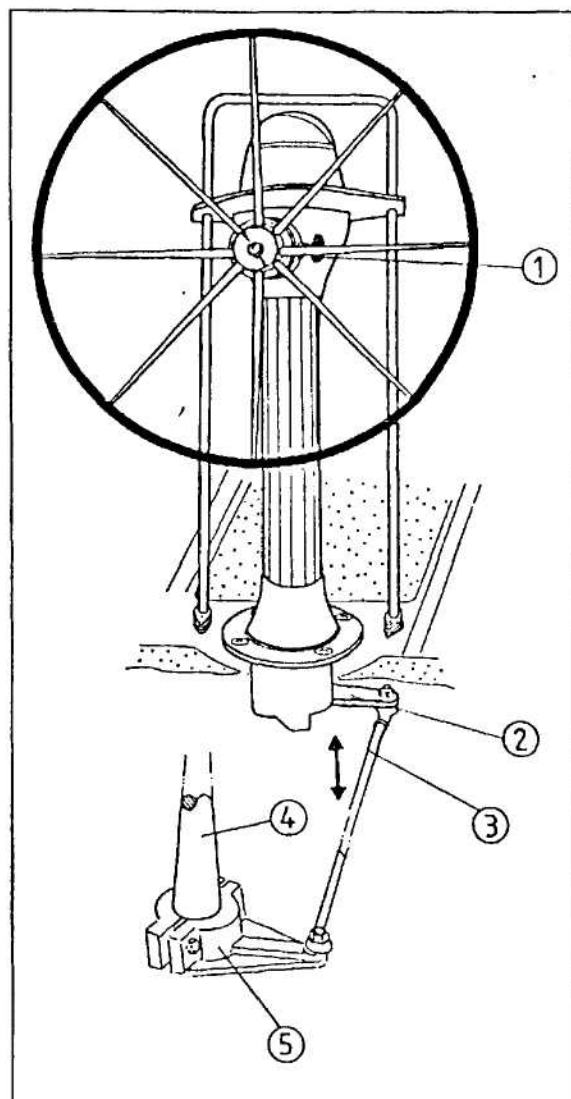


Bild 41 1 = Feststeller
2 = Ruderhebel Steuersäule
3 = Schubstange
4 = Ruderwelle
5 = Ruderquadrant

Pflege der Whitlock-Anlage

Einmal im Jahr müssen die sechs Ringkopfschrauben der Topp-Platte (19) entfernt, gesäubert und unter Verwendung von Dura-Lake-Paste (L) neu eingeschraubt werden. Das Gleiche gilt für die Senkkopfschrauben, die das Bremsgehäuse (16) im Steuerkopf halten. Das Steuerrad wird dabei entfernt.

Mindestens zweimal in der Saison sollte die komplette Säule mit Süßwasser abgespült und mit einem guten Autowachs poliert werden. Lackschäden werden mit speziellem Emaillack der Firma Whitlock behandelt oder mit einem Lack für Alu-Oberflächen ausgebessert.

Einmal jährlich werden die Befestigungsteile der Ruderkraftübertragung und deren Sicherung kontrolliert.

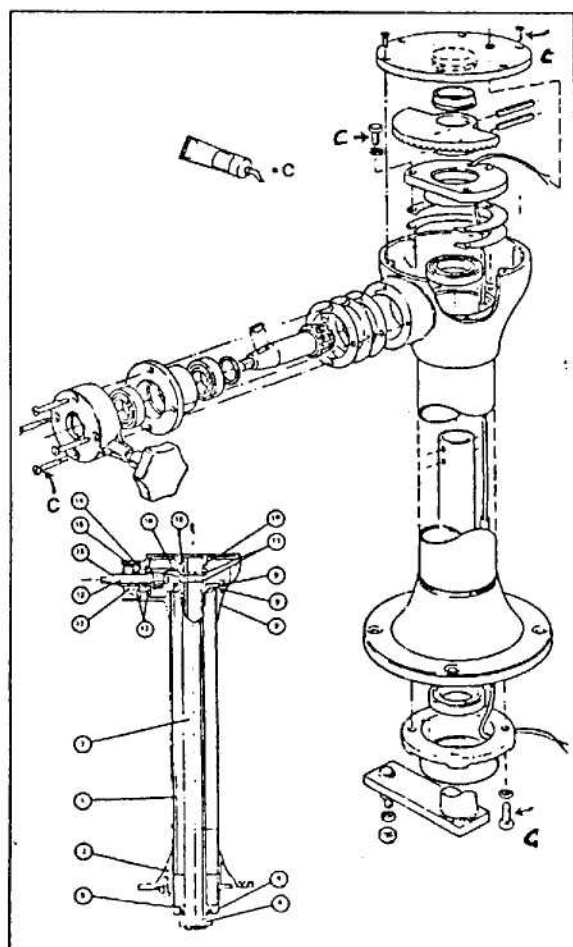


Bild 42

Alle zwei Jahre wird die Topp-Platte (19) entfernt, Tellerrad und Antriebsritzel nachgefettet. Dabei läßt sich nachprüfen, ob das Zahnrad noch fest auf der Welle sitzt und die Spannstifte kein Spiel aufweisen.

Man dreht das Steuerrad bis zum Anschlag und mit zusätzlichem Kraftaufwand wird geprüft, ob zwischen den genannten Teilen Spiel vorhanden ist. Die Topp-Platte wird mit Dichtungsmasse (L) abgedichtet, die Schrauben wieder mit Dura-Lake-Paste eingesetzt. Das Steuerrad sollte nicht mehr als 1 cm Spiel am Griffband haben.

Das Spiel wird wie folgt beseitigt:

Entfernen Sie das Steuerrad, den Keil (15), die vier Senkkopfschrauben, welche das Bremsgehäuse einschließlich Lagerführung (13) und Ritzel (12) halten. Montieren Sie das Steuerrad ohne Keil und ziehen Sie an dem Steuerrad die komplette Lagereinheit heraus. Helfen Sie mit einem Plastikhammer vorsichtig nach. Entfernen Sie eine der Unterlegscheiben, die sich zwischen Lagergehäuse und Steuersäulenkopf befinden. Danach das Ganze in umgekehrter Reihenfolge unter Verwendung von Dura-Lake-Paste wieder montieren. Sollte das Entfernen einer Ausgleichscheibe nicht ausreichen, so muß dieser Vorgang wiederholt werden. Das Ritzel aber nicht so stramm einsetzen, daß das Eingreifen der Zahnflanken zu spüren ist.

Die Steuerkopf-Übertragungseinheit ist nicht in der Lage, die Aufgaben als Anschlagbegrenzung für das Ruderblatt zu übernehmen. Durch Fahrfehler - zu schnelle Fahrt achteraus und Loslassen

des Steuerrads – ist es durchaus möglich, daß der Ruderanschlag verbiegt. Um größere Schäden im Steuersäulenkopf zu vermeiden, ist nach einem solchen Vorfall s o f o r t eine Kontrolle notwendig!

Dura-Lake-Paste wird vom Hersteller empfohlen. Die Verwendung von Winschenfett ist ebenfalls möglich.

Ruderlager

Das modern geformte Ruderblatt mit der stark dimensionierten Aluminiumwelle und angeschweißtem Ruderblattgerüst benötigt nur wenig Aufmerksamkeit.

POM-Plastik Ruderlager (9) und Niro-Lagerhülse (8) sind verschleißfrei.

Das Ruderblatt ist aus Integral-Hartschaum gefertigt. Das freistehende Ruderblatt sollte bei jeder Gelegenheit auf Beschädigung untersucht werden.

Notpinne

Ihre Radsteueranlage ist technisch ausgereift und hat sich auf vielen tausend Yachten bewährt. Dennoch liefert DEHLER eine Notpinne. Sie wird nach dem Lösen der Schrauben auf das Kopfteil geklemmt und mit der Schraube gesichert.

TIP

Kleben Sie einen passenden Gabelschlüssel mit Tape auf die Notpinne. So vermeiden Sie im Ernstfall unnötigen "Trouble".

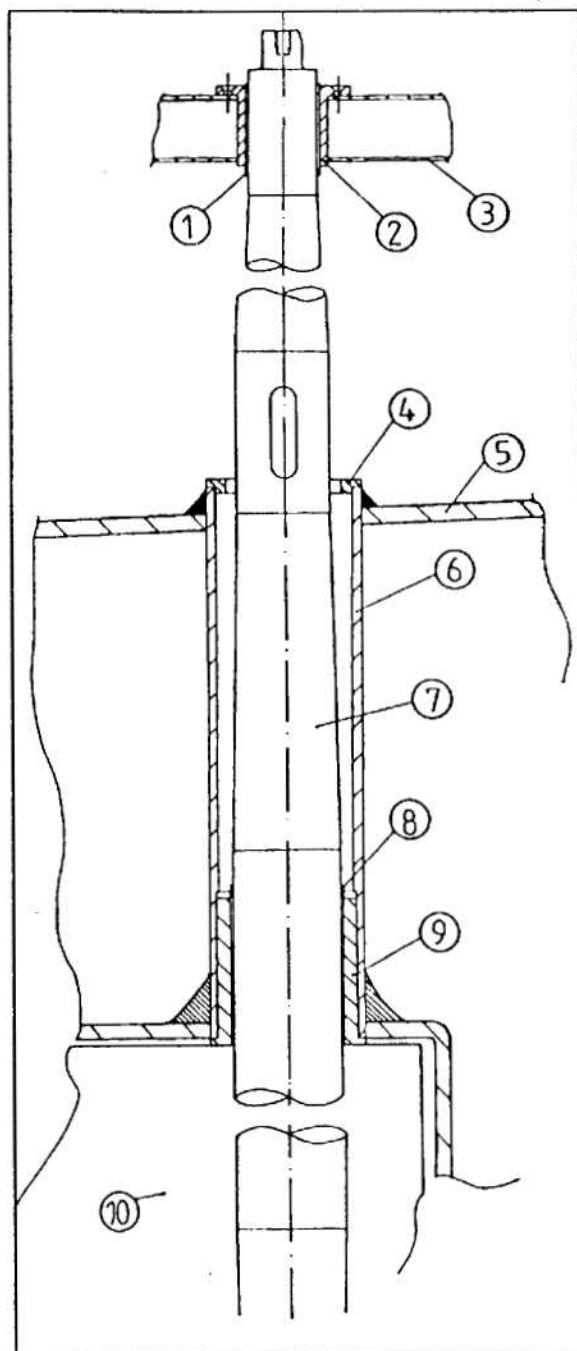


Bild 43 Ruderwellenlager

- 1 = Lagerhülse oben
- 2 = Ruderwellenlager oben
- 3 = Alu-Ruderbrücke
- 4 = Ring für Ruderkererrohr
- 5 = GFK-Deck/Führungswanne
- 6 = Ruderkerer
- 7 = Ruderwelle
- 8 = Lagerhülse unten
- 9 = Ruderlager unten für Ruderkererrohr
- 10 = Ruder

Borddurchlässe und Absperrventile

Sämtliche Borddurchlässe müssen von Zeit zu Zeit überprüft werden: Die Schlauchschellen mindestens einmal im Jahr nachziehen, die Überwurfmuttern der Borddurchlässe durch Nachziehen alle zwei Jahre kontrollieren. Die Schnellschlußkugelventile haben unter dem Bedienhebel eine Stopfbuchse. Sie kann nachgezogen werden, falls dort geringe Mengen Wasser austreten.

- Nr. 1 Borddurchlaß 1 1/2" Sumlog Silva 225/220
- Nr. 2 Borddurchlaß 1 1/2" Echotol Silva 325/330
- Nr. 3 Borddurchlaß 3/4" Ablauf Handwaschbecken mit Schnellschlußkugelventil
- Nr. 4 Borddurchlaß 3/4" Seewassereingang für WC mit Schnellschlußkugelventil
- Nr. 5 Borddurchlaß 1 1/4" WC-Ausgang mit Schnellschlußkugelventil
- Nr. 6 Borddurchlaß 3/4" Spülenablauf mit Schnellschlußkugelventil. Der Borddurchlaß befindet sich hinter dem Kocher rechts
- Nr. 7 Borddurchlaß 3/4" Ablauf Handwaschbecken und ggf. Dusche mit Schnellschlußkugelventil
- Nr. 8 Borddurchlaß 3/4" Seewassereingang für WC mit Schnellschlußkugelventil
- Nr. 9 Borddurchlaß 3/8" WC-Ausgang mit Schnellschlußkugelventil
- Nr. 10 Borddurchlaß 3/8" Entlüftung Fäkalientank
- Nr. 11 Borddurchlaß 2" Auspuffaustritt
- Nr. 12 Borddurchlaß 1 1/4" Wasser-
austritt Bilgenlumpumpe

- Nr. 13 Borddurchlaß 3/4" Kühlwasser-
austritt Motor mit Schnell-
schlußkugelventil. Zu erreichen
unter der hinteren Doppelkoje im
Batterieraum
- Nr. 14 Borddurchlaß Süßwasserpumpe
Pantry (Sonderwunsch)
- Nr. 15 Borddurchlaß 1 1/4" Wasser-
austritt elektrische Bilgenpumpe
(Sonderwunsch)

TIP

Schließen Sie die ständig unter der Wasserlinie liegenden Ventile 4, 5, 8, 9 und 13, wenn Sie das Schiff für längere Zeit verlassen. Vergessen Sie nicht, vor allem das Motorkühlwasserventil vor Inbetriebnahme wieder zu öffnen.

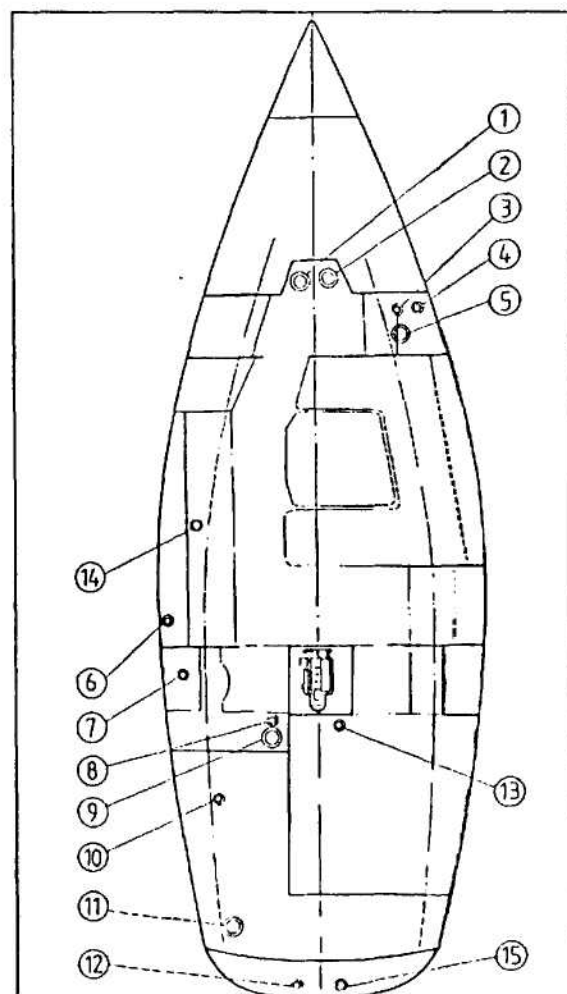


Bild 44

Innenausstattung Kühlschrank

Als Kühlschrank haben wir einen WAECO-Coolmatic RA 80 mit Kältespeicher und elektrischer Programmsteuerung eingebaut und zusätzlicher Rückraumentlüftung.

Machen Sie sich bitte mit der TEC-Programmsteuerung vertraut. Wenn Probleme mit dem Kühlschrank auftreten, arbeiten Sie bitte die Fehler-suchtablette durch, ehe Sie uns oder den Kundendienst der Firma WAECO informieren.

Ist der Kühlschrank vollkommen funktionslos, ist die 15 Ah-Kühlschranksicherung defekt. Zum Tausch muß der Kühlschrank ausgebaut werden.

In der Mitte der Schrankseitenwände befinden sich links und rechts jeweils zwei Kreuzschlitzschrauben, durch Abdeckkappen verdeckt, die gelöst werden müssen. Sobald diese entfernt sind, läßt sich der Kühlschrank problemlos hervorziehen. Sie erreichen die Sicherung unter der oberen Schutzkappe des Elektronikteils.

Trinkwasseranlage

Der Trinkwassertank befindet sich unter der hinteren Sitzbank des U-Sofas. Gefüllt wird der Tank durch einen blau gekennzeichneten Decks-Einfüllstutzen auf der Stb.-Seite direkt über dem Tank.

TIP

War längere Zeit Wasser im Tank, wechseln Sie es gegen frisches Wasser aus. Fügen Sie Ihrem Wasser handelsübliche Wasseraufbereitungsmittel hinzu.

Das Wasser für die Pantry und die Waschbecken in den Toilettenräumen wird über eine elektrische Druckwasserpumpe gefördert.

Nach Einschalten des Kippschalters auf dem Schalterpaneel ist die Pumpe immer förderbereit.

Wenn der Wassertank leer ist, hört man während des Pumpens ein schnarrendes Geräusch. Schalten Sie die Pumpe sofort aus, um Trockenlaufen und Pumpenschaden zu vermeiden.

Kontrollieren Sie von Zeit zu Zeit alle Schlauchschellen der Wasseranlage.

TIP

Um den Tank zu reinigen, ist ein Inspektionsdeckel montiert. Der Deckel ist mit Dichtmasse zusätzlich eingedichtet. Nur mit einem langarmigen Hilfswerkzeug läßt sich der Deckel zerstörungsfrei herausdrehen.

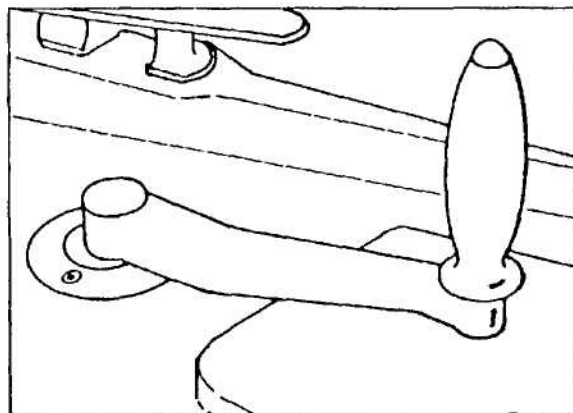


Bild 45

Warmwassersystem

Der Warmwasseraufbereiter nutzt mit einem Wärmetauscher das warme Kühlwasser der Zweikreiskühlanlage. Er liefert bei belastetem Motor pro Minute 8 Liter, erwärmt auf ca. 60 C. Bei unbelastetem Motor dauert der Aufwärmvorgang länger.

Im Wärmetauscher ist ein Heizstab integriert. Wird Strom über den Landstromanschluß bezogen, erwärmt er das Wasser. Der Schalter mit Kontrollampe für den Heizstab befindet sich im vorderen Schrank der Pantry-Zeile (siehe Seite 36).

Der Warmwasseraufbereiter ist in der Bb.-Backskiste eingebaut. Nach einer Betriebsdauer von zehn Stunden müssen sämtliche Schlauchschellen nachgezogen werden. Ein Sicherheitsventil am Warmwasseraufbereiter gibt bei zu hohem Druck kleine Mengen Wasser ab, das sich unter dem Montageplatz sammelt. Überprüfen Sie von Zeit zu Zeit den Montageraum. Thermostat nicht höher als 60 C einstellen.

Warschau: Nach Inbetriebnahme oder nach Füllen des leeren Wassertanks Warmwasserhahn öffnen, Wasser laufen lassen und erst dann den Heizstab einschalten. Ohne Wasser schmilzt der Heizstab.

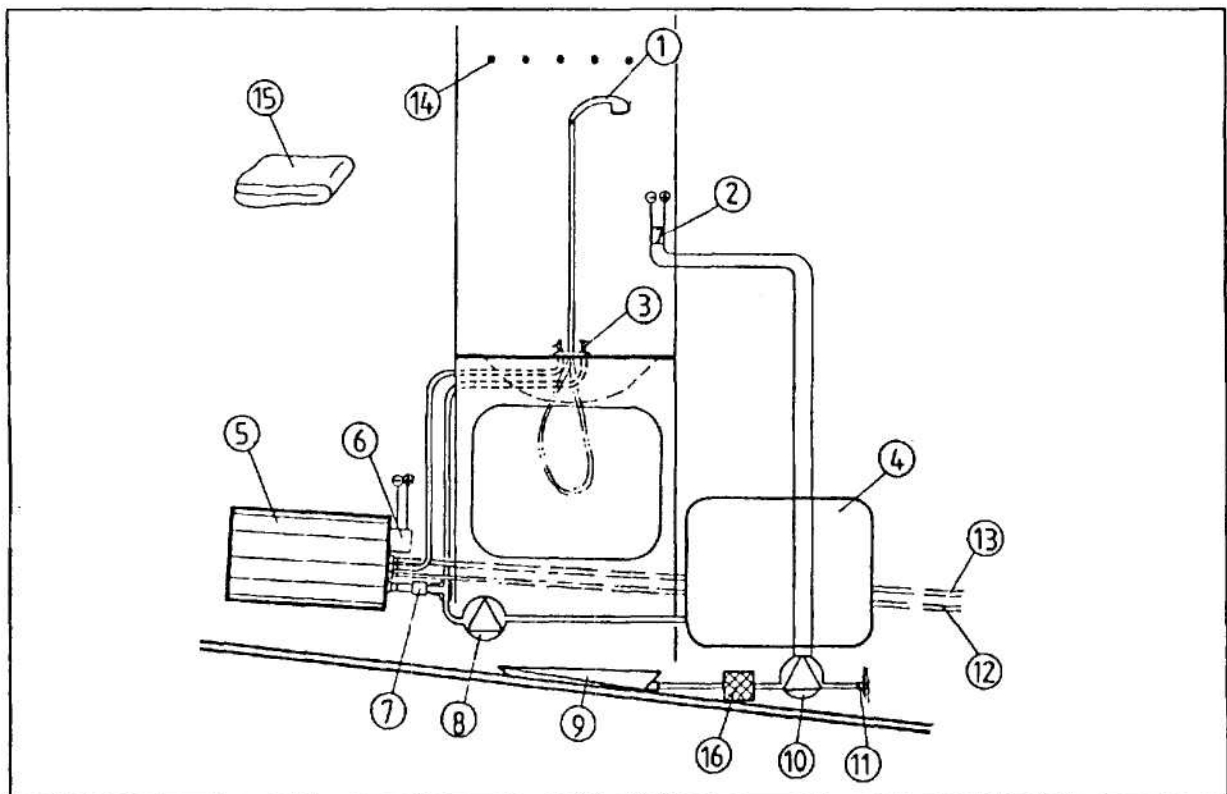


Bild 46 Warmwasseranlage

- 1 = Handbrause
- 2 = Schalter Schmutzwasserpumpe
- 3 = Wasserhähne
- 4 = Wassertank
- 5 = Warmwasserwärmetauscher
- 6 = Heizstab 110/220 V
- 7 = Rückschlagventil
- 8 = Druckwasserpumpe

- 9 = Fußwanne mit Teakgrätig
- 10 = Absaugpumpe
- 11 = Borddurchlaß Nr. 7
- 12 = Wärmetauscher Motor-Zulauf
- 13 = Wärmetauscher Motor-Ablauf
- 14 = Druckknöpfe für Duschvorhang
- 15 = Duschvorhang
- 16 = Filter Absaugleitung

Pump-WC

Ihr Boot ist serienmäßig mit einer Brydon-Bordtoilette ausgerüstet. Bitte beachten Sie die Bedienungsanleitung. Die Konstruktion der Brydon-Toilette hat sich vielfach bewährt. Funktionsstörungen liegen in erster Linie an Bedienungsfehlern oder einer Zweckentfremdung der Toilette.

Als Sonderzubehör bauen wir einen Fäkalientank ein. Der Tank gibt Ihnen die Möglichkeit, die Toilette auch im Hafen oder einer Badebucht zu benutzen. Wie die nebenstehende Skizze zeigt, ist nach dem Pumpenteil ein Aufnahmetank eingebaut, der Ihnen eine "Zwischenlagerung" erlaubt. Auf diese Weise kann die Toilette bis zu sechsmal benutzt werden.

Die Reihenfolge der Bedienungs-Handgriffe ändert sich nicht. Lediglich der dicke 1 1/4" Borddurchlaß Nr. 7 bleibt verschlossen. Auf See wird dieser Durchlaß geöffnet und der Fäkalientank mit Seewasser gespült. Wiederholen Sie die Spülung nach einiger Zeit.

Instandsetzungsarbeiten sind unangenehm. Machen Sie sich deshalb gründlich mit der Anlage vertraut und geben Sie Ihrer Crew die nötigen Hinweise.

TIP

Bringen Sie auf der Toilette gut sichtbar ein Schild mit den wichtigsten Bedienungshinweisen an.

Dusche

Als Sonderzubehör liefern wir einen Duschvorhang, eine Teakholzgräting und eine Absauganlage.

Über einen Kippschalter (Skizze Seite 49, Nr. 2), wird die Absauganlage eingeschaltet und über den Borddurchlaß Nr. 11 außenbords gepumpt.

In der Absaugleitung ist ein Schmutzsieb eingebaut. (Skizze Seite 49 Nr. 16). Es sollte von Zeit zu Zeit gesäubert werden. Sie erreichen das Sieb unter der Doppelkoje im Achterschiff (Starter-Batterieraum).

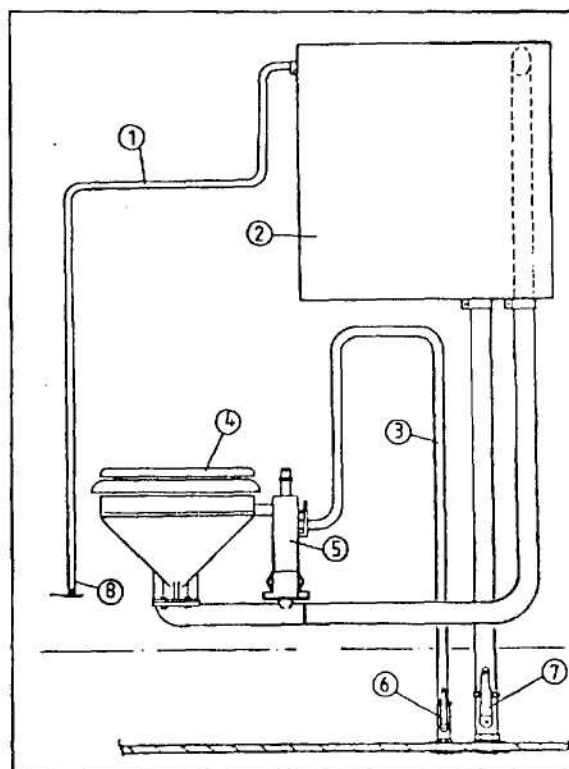


Bild 47 Toilettenanlage

- 1 = Entlüftungsleitung
- 2 = Fäkalientank
- 3 = Seewasser-Ansaugleitung
- 4 = Pump -WC
- 5 = WC-Bedienteil
- 6 = Schnellschlußschieber EIN
- 7 = Schnellschlußschieber AUS
- 8 = Borddurchlaß Entlüftung

Lenzpumpe

Serienmäßig ist eine Bilgenlenzpumpe montiert. Das Bedienteil und die Pumpe befindet sich links neben dem Steuerstand. Der Ansaugschlauch ist fest eingebaut. Die Lenzöffnung mit Rückschlagventil finden Sie unter den Kajütisch

Gasanlage

Der in die Küchenzeile eingebaute halbkardanisch aufgehängte Gaskocher mit Backofen wird mit den blauen 3-Liter "CAMPING-GAZ"-Flaschen betrieben. Diese Flaschen haben ein Rückschlagventil und ein Sicherheitsentnahmeventil. Die Flasche steht an der Bb.-Seite unter der CW-Brücke, damit das schwere Gas bei Leckage nicht ins Schiffinnere läuft.

Die Anlage wurde nach den technischen Regeln installiert und geprüft. Ein Prüfzeugnis wird mitgeliefert. Lassen Sie die Anlage alle zwei Jahre von einem Gasfachmann erneut überprüfen und den sicheren Zustand durch Stempel und Unterschrift bestätigen.

TIP

Ist der angeschweißte Standring der Gasflasche rostig, streichen Sie ihn mit einer guten Rostschutzfarbe, sonst läuft Ihnen später Rostwasser durchs Cockpit.

Beim Gebrauch von Gas ist Sorgfalt unerlässlich. Halten Sie immer die folgende Routine ein:

- Absperrhahn der Gasflasche im Cockpit öffnen
- Absperrhahn vor dem Kocher öffnen
- eines der Brennerventile eindrücken und das ausströmende Gas entzünden

- Den Bedienknopf ca. 10 Sekunden festhalten bis die Zündsicherung genügend erwärmt ist und ein Weiterbrennen zulässt.

Beim Abstellen des Kochers zunächst die Brennerventile schließen. Danach das Absperrventil des Kochers, das an der Flasche zudrehen. Wenn man bei der nächsten Benutzung zunächst ein Brennerventil am Kocher öffnet, hört man - bei einer intakten und absolut dichten Anlage - beim Drücken des Zündsicherungsknopfes das Austreten einer kleinen Gasmenge. Zur Prüfung kann dieses Gas entzündet werden.

TIP

Gas verflüchtet sich bei Temperaturen unter 10 Grad C langsamer. Die Flamme brennt zunächst etwas kleiner als gewohnt. Denken Sie an diese Möglichkeit, bevor Sie annehmen, die Gasflasche sei leer.

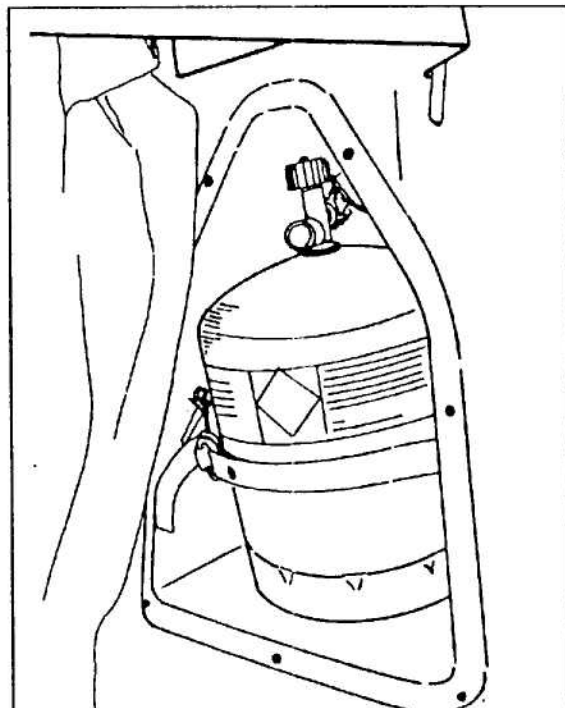


Bild 48 Die Gasflasche unter der CW-Brücke im Cockpit, die Reserveflasche findet gegenüber Platz

