

HANDBOK FÖR VINDÖ 32
Nötesunds Varv AB
440 90 Henån. Tel 0304/39290

Seit mehr als 50 Jahren bauen wir Boote in Nötesund, schon als man Boote aus Eiche, Steven aus gebogenen Stämmen und Masten aus ganzem Holz baute.

Da verließen Kutter, Tourenyachten, Rennyachten und Hochseeyachten die Werft in Nötesund und fuhren in die ganze Welt hinaus.

Die Erfahrung von jener alten Bootsbaukunst ist heute die Grundlage für die modernen vindöboote.

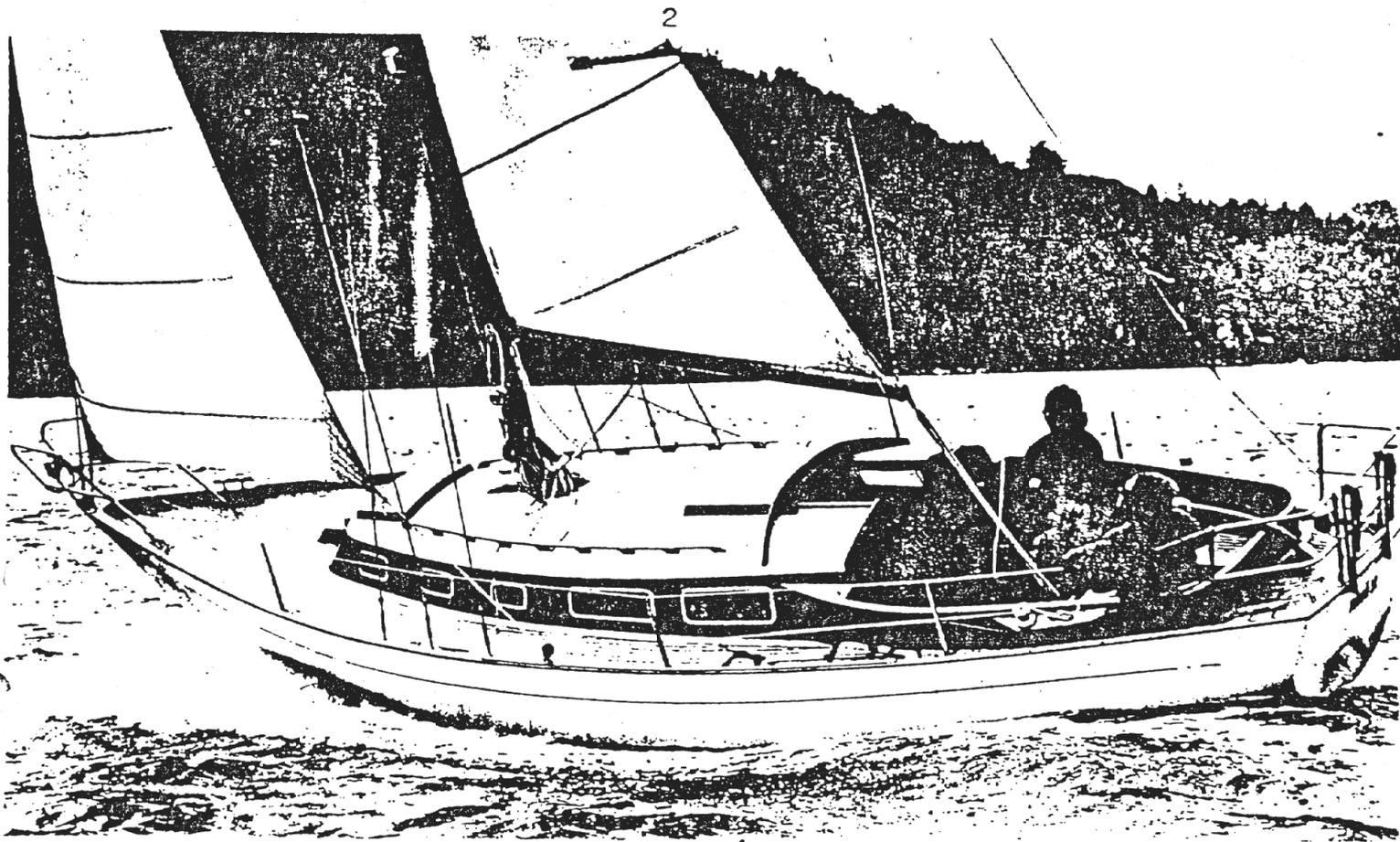
Ende der 60-iger Jahre änderten wir die Produktion und gingen zu Glasfaserverstärkten Rümpfen über. Dadurch konnte die Kapazität vergrößert werden. Ein modernes Material wurde mit der Eleganz des Holzes und seiner Vorteile vereint.

Dieses Handbuch soll Ihnen helfen, Ihr Boot zu pflegen, damit es seinen Wert behält.

Wir gratulieren Ihnen zu Ihrem neuen Boot und wünschen Ihnen und Ihrer Besatzung ein frohes segeln.



VINDÖ 32



Inhaltsverzeichnis

- 1 Vorwort
- 2 Inhaltsverzeichnis
- 3 Technische Daten der Vindö 32
- 4a Bootsaufbau
- 5a Bootsplan
- 6 Motor und Tankeinbau
- 7 Schraube
- 8 Elektrische Anlage
- 9 Segelplan
- 10 Maße des Riggs
- 11 Schaltplan
- 12 Belüftung
- 13 Lagerbock (Maßskizze)
- 14a Segeltrimm
- 15a Winterverwahrung
- 16a Frühjahrsüberholung
- 17a Bindereffsystem (Selden)

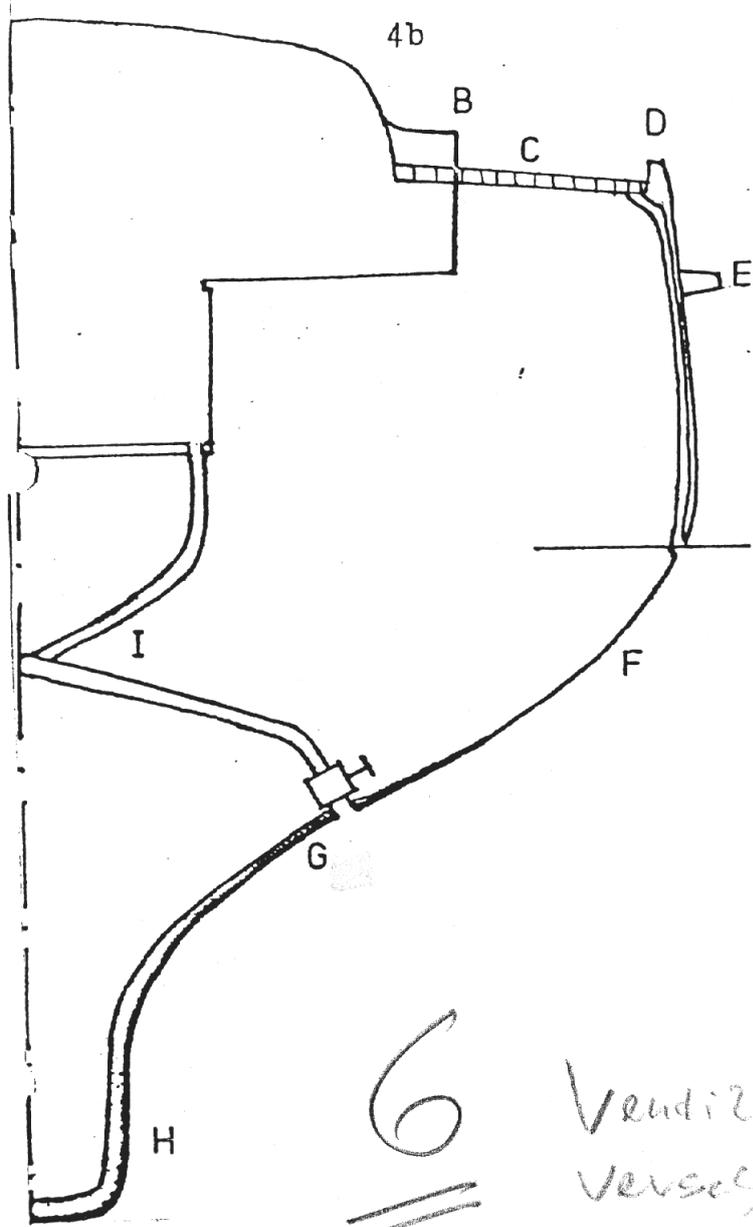
Technische Daten der Vindö 32

Länge über alles	8,95 m
Konstruktionswasserlinie	6,60 m
Breite	2,75 m
<u>Tiefgang</u>	<u>1,30 m</u>
Wasserverdrängung	3,60 t
Kielgewicht	1,50 t
Masthöhe	11,08 m
Masthöhe über dem Wasser	12,70 m
Größte Höhe von Kielunterkante bis Oberkante der Reling	2,929 m
Größte Höhe bei abmontierter Reling von Kielunterkante bis Oberkante Oberdeck	2,875 m
Freibordhöhe vorn	0,975 m
Freibordhöhe achtern	0,830 m
Segelfläche	
Großsegel	17,5 m ²
Focksegel	16,0 m ²
Sturmsegel	8,0 m ²
Genua 1	30,0 m ²
Genua 2	23,0 m ²
Spinnacker	50,0 m ²
Motor Volvo Penta MD 7	PS 13 HK oder 9,6 kW
Benzintank / Diesel	49,0 l
Wassertank	90,0 l

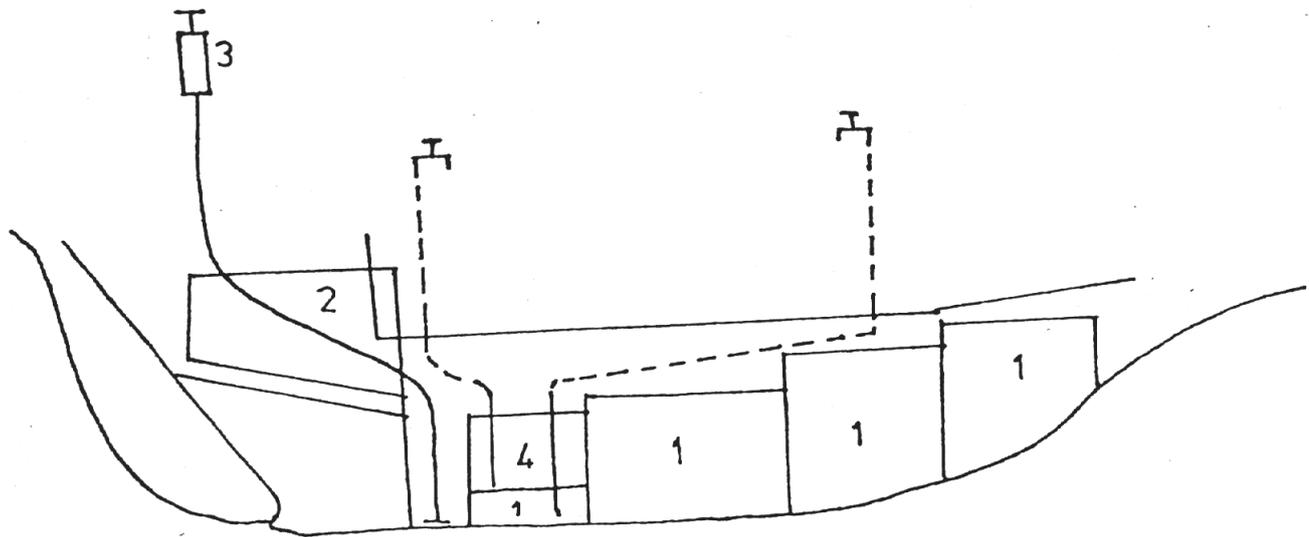
Bootsaufbau

Rumpf und Deck sind aus glasfaserverstärktem Kunststoff. Das Deck ist mit Teakholzplanken verkleidet, welche mit dem Deck verschraubt sind. Als Fugmasse wurde Silikongummi verwendet. Dadurch wird das Deck dicht und wartungsfrei. Aufbau und Luken sind aus massivem oder formverleimtem Mahagoni. Die Innenausstattung ist aus Mahagoni. Der Ballast besteht aus 1500 kg Blei, das im Kiel untergebracht ist.

- Handwritten: Sandwich?*
- A. Oberdeck aus 9 mm Plywood mit 12 mm Teakholzplanken.
 - B. Cockpitsüll aus 20 mm Mahagoni
 - C. Deckverkleidung aus 12 mm dicken Teakholzplanken, die am Deck festgeschraubt sind, Typ sandwich mit Divinylcell als Ausfugmaterial.
 - D. Fußleiste aus Teak.
 - E. Scheuerleiste aus Teak, verstärkt mit einer Traveller-Messing-schiene (Extra-Ausrüstung).
 - F.)
 - G.) Rumpfdicke **7,10** bzw. 15 mm.
 - H.)
 - I. Die Selbstentleerung des Cockpits hat einen Durchmesser von 25 mm.
1. Der Kiel besteht aus 4 eingelassenen Bleisegmenten mit insgesamt 1500 kg.
 2. Porylonisolierter Motorraum.
 3. Lenzpumpe backbord im Packskiste.
 4. Wassertank für 90,0 l.
Nachfüllanschluß am Deck backbord.
Lüftung endet unterm Schot backbord.



6 Ventile
versagtesse



Bootsplan (Lateralplan)

-
1. Entwässerter Ankerkasten mit Luke von Deck aus, unterm Ankerkasten befindet sich der Stauraum, der vom Vorpiek aus zugänglich ist.
 2. Vorpiek mit 2 Kojen. Extraverbindungsteil zwischen den Kojen wird mitgeliefert. So ist es möglich, daß 2 Erwachsene und 1 Kind bequem schlafen können. Auf Bordseite Mahagoniverkleidung. Außerdem auf jeder Seite ein Bord.
 3. Auf Backbordseite Garderobe mit Kleiderfach und einem Bord darüber. Je nach Wunsch kann hier eine Wärmanlage eingebaut werden. Toilette mit Seewasserspülung Typ Groco HC auf Steuerbordseite, mit Handwaschbecken und Schrank.
 4. In der Kajüte Platz für 2 Kojen. Unterm Seitendeck auf beiden Seiten 2 Fächer mit Luken und Bücherbord. Steuerbordseitige Koje ausgeführt als L-förmiges Sofa. Vorn Sofa ist der hoch- und niedrig zu verstellende Tisch. Eine Verlängerung zum Tisch befindet sich hinter der Rückenlehne der steuerbordseitigen Koje. Unterm Boden ist Ballast und Wassertank. Nachfüllanschluß für Wasser an Backborddeck.
 5. Pantry und Navigationstisch jeweils auf steuerbord- u. backbordseite. Die Pantry ist ausgestattet mit Malbkardanisch aufgehängtem, rostfreiem Herd, Eisfach und Spüle.
 6. Das Cockpit enthält längsschiff 2 Backskisten. In der backbordseitigen Kiste ist die Lenzpumpe und unterm Boden die beiden Batterien. Außerdem gibt es viel Stauraum. Die Ruderpinne kommt achtern vom Cockpit hoch und ist nicht im Weg. Zwischen den Backskisten gibt es eine Großschottbrücke mit Kompass.

Motor und Tankeinbau

Der Motor in einer Vindö 32 ist ein Volvo Penta Diesel MD7, der 9,6 kW oder 13 ^{PS} kWh erbringt.

Für Pflege und Wartung siehe Motorhandbuch.

Der Motor ist unter dem Cockpitboden, im vorderen Teil, untergebracht, wodurch er leicht zugänglich ist, teils dadurch, daß der Cockpitboden leicht abzunehmen geht, teils dadurch, daß der Niedergang ebenfalls leicht zu entfernen ist.

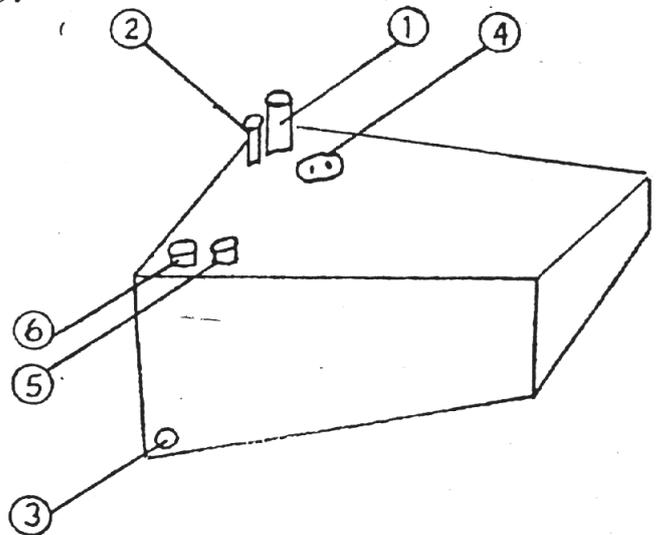
Der Hauptstromschalter des Motors befindet sich im elektrischen Tableau beim Navigationstisch. Beachte: Beide Hauptstromschalter müssen gleichzeitig umgelegt werden, da ansonsten die Dioden kaputt gehen (Gleichschalter). Sind die Dioden kaputt, erhalten die Batterien keinen Ladungsstrom.

Dieseltank

Treibmittel für Volvo Penta ist Dieselöl, das in einem rostfreien Tank für 49,5 l untergebracht ist.

Anschlüsse laut Skizze unten:

1. Nachfüllen
2. Belüftung
3. Drainage
4. Anzeiger für Tankvolumen
5. Saugrohr zum Motor
6. Überlaufleitung vom Motor



Frischwassertank

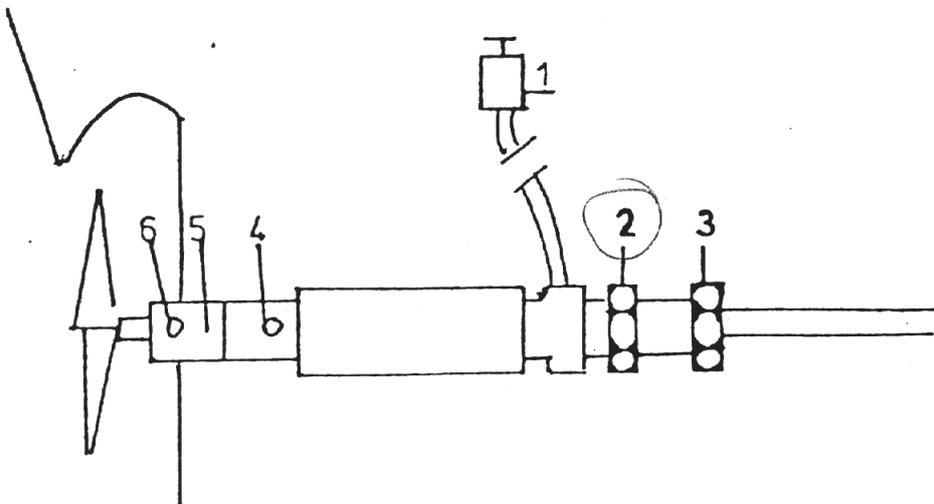
Der Frischwassertank ist im Rumpf untergebracht, und zwar beim eingelassenen Ballast. Er faßt 90 l. Das Ansaugrohr von der Pantry endet 50 mm über dem Behälterboden, während das Ansaugrohr für das Waschbecken 10 mm über dem Behälterboden endet. Daraus ergibt sich, daß, wenn das Wasser in der Pantry zu Ende ist, noch 10 l etwa als Reserve vorhanden sind.

Schraube

Achtern außen ist die Schraubenwelle in einem wassergeschmierten Cutlesslager gelagert. Nach dem wassergeschmierten Lager gibt es beim Durchgang durch den Rumpf ein fettgeschmiertes Lager, das jedesmal geschmiert werden muß, wenn das Boot mit Motor gefahren wurde. Die Fettspritze sitzt in der Backskiste achtern. Nicht so viel Fett hineinpumpen, daß es herauskommt ins Cutlesslager. Vor dem fettgeschmierten Lager befindet sich eine Wasserdichtung, eine Talgdichtung. Sie ist dazu da, daß das Wasser nicht ins Boot eindringen kann. Es ist ratsam, diese Dichtung nach 5 Stunden Motorlauf zu justieren, falls sie merklich leckt. Zur Justierung verwendet man den Spezialschlüssel, der mit dem Boot geliefert wird, und zieht die Gegenmutter etwa $1/4$ Drehung an. Die Talgdichtung darf nicht so fest angezogen werden, daß sie ganz wasserfrei ist. Ist das nämlich der Fall, besteht die Gefahr, daß die Talgdichtung zu rasch abgenutzt wird. Eine nicht so hart angezogene Talgdichtung muß 1 - 2 Wassertropfen pro Minute durchlassen.

Prinzipskizze des Schraubenwellendurchgangs^{en}

- 1 Fettspritze
- 2 Gegenmutter
- 3 Talgdichtung
- 4 Wassereintritt bis zum Cutlesslager
- 5 Cutlesslager
- 6 Lösmutter (Schloß)
- 7 Spezialschlüssel für Gegenmutter



Elektrische Anlage

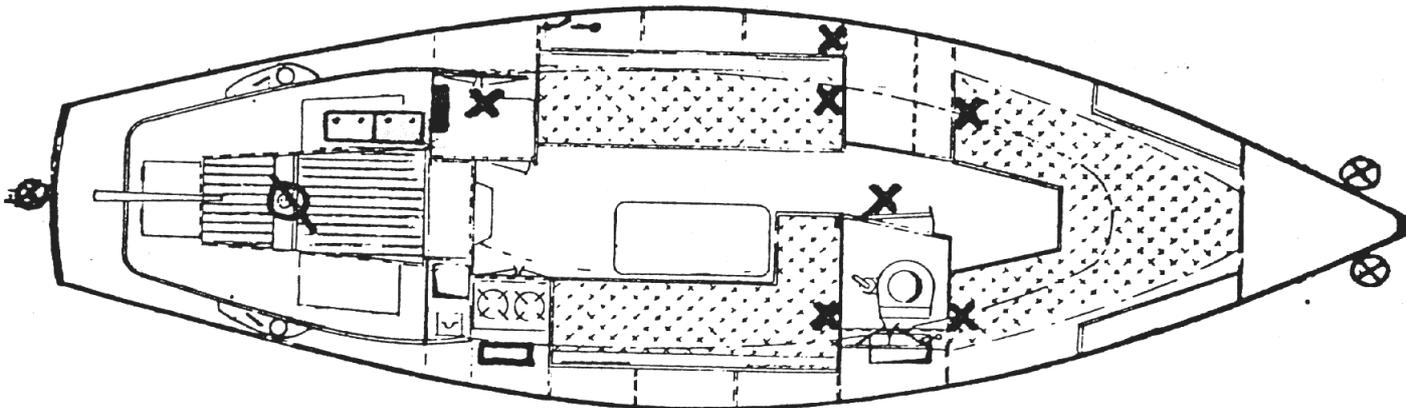
Das elektrische Netz ist in zwei voneinander unabhängige Stromkreise unterteilt.

Von den zwei Batterien in der backbordseitigen Backskiste, mit je 12 V und 60 Ah, wird der Startmotor von der hinteren Batterie versorgt, wogegen die vordere Batterie alle übrigen Stromversorgungen beliefert.

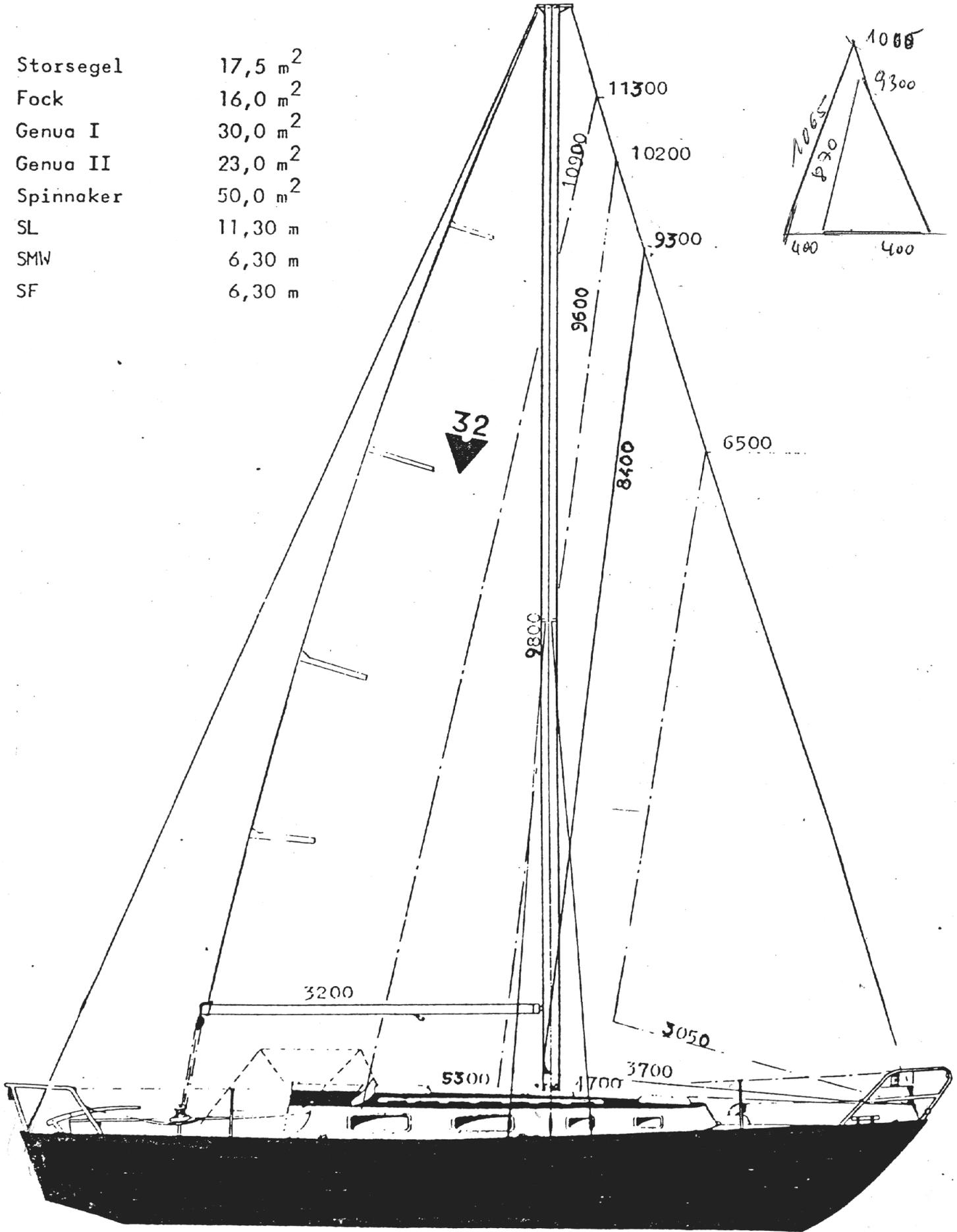
Die beiden Hauptstromschalter befinden sich beim Navigationstisch auf backbordseite. Beachte! Beide Hauptstromschalter müssen gleichzeitig bei laufendem Motor umgelegt sein, da sonst die Dioden überlastet werden und die Batterien keine Ladung erhalten.

Auf der Zeichnung unten gibt es keine Deckbeleuchtung und Mastlanterne.

Hauptstromschalter
Lampen mit Stromschalter
Positionslichter
Leuchtröhre
Kompassbeleuchtung
Anschlußtableau
Batterien



Storsegel	17,5 m ²
Fock	16,0 m ²
Genua I	30,0 m ²
Genua II	23,0 m ²
Spinnaker	50,0 m ²
SL	11,30 m
SMW	6,30 m
SF	6,30 m



Aktuelle Längen betreffend Spieren, stehendes und laufendes Gut

Alle Masse in mm.

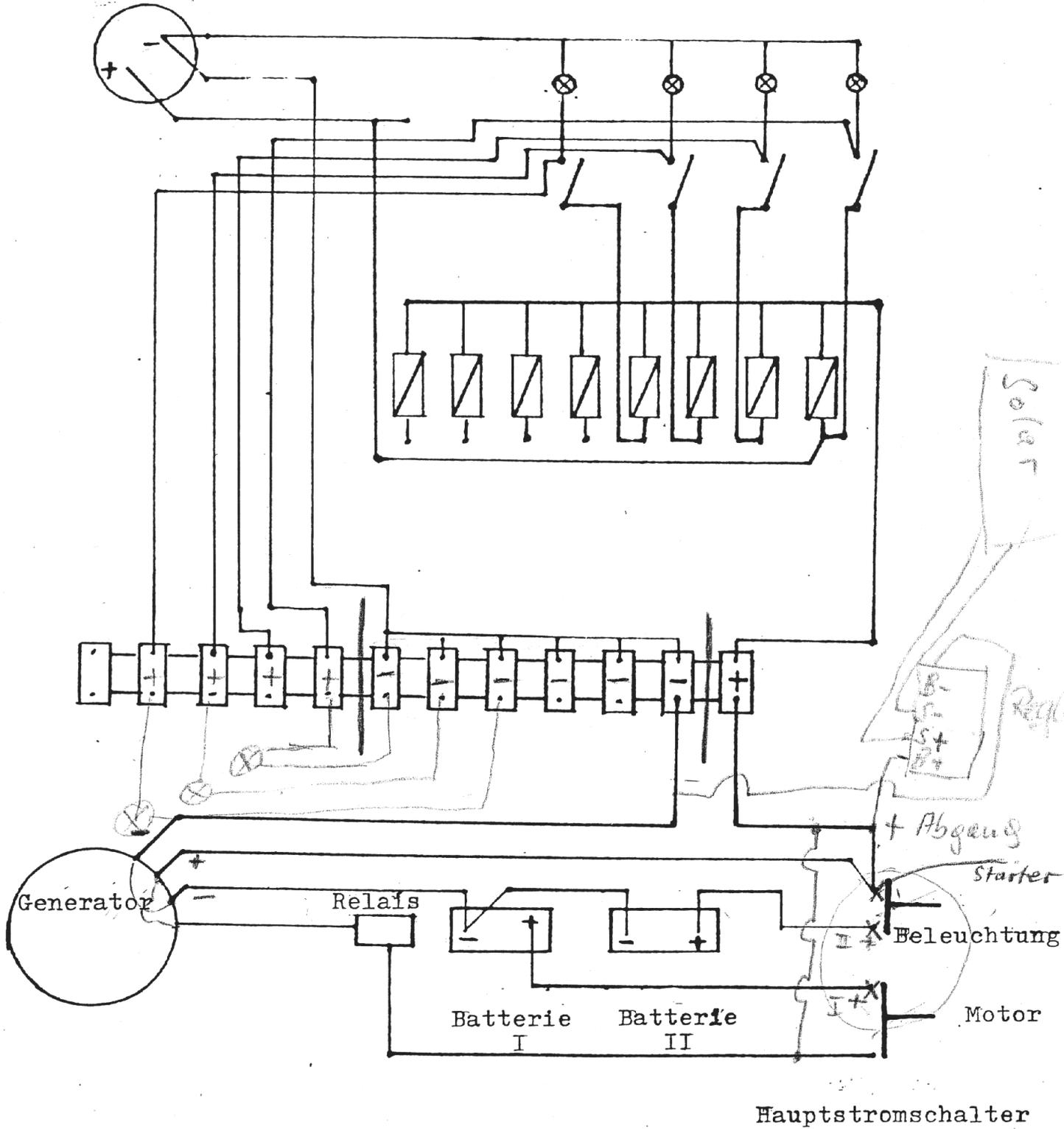
Spieren:

Mast	11080
Baum:	3330
Spinnakerbaum:	3470

Rigg:

Vorstag	11320, Ø 6
Toppwant	10700, Ø 6
Unterwant vorn	5070, Ø 6
Unterwant achtern	5070, Ø 6
Akterstag	11000, Ø 6
Hanenpott	1280, Ø 5
Großfall	24000, Ø 10
Fockfall	24000, Ø 10
Spinnakerfall	24000, Ø 10
Großschot	20000, Ø 12
Fockschot	2 x 10000, Ø 12
Genuaschot	2 x 13000, Ø 12
Spinnakerschot	2 x 13000, Ø 12

Elektr. Entnahme

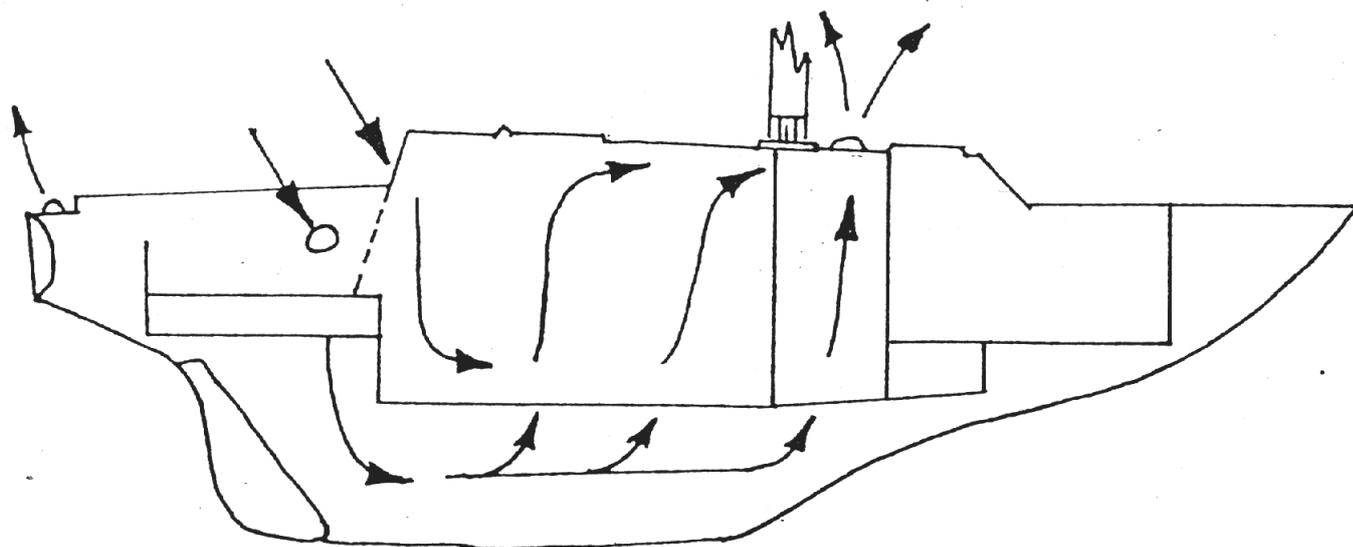


Belüftung

Eine trockene und kühle Luft wird als behaglicher empfunden als eine etwas wärmere und feuchtere Luft.

Dieses Prinzip gilt bei der Vindö 32, wo die feuchte und kalte Luft durch den Lufteintritt im Cockpit aufgenommen wird. Die höhere Dichte der kalten Luft bewirkt, daß sie hinunter in den Kielteil des Bootes wandert. Dort wird sie erwärmt, erhält eine geringere Dichte und steigt über die Belüftungswege hoch in die Kojen und durch den Boden. Sie erwärmt das Oberdeck und wandert bis zu den zwei Ventilatoren, welche die Luft abführen. Diese Ventilatoren befinden sich in der Toilette und im Garderobenraum.

Zu starke Ventilation verursacht Zug. Das ist nicht wünschenswert, da die Wärmeausströmungsgeschwindigkeit aus dem Boot zu groß wird.



Etwas über das Trimmen der Segel

Großsegel

Beim Am-Wind-Segeln muß man zwei Dinge beachten:

- a) Balance - Steuerung des Bootes
- b) Vorantreibende Kraft

Bei Wind ist ^{es} die Aufgabe des Großsegels nur, die vorantreibende Kraft zu sein.

Kontrolle des Aussehens des Großsegels:

Unterschiedliche Streckung von Vorliek, Unterliek und Achterliek verändern die Lage des Segelbauches.

- a) Vorliek: Wird mit Schott, Fall oder Cunningham kontrolliert
- b) Unterliek: Wird mit Unterliekstrecker kontrolliert
- c) Achterliek: Wird mit Schott kontrolliert.

Wir strecken: a) die Segelwölbung geht nach vorn, die Segelmitte wird flacher, ebenso das Achterliek

Wir fieren: a) der Wind preßt die Wölbung nach achtern, das Segel wird bauchiger

Wir strecken: b) die Segelwölbung geht nach unten, die Segelmitte wird flacher

Wir fieren: b) die Segelwölbung geht zurück.

- c) Da der Winddruck das Achterliek nach Lee drücken will, wird das Segel "verwindet". Das verdirbt sein Aussehen. Ausreichend trimmen, um die Verwindung möglichst zu beseitigen.

Einige Regeln sollten dabei sein:

Leichte Winde:

Segelwölbung nach hinten, Vorliek und Unterliek entlasten. Auf diese Weise nützen wir maximal die Kraft des schwachen Windes aus. Außerdem bringen wir den Traveller etwas luvwärts, um die Luftströmung schräger zum Boot zu haben. Das drückt den Steven dann etwas lee wärts und man braucht kein bremsendes Gegenruder.

Der Wind wird stärker :

Die Fahrt des Bootes nimmt zu und damit auch die Ruder^{wirkung}arbeit. Damit müssen wir nun den Segelbauch von der Segelmitte weg verändern, d.h. Vorliek / Fall - Cunningham / strecken. Auch das Unterliek. Travell nach mittschiffs. Niederholer und Großschott einstellen, um Achterlieks- und Vorlieksspannung auszugleichen und um die Verwindung des Segels zu kontrollieren.

Starker Wind:

Das Boot fährt sehr schnell. Volle Kontrolle über das Ruder außer möglicherweise in den Böen. Wir müssen die "Kraft" im Großsegel verringern, so daß die Kraft im Segel gerade so groß ist, um das große Genuasegel zu halten.

Wir strecken das Vorliek bis zum Maximum: Cunningham ganz herunter. Segelwölbung weit voraus. Unterliek ganz gestreckt - Segelwölbung ganz nach unten gegen Baum. Die Segelmitte ist nun so flach wie möglich. Traveller so weit leewärts, daß das Segel leicht anfängt zu flattern. Schott so einstellen, daß das Achterliek so flach wie möglich wird / kann in Bö gelöst werden/.

Vorsegel

Grundregel: Immer die größtmöglichen Vorsegel, ohne daß das Boot zu stark krängt und dadurch Fahrt verliert. Da müssen wir dann das kleinere Genuasegel nehmen ^{und} ~~oder~~ dürfen nicht vergessen, das ^{Großschott} ~~große~~ zu reffen.

Zweifacher Zweck mit Vorsegel

- 1) Max. Wirkung des Genuasegels als eigenes Segel.
- 2) Gute Düsenwirkung und dadurch max. Ausnutzung sowohl des Großsegels als des Genuasegels.

Vorliekstreckung, Schottzug und Winkel bewirken die Lage des Segelbauchs.

Vorliek gestreckt, Segelbauch vorn, flachere Segelmitte, Achterliek entspannt.

Geringe Spannung im Vorliek - Bauch nach achtern, erhöhter Winddruck

Starker Schottzug - Segelmitte flach
 Schott gelöst - Segelmitte füllt sich und das Segel wird bau

Holepunkt nach vorn - Unterliek gelöst, Achterliek gestreckt.
 Holepunkt nach achtern - Unterliek gestreckt, Achterliek gelöst.

Das Problem ist also, daß Schottzug und Winkel so harmonisieren, daß das Segel von oben bis unten die Idealform erhält, und doch muß das Achterliek so sein, daß wir die wichtige Düsenwirkung haben.

Maßnahmen:

Leichte Winde:

Wölbung achtern gegen Mitte, Achterliek gestreckt, schmaler Spalt für Steigerung der Windgeschwindigkeit über die Leeseite des Großsegels. Vorliek lösen, Schott lösen, Holepunkt nach vorn, so daß das Liek ca. 2" außerhalb der Saling liegt.

Wind wird stärker:

Vorliek spannen und trimmen, Wölbung nach vorn, achtern wird es flacher, und das Achterliek liegt nun ganz gegen die Saling. Verändere den Holepunkt nach achtern, sodaß das Achterliek 2" außerhalb der Saling steht.

Starker Wind:

Wölbung soll jetzt vorn beim Vorstag liegen, Mitte flach sein, größerer Spalt / der Wind soll bei einer solchen Belastung durchgehen, daß das Boot nicht überbelastet wird!
 So fest wie möglich trimmen, Cunningham so weit wie möglich nach unten, so daß Vorliek bis zum Maximum gestreckt ist. Wölbung liegt nun so weit voraus wie möglich. Schottzug nach achtern verschieben so daß der Spalt zwischen Achterliek und Saling mindestens 2" wird, besser noch mehr, damit der Wind durch kann. Ist die Krängung nun zu groß, kleinere Genua setzen / und Großsegel reffen.

Spinnaker

Leichte Winde:

Wegen der kleinen Windgeschwindigkeit ist die Luftströmung über das Segel oft zu langsam, um den Spinnaker zu öffnen, und er wird zusammenfallen. Spinnakerbaum senken, bis Liek etwas gestreckt ist. So kommt die Wölbung mehr nach unten und der Spinnaker wird oben flacher.

Stärkerer Wind:

Baum so hoch wie möglich am Mast, Spinnakerbasis erweitern, wenn möglich. Das gibt die größtmögliche Fläche in Windrichtung.

Starker Wind:

Das Pendeln beginnt. Wir müssen den Spinnaker flacher machen. Baum so winkeln, daß er 90° gegen den Wind steht. Fest trimmen, um Mitte flacher zu machen. Fläche oben bleibt ungefähr die gleiche, aber unten wird sie flacher.

Denken sie dran, daß beide Schotthörner in gleicher Höhe liegen müssen. Auch die Höhe des Baumnocks einstellen.

Winterverwahrung

Die Verwahrung des Bootes im Winter beginnt damit, daß alle beweglichen Dinge aus dem Boot ausgeräumt werden, wie Proviant, Küchenausrüstung, Polster, usw. Danach wird das ganze Boot sorgfältig innen mit lauwarmem Süßwasser und etwas Waschmittel gesäubert. Alle Böden hoch heben und auch darunter säubern, einschließlich Kiel.

Mast / Rigg

Mast vom Boot abnehmen mit Mastkran . Vorsichtig, damit Eloxierschicht nicht beschädigt wird. Sollte es doch geschehen, streichen Sie drei Lagen Lack über die beschädigte Stelle. Legen Sie den Mast auf 3 Lagerböcke. Lösen Sie alle Wanten, einschließlich Vorstag und Achterstag und eventuell Extraausrüstung. Alles mit Süßwasser abwaschen. Alle Taue in angemessene Schlingen aufschließen und mit nach Hause nehmen. Ist ein Kardeel abgegangen, tauschen Sie die ganze Want aus. Ein herausstehendes Stück Draht kann ein Segel beschädigen oder Hände oder Kleider der Besatzung verletzen und zerreißen, davon abgesehen, daß die Want weniger stabil ist. Ist der Mast nun unten, können alle gleitenden Blöcke und Blockachsen überprüft werden. Wurde ein Block entweder beschädigt oder ist er abgenutzt, muß er umgehend ausgewechselt werden. Ernsthaftige Anzeichen sind, wenn der Fall herauspringt beim Reffen und Fieren der Segel.

Fall

Wird das Fall abgenommen, muß eine dünnere Leine am Fall befestigt werden. Die Leine ersetzt das Fall, wenn es vom Mast abgenommen wird. Im Frühjahr erfolgt dies dann umgekehrt.

Die Leinen werden in Süßwasser gewaschen, getrocknet und aufgerollt über Winter an einem warmen und trockenen Ort aufgehängt. Ist alles überprüft und gesäubert, wird der Mast an seinen Platz gebracht und dort über Winter verwahrt.

Segel

Nehmen Sie die Segel mit nach Hause und schauen Sie nach, ob sie nicht beschädigt sind. Im Herbst ist die günstigste Zeit, um ein Segel zum Segelmacher zu bringen.

So die Möglichkeit besteht, sollte auch das Segel in Süßwasser gewaschen und dann zusammengelegt werden, damit es nicht kraus wird.

Schot

Schot und allen übrigen Leinen werden in einer Waschmaschine gewaschen. Trocknen lassen, aufrollen, trocken und warm aufbewahren.

Rumpf

Ist das Boot an Land gezogen, wird die Außenseite mit Süßwasser abgewaschen, mit hohem Wasserdruck, und dann wird das Boot auf dem Wagen aufgebockt (siehe Zeichnung).

Der Schwerpunkt des Bootes liegt in einer vertikalen Linie ca. 25 cm vor dem Tischbein des Tisches in der Kajüte.

Tanks

Wassertanks und Toilette leeren. Toilettenpumpe ausbauen, trocknen, einfetten (gleichfalls Lenzpumpe).

Heizanlage

Gibt es eine Heizanlage Typ Radiator im Boot, wird das alte Wasser herausgenommen. Neues Wasser und Frostschutzmittel einfüllen.

Deck

Beim Bootsdeck ist darauf zu achten, daß der geleerte Raum unterm Deck gut belüftet ist, um Schäden durch Schimmel zu vermeiden.

Frühlingsausrüstung

Die Frühlingsarbeit kann schon im Herbst mit Abschleifen des Schiffskörpers vorbereitet werden. Das Anstreichen muß nicht gleichzeitig oder direkt ^{vor dem} ~~vom~~ ins Wasser setzen gemacht werden. Wird eine harte Harzfarbe verwendet, kann das Anstreichen beliebig während der Zeit von Herbst bis Frühjahr erfolgen, wenn der Schiffskörper vor Sonnenbestrahlung geschützt wird. Richten Sie sich nach den sehr genauen Anweisungen der Hersteller, ansonsten blättert die Farbe ab.

Rumpf

Für die Reinigung des leicht zu pflegenden Rumpfes kann man ein gewöhnliches synthetisches Waschmittel verwenden. Sehr schmutzige Stellen werden mit einem Entfettungsmittel entfernt. Nicht verwendet werden dürfen starke Sodalösungen, Trichlorethylen, Ammoniak usw. Azeton kann verwendet werden, jedoch nur sehr vorsichtig. Flecken an der Gelcotschicht, die oberflächlich oder matt sind, ^{können} ~~kann~~ eventuell "poliert" werden bis zu neuem Glanz. Die Plastikflächen müssen mindestens einmal im Jahr gewachst werden. Eine gut gewachste Fläche ist widerstandsfähiger gegen Schmutz und altert nicht so schnell. Wachs mit Silikon sollte nicht verwendet werden. Bei eventuellen Ausbesserungen oder Neuanstrichen ist Silikon sehr schwer zu entfernen.

Holz

Die Teile aus Mahagoni, also Cockpit, Deckseiten und Luken werden mit Schmirgelpapier Nr. 280 abgeschmirgelt, mit Lacknaphta sauber abgewaschen und mit Fabi de Lux lackiert.

Die Deckverkleidung aus Teak ist wartungsfrei. Als einziges muß man das Deck schrubben und sauber halten. Das Teak erhält nach einiger Zeit einen silbergrauen Farbton, der aber nicht seine Eigenschaften verringert.

Mast

Nach gründlicher Überprüfung im Herbst muß der Mast jetzt nur mit einem Entfettungsmittel gereinigt, mit Wasser gespült und mit Wachs behandelt werden. Ist das gemacht, befestigt man alle Wanten und Stags.

Ist der Mast aufgerichtet, befestigt man Vor- und Achterstag samt Mastwant relativ lose. Mast aufrichten, so daß er senkrecht steht, wenn man in die Liekrinne schaut. Dann die Wanten so setzen, wie es er-

forderlich ist.

Inseitig

Das Holz drin im Boot ist Mahagoni. Die inseitigen Wände nutzen nicht so schnell ab wie die Außenseiten, weshalb sie nicht so oft lackiert werden müssen. Das Arbeitsverfahren ist dasselbe wie bei den äußeren Mahagoniseiten.

Motor

Der Motor wird im Frühjahr vorbereitet, wenn das Boot an Land liegt. Das Boot kann dann von der Rampe so schnell wie möglich ins Wasser gesetzt werden.

Befolgen Sie genau die Anweisungen.

Bindereffsystem für schnelles und sicheres Reffen

Seldén Mast AG präsentiert ein Bindereffsystem, das einige neue technische Lösungen enthält. Das Reffen der Segel bei schwierigem Wetter auf dem See ist oft eine beschwerliche, aber notwendige Arbeit an Bord. Mit diesem Reffsystem können sowohl die Regattasegler als auch die Fahrtensegler schneller und sicherer reffen.

Zum System gehören ovale Baumprofile mit T-Spur auf den Seiten und an der Unterkante für die Reffleinen, Schott und Klemmhebel, Drei Leinen verlaufen innen im Baum. Zwei von ihnen werden für das Reffen verwendet und eine für das Unterliekstrecken. Sie gehen über Scheiben im Baumnock und Baumhals runter zur Winch, die auf der Achterseite des Mastes sitzt. Dadurch, daß jede Leine im Baumhals mit Klemmhebel gelöst werden kann, macht man alle Leinen mit nur einer Winch klar.

Das Reffsystem kann vorteilhaftig sogar für das Trimmen des Achterliek des Großsegels angewendet werden.

Bindereffbäume

Seldéns Bindereffsystem gründet sich auf ovalen Baumprofilen. Diese haben inseitig T-Spur auf den Seiten und der Unterkante für verstellbare Reffschienen, Schott und Klemmhebel. Auf der Oberseite ist die Baumlieknut (5,5 mm), wo auch der untere Liekstrecker läuft. Das Baumnock ist ausgestattet für 3 inseitige Leinenfunktionen, Befestigung für Dirk und "preventergaj". Der Baumhals hat einen biegsamen, abgerundeten Segeleinzug, Auslaß für 3 Scheiben und 3 Lösegriffe. Er besitzt auch eine Konstruktion aufgrund deren man 3 Leinenfunktionen mit nur einer Winch ausführen kann. Diese Winch sitzt auf der Achterseite des Masts, frei von der Baumstellung. Sie kann auch auf Deck montiert werden. Wenn die Leinen bis zum Cockpit umgelenkt zogen werden, wird kein Klemmhebel am Baum montiert.

Funktion: inseitige Reffleinen

Ist der Baum mit inseitigen Reffleinen ausgestattet, wird die mittlere Scheibe im Baumnock und Baumhals für Unterliekstrecken verwendet. Sie ist untersetzt im Verhältnis 4:1. Die Reffleinen