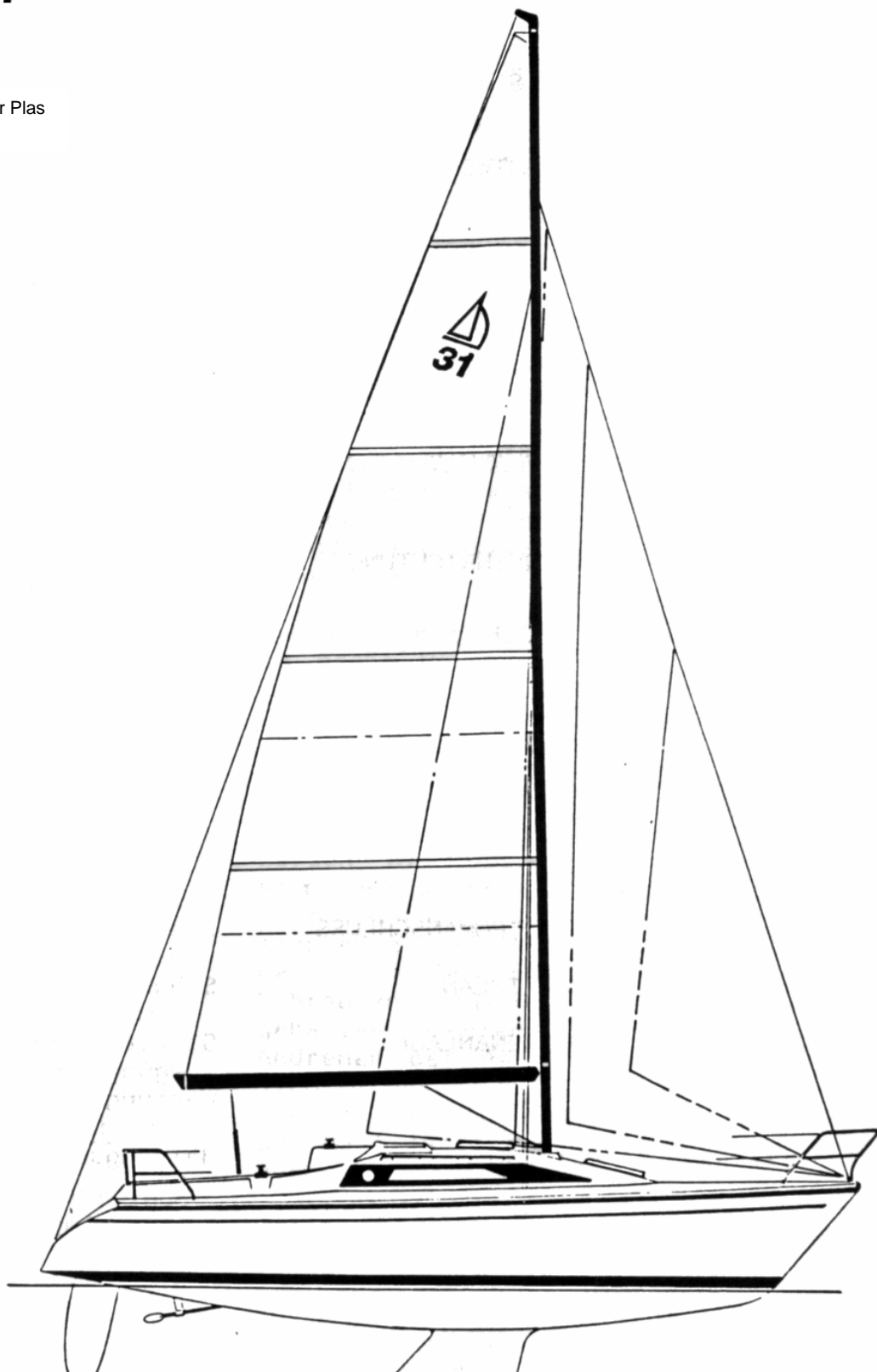


Eigenaars-handboek

Dehler 31

Vertaling: P.A.M. van der Plas



Disclaimer.

De inhoud van dit handboek is een vertaling van het "Eigner-Handbuch" van de Dehler 31 1993.
De vertaler van dit handboek aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid, danwel aansprakelijkheid in welke vorm dan ook, voor materiële en financiële schades en/of persoonlijk letsel, ontstaan als gevolg van het uitvoeren van enige in dit handboek vermelde werkinstructie, leidraad of advies, danwel typfouten of misinterpretaties van de duitse tekst

INHOUD

Blz.	3	Optuigen	Gebruik van de achterstag als antenne. Het trimmen van de mast. Masttrimmen onder zeil. 7/8 tuigage.
Blz.	6	Valvoering	Volgorde van de valstoppers.
Blz.	6	Grootzeil	Trimmen van het grootzeil. Main-drop-system. Reven en opbergen. Snelreefsysteem.
Blz.	15	Fok	Voeren van de fok. Hijsen, trimmen. Reefbare Genua II.
Blz.	17	Dekbeslag	Bediening.
Blz.	17	Dekbeslag	Onderhoud.
Blz.	19	Zelfkerende fok	
Blz.	19	Spinnaker	Hijsen van de spinnaker. Voeren, overzetten, bergen.
Blz.	24	Mast strijken	Maststrijkinrichting. Mast strijken en zetten.
Blz.	28	Instrumenten	Kompas, snelheidsmeter, dieptemeter, anemometer, marifoon. Binneninrichting
Blz.	34	Stuurwiel	Bediening.
Blz.	35	Roerlagers	Onderhoud.
Blz.	37	Electrische uitrusting	Schakelpaneel, stringzoeken, navigatieverlichting.
Blz.	38	Walstroom	Walstroom-aansluiting.
Blz.	41	Voortstuwingsinstallatie	Starten, varen, afstellen, brandstofsysteem, schroefinstallatie, zinkanode, klapschroef, bediening.
Blz.	46	Verwarming	Bediening, storingen.
Blz.	47	Checklist	
		Bijlagen	Electrisch schema motorinstallatie. Electrisch schema overig.

OPTUIGEN

De Dehler 31 dient met een kraan met een minimaal hefvermogen van 4 ton te water te worden gelaten.

Het plaatsen van de stroppen, alsmede het heffen, dient U aan het kraanpersoneel over te laten.

Let U er wel op dat:

- de stoppen sterk genoeg zijn.
- de stroppen op de door ons aangegeven plaatsen worden aangebracht.
- de stroppen bovendeks zodanig gevoerd worden, dat ze de zeereling niet naar binnen drukken.
- indien de stroppen niet op de door ons aangegeven plaatsen worden aangebracht, ze de schroef, schroefas en opnemer van de snelheidsmeter niet raken.
Dit geldt ook voor een eventuele anemometer en/of marifoonantenne.

Na de tewaterlating wordt de mast geplaatst.

Het beste geschiedt dit met de kraan die ook uw jacht in het water heeft gelegd.

De mast is al geheel opgetuigd. De vallen zijn ingeschoren; wanten en stagen zijn, compleet met spanners, aangeslagen.

De mast wordt eerst zodanig neergelegd dat wanten, stagen en vallen vrijgemaakt kunnen worden.

Het beste gaat dit op twee schragen.

Plaats nu de Windex op de top van de mast. Let hierbij op de tekening op de verpakking.

Breng het driekleurenlicht of rondomschijnende toplicht aan op de bajonetsluiting. (Zie paklijst).

Draai alle schroeven en bouten goed aan, zodat deze niet los kunnen trillen.

Hierna monteert U de zalingen. Het beslag hiervoor hebben wij al aan de mast gemonteerd.

De zalingen hoeven slechts opgestoken en met de meegeleverde schroeven vastgezet te worden.

Nu geleidt U de vallen, wanten en stagen op de goede plaats, waarbij U er op dient te letten dat de vallen langs de goede kant van de zalingen lopen.

De topwanten worden via de uiteinden van de zalingen geleid. Ze zijn voorzien van Talurit-klemmen, die aan de onderzijde van de zalingen dienen te komen.

De overgang tussen zaling en want mag niet scherp zijn. Hier kunt U bijvoorbeeld een stuk tape of leer gebruiken.

Heeft U uw jacht met een spinnakeruitrusting besteld, dan moet deze nu gemonteerd worden.

Volgt U hierbij nauwgezet de aanwijzingen die U ontvangen heeft bij de spinnakeruitrusting.

Nadat de kraan de mast op de mastvoet aan dek heeft geplaatst, wordt deze voorlopig geborgd door de mastbout in te steken.

Nu wordt de verstaging aan de puttings gemonteerd.

- de topwanten in de voorste gaten, de onderwanten in de achterste gaten van de puttings.
- het achterstag met trimtakel wordt aan de puttings bevestigd zoals aangegeven in de tekening op pagina 4.
Het voorstag wordt aan de putting bevestigd.
Vergeet niet de diverse bouten en spanners direct met een splitpen te borgen.

ACHTERSTAG ALS ANTENNE

Het achterstag is zodanig geïsoleerd, dat deze dienst kan doen als antenne.

Bij het inbouwen van bijvoorbeeld een radio, een AP-navigatorsysteem of een korte golfontvanger dient U er wel op te letten dat U de door de leverancier aangegeven antennekabel gebruikt.

TRIMMEN VAN DE MAST

- Om de noodzakelijke mastkromming in te stellen, kunt U ter controle het beste het grootzeilval vastzetten in het gat van de neerhouder en daarna stijf doorzetten. zie ook de tekening op pagina 9.

Nu wordt met behulp van het achterstag een zodanige spanning op de masttop gezet, dat deze ter hoogte van de zalingen twee- tot driemaal de mastdikte naar voren doorbuigt. Deze doorbuiging kunt U gemakkelijk controleren door middel van de eerder doorgezette grootzeilval. (Zie ook detail A).

In deze stand worden de topwanten gespannen.

Dit gaat het gemakkelijkst met een stevige schroevendraaier of steeksleutel die men in de wantspanner steekt.

De bovenste terminal wordt hierbij met een steeksleutel of tang vastgehouden.

Let er op dat de spanners aan beide zijden gelijkmatig worden aangedraaid. Dit kunt U het beste met een duimstok of schuifmaat controleren.

Na het opvieren van het achterstag behoudt de mast een lichte doorbuiging naar voren.

Nu wordt de mast, door het spannen van de onderwanten, weer loodrecht gesteld.

Door langs de mastgleuf naar boven te kijken, kunt U zien of de bakboords- en stuurboordswanten gelijkmatig zijn gespannen. (Zie detail B).

Hierna worden de draadeinden van de spanners met splitpennen geborgd.

MAST TRIMMEN ONDER ZEIL

Reeds bij lichte wind wordt door middel van het spannen van het achterstag de mast met kromming gevaren.

Het grootzeil is zodanig gesneden, dat er ook bij deze trim nog genoeg bolling in behouden blijft.

Bij aanwakkerende wind moet het achterstagtakel nog verder worden doorgezet en wel zodanig dat de masttop enige mastdikten naar achteren doorbuigt.

Hierdoor verkleint men de bolling in het grootzeil en trekt men het achterlijk meer open.

7/8-TUIGAGE ALGEMEEN

Ook op toerjachten maakt men steeds vaker gebruik van een 7/8-tuigage.

Het geeft voor kleine bemanningen behoorlijke voordelen:

- eenvoudige bediening.
- minder zeilwisselingen.
- minder fokken.
- goede trimmogelijkheden.

Hiermee is deze vorm van tuigage beter dan een top-tuigage.

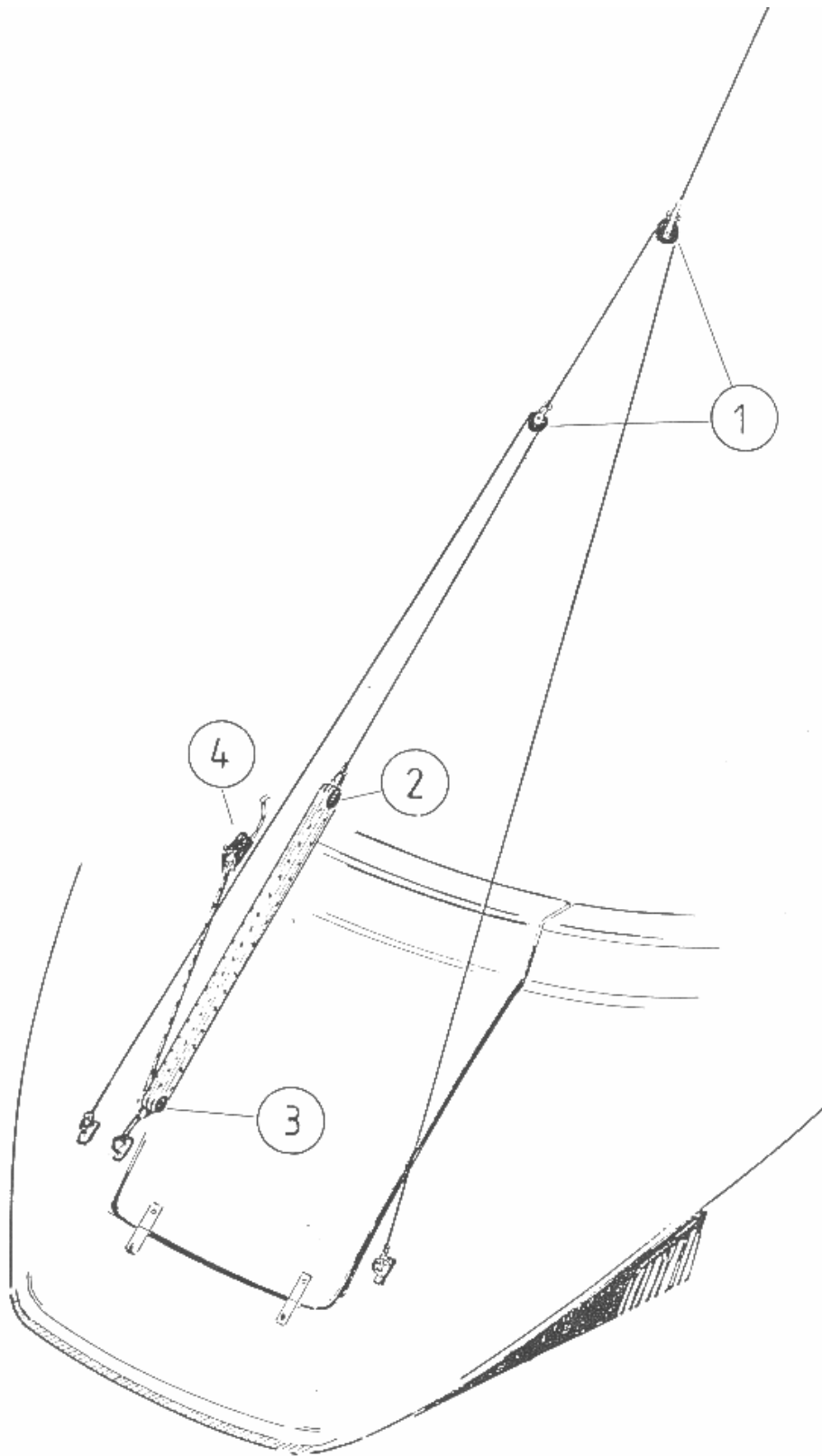
Een grootzeil is makkelijker aan diverse windsterkten aan te passen dan een grote Genua.

Men kan de mast buigen om het grootzeil vlakker te trimmen.

Tijdens plotseling opkomende buien kan men zowel de overloop als de grootschoot gemakkelijk vieren en daarna even makkelijk weer inhalen om op volle snelheid verder te zeilen.

Deze korte samenvatting laat echter ook zien dat men met het grootzeil wat meer moet "zeilen" dan bij top-getuigde schepen.

Met het grootzeil-reefsysteem, dat bij een 7/8-tuigage veel meer effect heeft, en een reefbare Genua bent U beter af dan andere schepen met een top-tuigage.



- 1 = bovenste eenschijfsblokken
- 2 = drieschijfsblok
- 3 = drieschijfsblok met hondsvot
- 4 = stopper

WAARSCHUWING

Let U er op dat de verstaging reeds na korte tijd opnieuw moet worden getrimd. Weliswaar gebruiken wij voorgerekt materiaal voor zowel de top- als onderwanten, doch dit kan niet voorkomen dat er door de optredende krachten nog enige rek in het materiaal tot uiting komt.

VALVOERING

De door ons op de werf gemonteerde valstoppers zijn onder extreme omstandigheden getest. Een makkelijk lopende aluminium excenter maakt het met deze stoppers mogelijk de diverse vallen en talies met behulp van een lier door te zetten zonder de stoppers te hoeven openen. Na het doorzetten kan de val of talie zonder meer van de liertrommel genomen worden. De betreffende lijn hoeft niet verder belegd te worden en de lier staat voor andere handelingen ter beschikking.

Alle zeilen van de Dehler 31 kunnen vanuit de kuip gehesen, danwel gestreken worden.

De diverse geleidingen van de lijnen naar de kuip verhogen de weerstand behoorlijk. Het meehelpen met hijsen van grootzeil en fok bij de mast vergemakkelijkt het werk van het bemanningslid bij de lier.

Afhankelijk van uitrusting en tuigage zijn er maximaal 8 vallen danwel lijnen die met beide lieren op de opbouw bediend kunnen worden.

De vallen en lijnen worden via keerblokken aan de mastvoet en via een onderdekse goot naar achteren gevoerd.

OPSTELLING VAN DE VALSTOPPERS

(Zie tekening op pagina 7)

Bakboordzijde, van buiten naar binnen:

- Nr.1 Spinnakerboom-ophouder
- Nr.2 Fokkeval
- Nr.3 Tweede grootzeilrif
- Nr.4 Eerste grootzeilrif

Stuurboordzijde van buiten naar binnen:

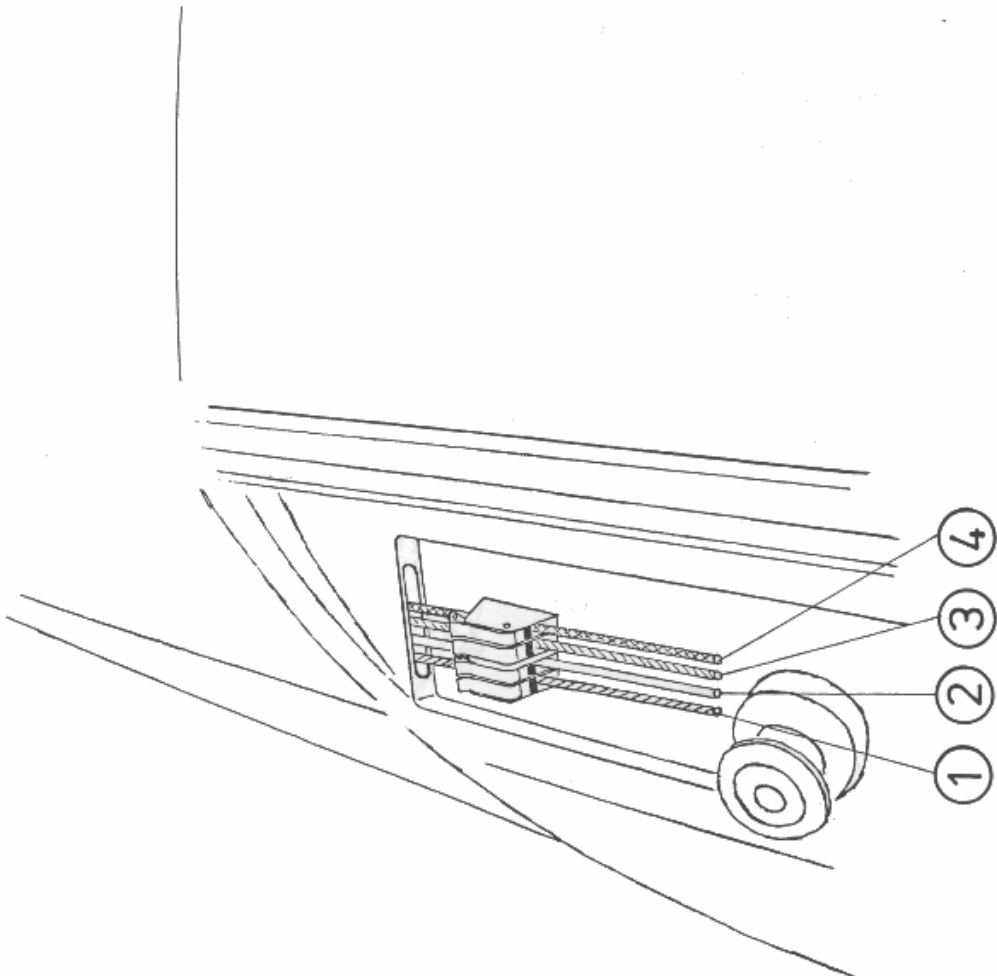
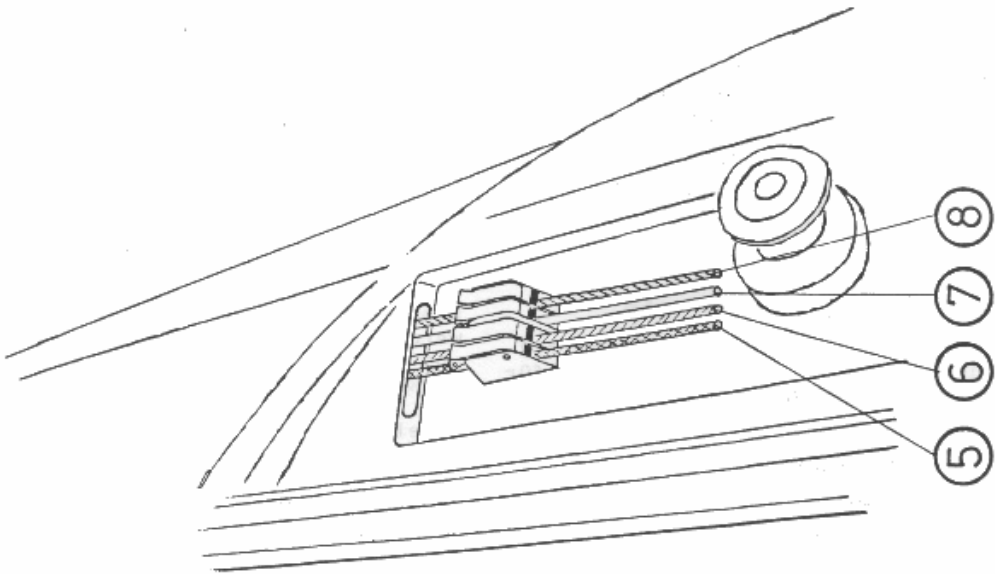
- Nr.5 Giekneerhouder
- Nr.6 Grootzeilval
- Nr.7 Spinnakerval
- Nr.8 Spinnakerboom-neerhouder, of schoot van de keerfok.

Is uw schip uitgerust met een keerfokinstallatie, dan wordt de fokkeschoot door stopper Nr.8 gevoerd en wordt de spinnakerboom-neerhouder op de mastvoet belegd.

HET GROOTZEIL

De giek wordt met behulp van het lummelbeslag aan de mast bevestigd.

Hierna wordt het einde van de giek in de dirk (kraanlijn) gehangen en de grootschoot bevestigd, waarna deze laatste meteen stijf wordt doorgezet om te voorkomen dat de giek ongecontroleerd boven het dek heen en weer zwaait.



Wij hebben uw Dehler 31 met het grootzeil-schootsysteem EASY-MATIC uitgerust. Een en ander is door ons reeds voorbereid zodat U de schoot niet meer hoeft in te scheren.

U dient de schoot alleen nog te monteren met het voetblok met de beide curry-klemmen aan de overloop.

Controleert U a.u.b. of het kunststof deel, dat de wartels blokkeert, verwijderd is.

Het voetblok heeft twee klemmen.

Dit biedt U de mogelijkheid beide schooteinden binnen te halen bij een snelle manoeuvre, b.v. halzen, zodat slechts de helft van de totale schootlengte hoeft te worden ingehaald.

Door het binnenhalen van slechts één schooteinde wordt de uit te oefenen kracht gehalveerd en kan het grootzeil nauwkeuriger gesteld worden.

Het grootzeil wordt vanaf de mast in de gleuf in de giek getrokken.

De halshoek wordt aan het lummelbeslag bevestigd en de schoothoek aan de sluiting van de onderlijkstrekker.

Het onderlijk dient niet te strak te worden doorgezet.

Nu wordt de leuverstopper aan de mast weggedraaid en de leuvers in de mastgleuf geschoven, waarna de stopper weer wordt teruggedraaid.

Het grootzeilval wordt nu aan de tophoek van het grootzeil bevestigd, waarbij U er goed op dient te letten dat de patentsluiting goed gesloten is.

De doorlopende zeillatten worden in de betreffende sleuven geplaatst en gespannen zoals aangegeven in de tekening op pagina 12.

Hierna worden de reeflijnen ingeschoren en bevestigd aan voor- en achterlijk zoals aangegeven in de tekening op pagina 11.

Het grootzeil is nu klaar om gehesen te worden.

Nu moet nog de giekneerhouder aan giek en mastvoetbeslag bevestigd worden.

Het halende part wordt, zoals aangegeven in de tekening op pagina 20 via een keer- en schildpadblok door de dekgoot naar de kuip gevoerd.

De giekneerhouder is een belangrijk instrument bij het instellen van het fijngevoelige grootzeil-trimpunt.

De giekneerhouder voorkomt ook dat de giek omhoog schiet als men voor de wind vaart.

TRIMMEN VAN HET GROOTZEIL

Een voordeel van de 7/8-tuigage ten opzichte van een top-tuigage is dat altijd eerst het grootzeil wordt gereefd.

Men voorkomt hiermee het veelvuldig wisselen van de fok zoals bij een top-tuigage gebruikelijk is.

Dit betekent echter ook dat men nauwkeuriger met het grootzeil moet omgaan en er voor moet zorgen dat het grootzeil continu optimaal getrimd is.

Het grootzeil is ook veel makkelijker aan de diverse windsterktes aan te passen dan een Genua.

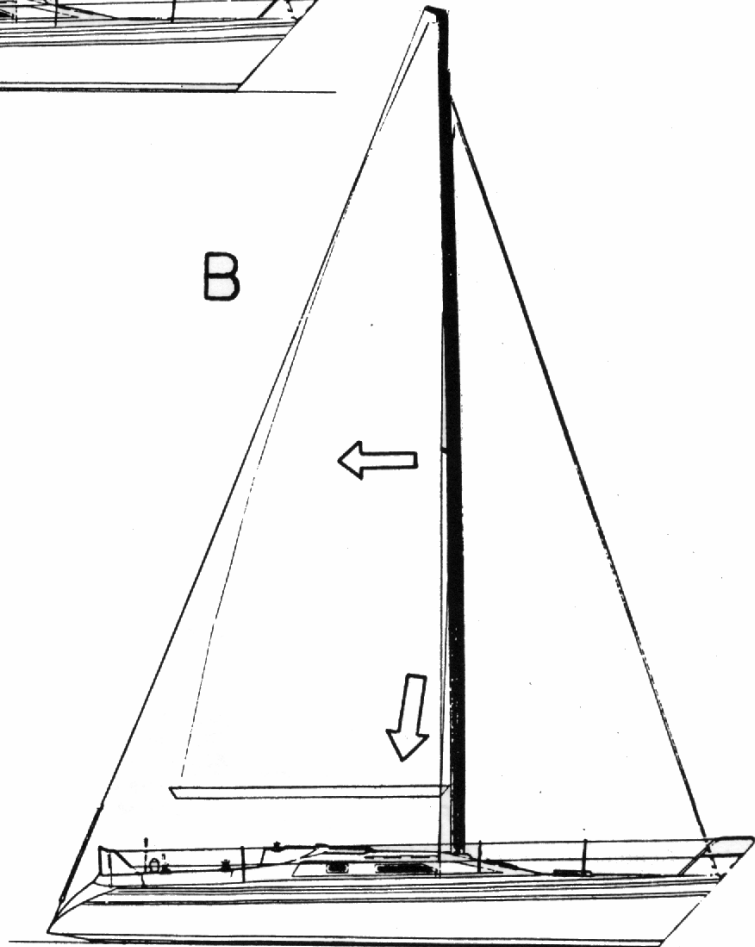
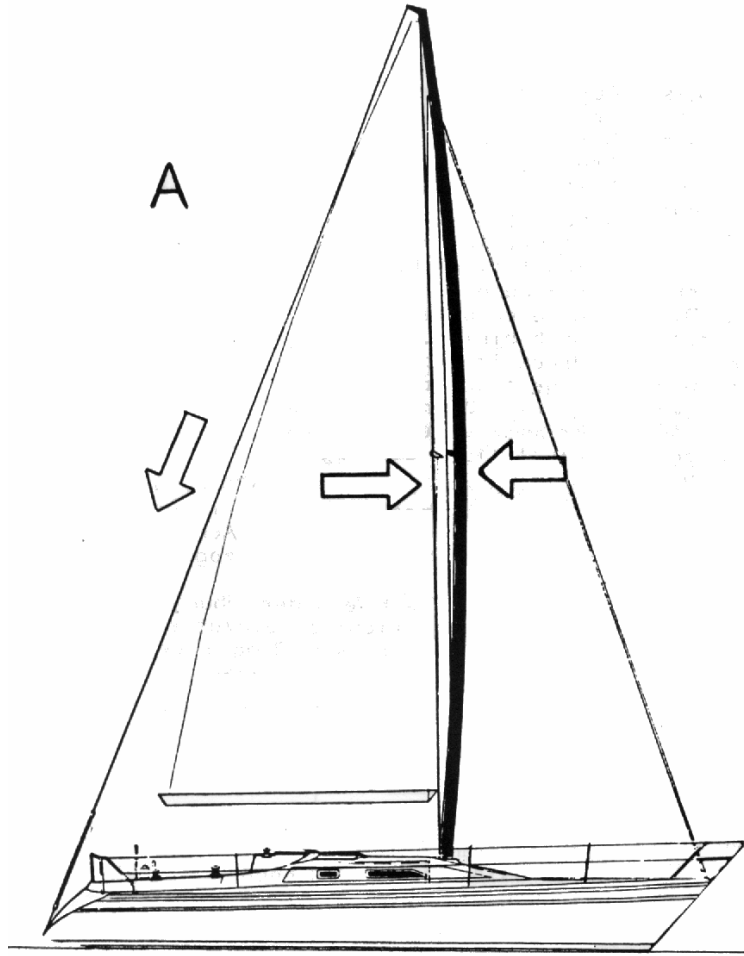
Door het meer of minder doorzetten van het grootzeilval, giekneerhouder, onderlijkstrekker en achterstag wordt het grootzeil voor de diverse windsterktes getrimt.

Als basis kan men van het volgende uitgaan:

- Bij harde wind worden grootzeilval en onderlijkstrekker stijf doorgezet. Door het verhogen van de spanning op het achterstag gaat het grootzeil meer openstaan en de bolling verplaatst zich enigszins naar achteren. Hierdoor neemt de winddruk in het grootzeil af, het schip komt rechter te liggen en de loefgierigheid neemt af. Tell-tales helpen bij het nauwkeurig trimmen van het zeil.
- Bij zwakkere wind moeten grootzeilval en onderlijkstrekker een niet te grote spanning hebben. Ook het achterstag moet wat opgeviert worden.

Wanneer U na enige oefening in staat bent een 7/8-tuigage goed te trimmen, zal blijken dat dit veel beter is dan een top-tuigage.

Zie ook de grondregels voor het trimmen op pagina 26.



MAIN DROP SYSTEEM

Is uw jacht uitgerust met het DEHLER-MAIN-DROP-SYSTEEM, dan volgt hieronder de beschrijving voor het aanbrengen hiervan.

De giekpersenning wordt met de zijde waarin de lijn is ingenaaid in het profiel aan de zijkant van de giek geschoven. Hierna worden de gele kunststof verstevigingslatten in de persenning geschoven.

Mochten de latten te lang zijn, dan kunt U ze tot de gewenste lengte inkorten. Nu worden de bergingslijnen (Lazy Jacks) aangebracht volgens de tekening op Pagina 14.

Aan de zalingen bevinden zich aan iedere zijde twee blokken. De bergingslijnen worden door de binnenste blokken gevoerd; de buitenste zijn voor de vlaggelijnen.

Aan de mast bevinden zich twee klampen waarop de bergingslijnen worden belegd.

Mocht U het grootzeil nog niet in de giek hebben geschoven, dan wordt dit nu gedaan en worden tevens de zeillatten geplaatst.

De tekening op pagina 12 laat duidelijk zien hoe de spaninrichting voor de zeillatten dient te worden aangebracht.

Hierna worden de leuvers in de mastgleuf geplaatst en is het grootzeil klaar om gehesen te worden.

WAARSCHUWING

De bergingslijnen vervangen in geen geval de kraanlijn (dirk).

Deze laatste moet te allen tijde meer spanning hebben dan de bergingslijnen, daar anders de giekpersenning kan gaan scheuren.

Fabrieksmatig worden door de zeilmaker zogenaamde patch-versterkingen meegeleverd. Deze dienen ter plaatse van de zeillatten op het zeil geplakt te worden om doorschavielen van het zeil door zalingen en wanten te voorkomen op voor de windse- en ruimwindse koersen.

REVEN EN BERGEN

Bij harde wind moet men reven.

Dit doet men niet alleen voor het comfort, maar ook voor de veiligheid.

De boot zeilt meer rechtop, de drift wordt minder en de snelheid neemt toe.

Het reven dient bij zwakke wind geoefend te worden.

De wijze van reven kan afhankelijk zijn van het aantal bemanningsleden.

De hierna omschreven volgorde moet echter aangehouden worden.

DEHLER SNELREEFSYSTEEM

Fabrieksmatig hebben wij uw Dehler 31 voorzien van het DEHLER SNELREEFSYSTEEM, hetgeen het mogelijk maakt binnen korte tijd het grootzeil via de lieren in de kuip te reven.

Dit geldt zowel voor het eerste, alsook voor het tweede rif.

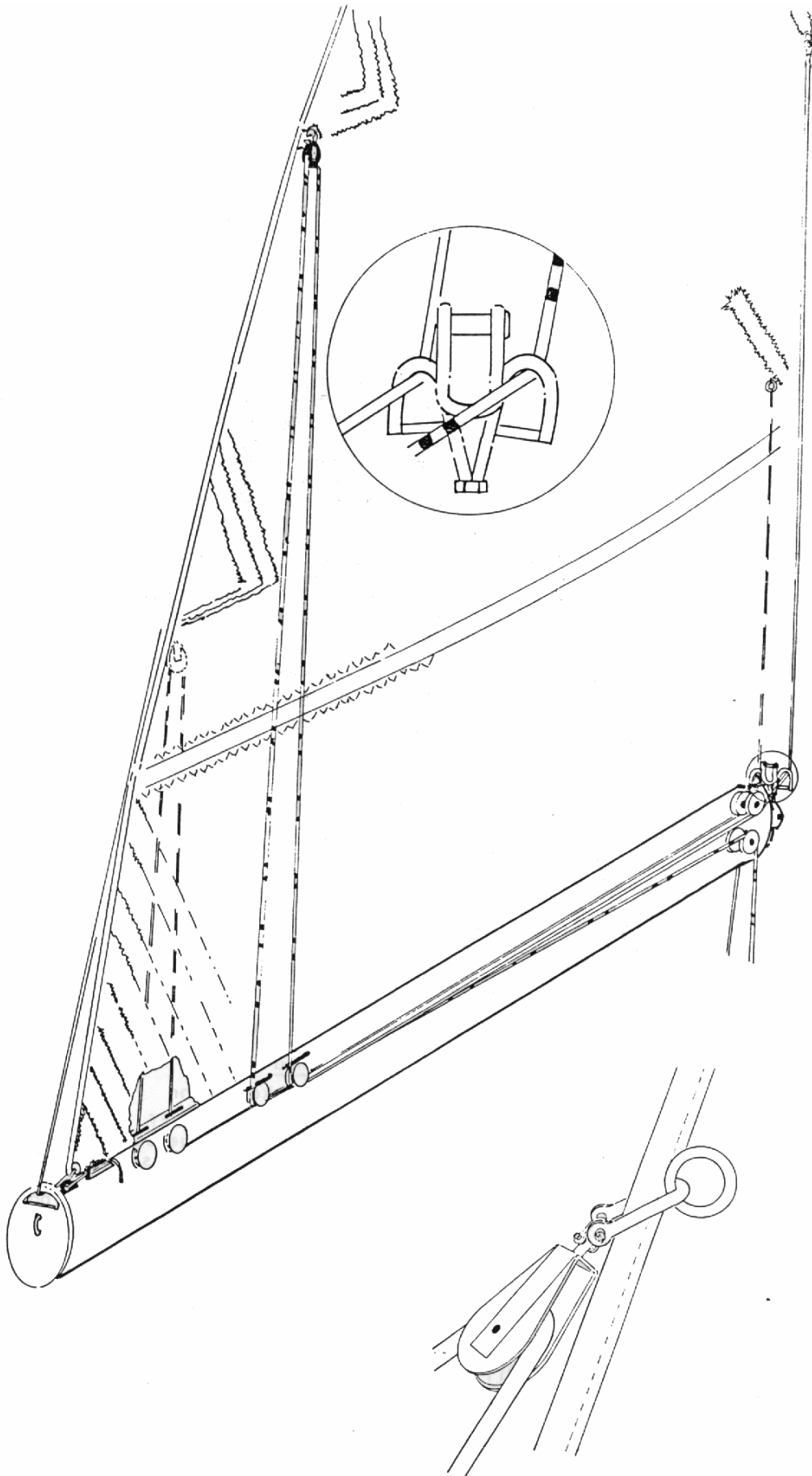
Het reven kan in zijn geheel door één bemanningslid worden uitgevoerd.

Het inscheren van de reeflijnen, alsmede de bediening hiervan is aangegeven in de tekening op pagina 11.

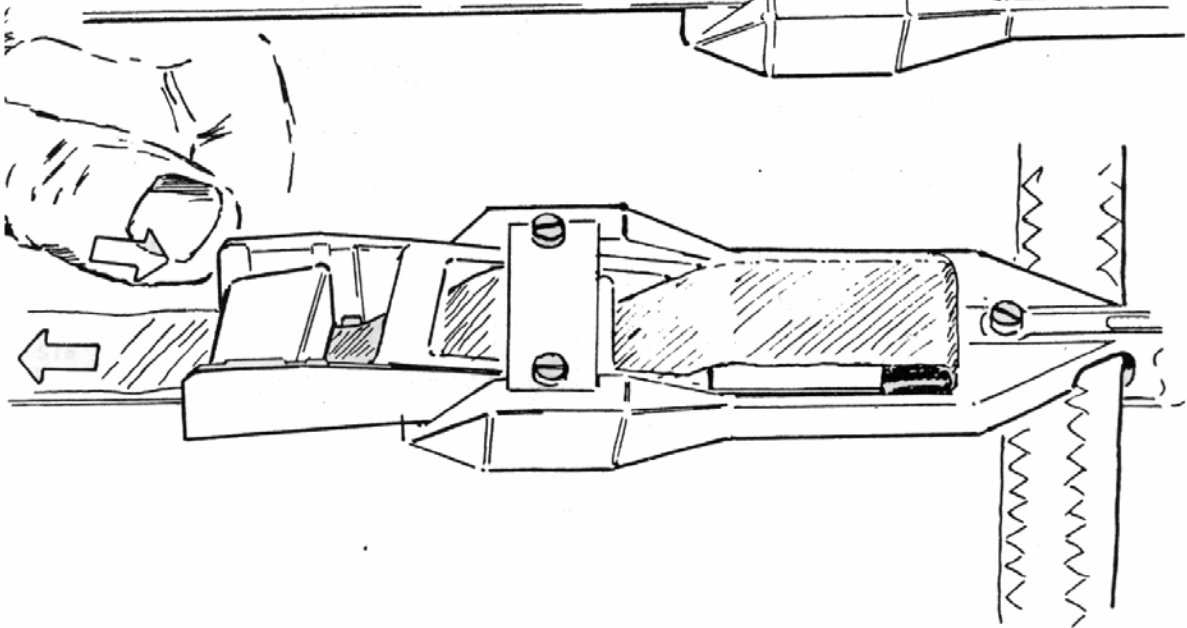
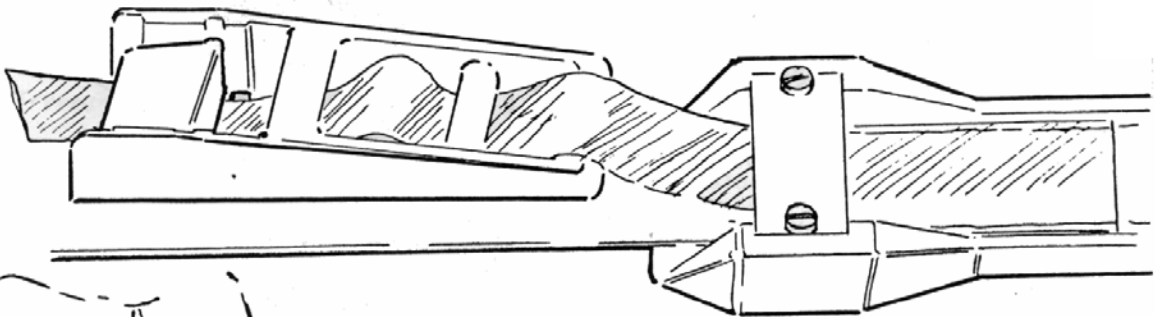
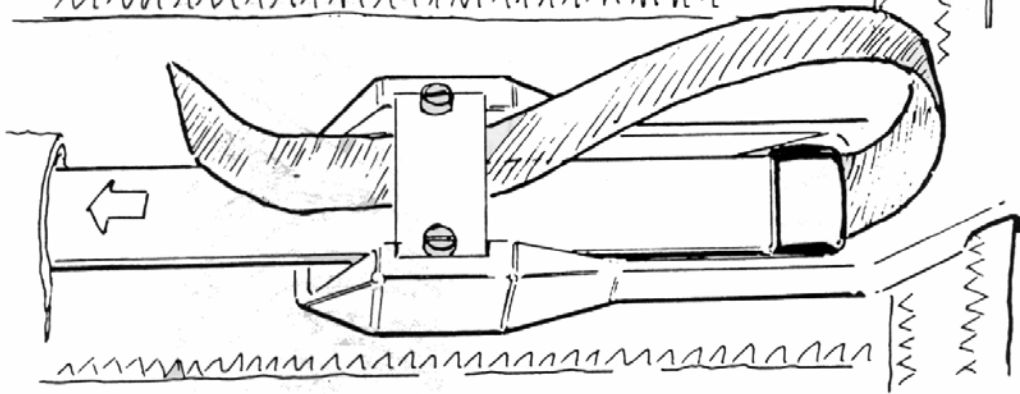
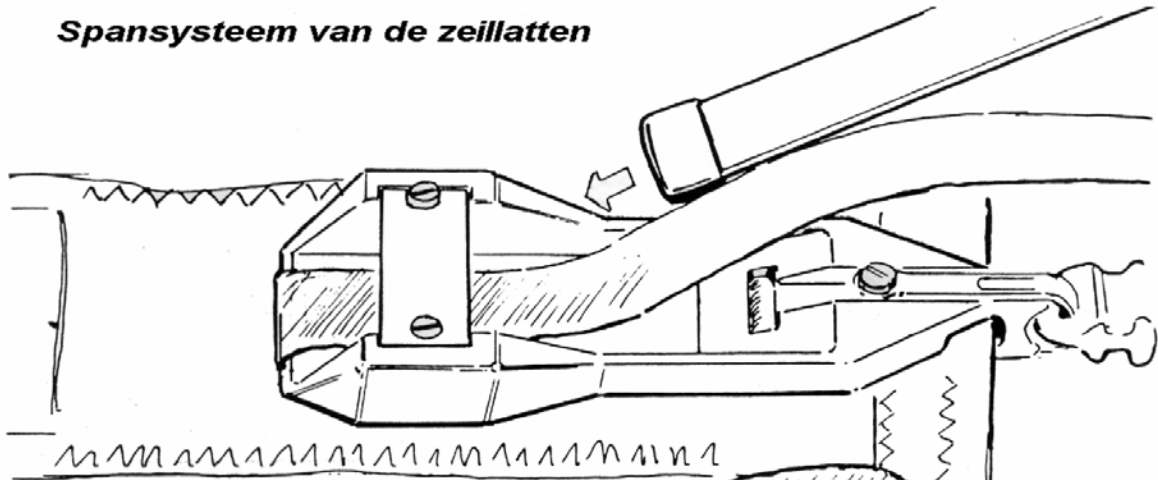
Bij beide raffen gaat het slechts om een enkele lijn die vanaf het voorlijk van het grootzeil via blokken naar het achterlijk geleid worden en van daaruit via de giek terug naar de kuip.

De voorste smeerreep wordt met de kous aan het voorlijk bevestigd.

De lijn van het eerste rif loopt aanbakboordszijde en die van het tweede rif aan stuurboordszijde.



Spansysteem van de zeillatten



Hierna worden de blokken met de bijbehorende sluitingen aan het achterlijk van het grootzeil bevestigd.

De montage van beide reeflijnen is hiermee klaar.

REVEN VAN HET GROOTZEIL

Alvorens te reven moeten de grootschoot en de giekneerhouder worden opgevierd. Gelijktijdig met het vieren van het grootzeilval wordt de betreffende reeflijn doorgezet. Een goed hulpmiddel hierbij is een zelfhalende lier op het dekhuis, daar de reeflijn dan niet met de hand hoeft te worden doorgezet.

Zodra de reeflijn dusdanig is doorgezet dat het betreffende rif goed op de giek ligt, wordt het voorlijk weer door middel van het grootzeilval op spanning gezet. Het zeil is nu gereefd en de giekneerhouder kan weer worden aangetrokken.

Het gedeelte van het grootzeil onder het rif hoeft niet met bindsels vastgezet te worden, daar dit op de giek tussen de persennings komt te liggen.

Als het rif weer weggenomen moet worden, volgt men de hierboven omschreven handelwijze, echter in omgekeerde volgorde. Ook nu dient men als eerste de grootschoot en de giekneerhouder te vieren.

BERGEN VAN HET GROOTZEIL

Tegenwoordig worden jachten van deze grootte steeds meer door slechts twee bemanningsleden gevaren.

Het is daarom niet verwonderlijk dat het bedieningsgemak bij het manoevreren een steeds grotere rol bij de koopbeslissing speelt.

Daarom ontwikkelden wij voor het bergen van het grootzeil het MAIN-DROP-SYSTEEM in combinatie met de reeds bekende "Lazy-Jacks".

Dit systeem maakt het mogelijk om in een kort tijdsbestek het grootzeil te strijken en te bergen in de aan de giek bevestigde persennings.

Deze handeling kan door een enkel bemanningslid geheel alleen worden uitgevoerd.

Nadat het schip met de kop in de wind is gelegd, wordt het grootzeilval losgenomen en het grootzeil aan het voorlijk naar beneden getrokken.

De Lazy-Jacks zorgen ervoor dat het zeil niet zijwaarts kan wegwaaien en dankzij de zeillatten komt het zeil keurig tussen de persennings te liggen.

Hierna het grootzeil nog even met de hand netjes leggen en de ritssluiting dichttrekken.

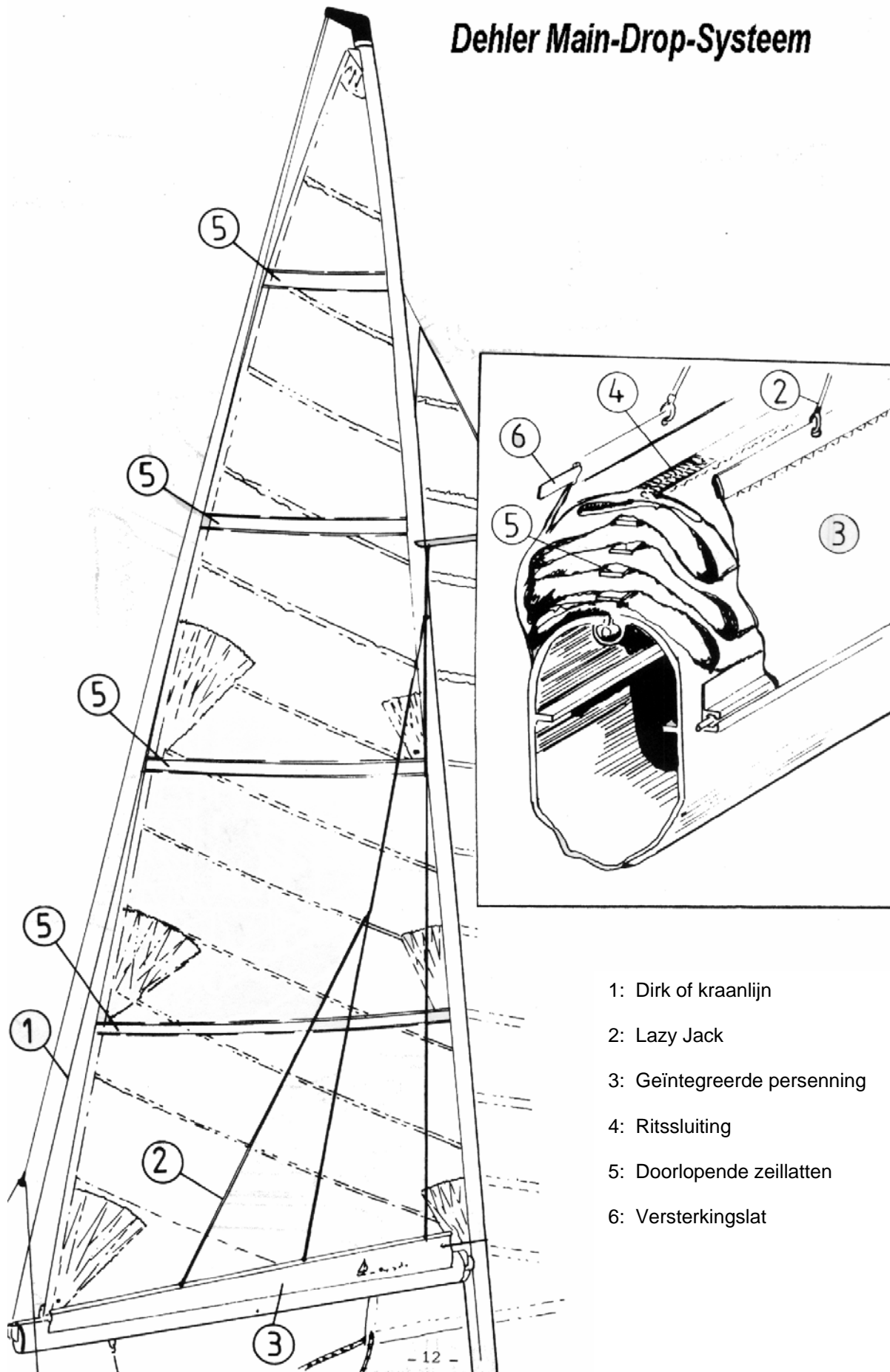
Het zeil is keurig opgeborgen en het dek opgeklaard.

WAARSCHUWING

De giek moet zodanig in de kraanlijn gehangen worden dat deze niet horizontaal komt.

Het einde van de giek dient enigszins naar beneden te wijzen, zodat water, dat door de naden en ritssluiting van de persennings komt, vrij naar achteren kan weglopen.

Dehler Main-Drop-System



- 1: Dirk of kraanlijn
- 2: Lazy Jack
- 3: Geïntegreerde persenning
- 4: Ritssluiting
- 5: Doorlopende zeillatten
- 6: Versterkingslat

DE FOK

ZEILVOERING VAN DE FOK

Het zeiloppervlak van uw jacht is zodanig bemeten, dat U bij vol tuig reeds bij weinig wind uw maximale snelheid bereikt, die alleen nog is te verhogen onder bijzondere omstandigheden, b.v. bij ruime wind, surfend, enz.

Uw jacht loopt daarom ook bij harde wind en een verkleind zeiloppervlak nog steeds de maximale snelheid, terwijl U onder vol tuig alleen maar onnodig overhelt en door de grotere drift langzamer vaart.

Welke zeilen worden aangeslagen is een kwestie van ervaring, weersomstandigheden en voorliggende koers.

Precieze aanwijzingen voor de zeilvoering onder alle weersomstandigheden, van flauwte tot storm, kunnen wij helaas niet geven.

De onderstaande zeilcombinaties zijn gemiddeld gebruikelijk bij toenemende wind:

Ongereefd grootzeil	-	Genua I
Ongereefd grootzeil	-	Genua II
Gereefd grootzeil	-	Genua II
Gereefd grootzeil	-	Gereefde Genua II of normale fok/keerfok
Dubbelgereefd grootzeil	-	Gereefde Genua II of normale fok/keerfok
Gestreken grootzeil	-	Normale fok/keerfok
Try-Sail	-	Stormfok

HIJSEN VAN DE FOK

Ten behoeve van het aanslaan van de fok bevindt zich aan beide zijden van de voorstagputting een haak.

Aan een van deze haken wordt de halshoek van de gekozen fok bevestigd. De leuvers worden aan het voorstag bevestigd en de fokkeval wordt aangeslagen.

De fokkeval is gemaakt van Kevlar; een touwsoort met zeer weinig rek.

Het halende part van de fokkeval loopt vanuit de mast via blokken en de dekgoot door de, in de tekening aangegeven, stopper op het kajuitdak.

Met de hand hijst U de fok zover mogelijk, waarna U de fokkeval twee tot drie slagen op de lier op het kajuitdak legt en zover doorzet als de heersende windsterkte noodzakelijk maakt.

Middels de stopper is de fokkeval meteen belegd en kan van de lier genomen worden, zodat deze weer voor andere handelingen beschikbaar is.

TRIMMEN VAN DE FOK

In het algemeen geldt hier de volgende grondregel;

Bij lichte wind de fokkeval niet te stijf doorzetten, zodat er een goede bolling aan het voorlijk blijft.

Bij sterkere wind de fokkeval verder doorzetten zodat de Genua/fok vlakker wordt.

Het keerblok van de Genuaschoot op de rail dient zodanig ver naar achteren te staan dat het achterlijk van de Genua/fok open is en niet naar binnen krukt.

Naar voren toe komt het keerblok zover dat het achterlijk bij aangetrokken schoot net niet kilt.

De schoot mag zover doorgezet worden dat de Genua/fok de zaling of de wanten niet raakt.

Het achterlijk van het zeil is van een trimlijn voorzien, welke men echter zo min mogelijk moet gebruiken.

Als de lijn wordt aangetrokken krult het achterlijk, waardoor de voortstuwingskracht van het zeil behoorlijk achteruit gaat.

Daarom dient deze lijn slechts in geval van een killend achterlijk heel weinig doorgezet te worden.

Daar de Genua/fok zo optimaal mogelijk gesneden is, betekent dit natuurlijk ook dat ze dicht boven het dek staat.

Het is daarom bij een jacht met preekstoel en railing niet te vermijden dat het diep gesneden onderlijk van de Genua/fok bij ruimwindse koersen met een knik over de railing loopt.

Algemeen geldende regels voor de zeilinstellingen bij alle windsterktes kunnen wij in deze handleiding natuurlijk niet geven.

Het is sowieso onmogelijk alle kneepjes van de diverse schoot- en valvoeringen, die juist de spanning van het zeilen bepalen, te verklaren.

Het verwondert ons telkens weer dat er zo weinig schippers zijn die trimmarkeringen voor de diverse instellingen gebruiken.

Op grond van onze ervaringen in wedstrijden weten wij dat zelfs zeil-experts niet zonder zulke trimmarkeringen kunnen.

Wij menen daarom dat het juist voor de toerzeiler zeer handig is als hij aan dek door middel van b.v. tape de juiste standen van het keerblok op de Genua-rail aangeeft ten behoeve van de beschikbare voorzeilen.

Dit vergemakkelijkt het vinden van de juiste stand bij het aanslaan of wisselen van de fok en daardoor het sneller uit kunnen voeren van de diverse manoeuvres.

Uiteraard geldt dit ook voor markeringen aan de vallen.

Als U deze kleine aanwijzingen betreffende het aanbrengen van markeringen opvolgt, zal U reeds na korte tijd het gemak hiervan opvallen.

Zie ook de grondregels voor het trimmen op pagina 26.

REEFBARE GENUA-II

Als U uw Dehler 31 heeft besteld met een reefbare Genua-II, zal het U opvallen dat hierdoor het zeilplezier van uw schip in ruime mate toeneemt.

Zie de tekening op pagina 18.

Bij het gebruik van dit voorzeil vervalt voor het grootste deel het zeilwisselen op de boeg.

De gehele installatie kan vanuit de kuip worden bediend.

De uitrusting bestaat uit;

- Genua-II met rif
- Een reeflijn
- Een keerblok voor de reeflijn aan de voorstagputting
- Geleidingsogen voor de reeflijn aan de railingscepters
- Een schootklem voor het beleggen van de reeflijn
- Een keerblok voor de reeflijn naar de schootlier
- Twee extra geleideblokken op de Genua-rail
- Een extra Genua-schoot.

De reefinrichting voor de Genua-II werkt als volgt:

De reeflijn wordt aangetrokken zoals in de tekening staat aangegeven. Hiertoe wordt de reeflijn met een sluiting aan de bakboordzijde van de voorstagputting vastgezet.

Van daaruit wordt ze via de kous van het rif, het keerblok aan stuurboordzijde en de geleidingen aan de scepters naar de kuip geleid.

Aan het schootoog van het eerste rif wordt de tweede Genua-schoot vastgemaakt, die via de extra geleideblokken op de Genua-rail worden geleid.

Deze extra geleideblokken dienen zich vóór de hoofdgeleideblokken te bevinden.

Om de reefbare Genua-II zo snel mogelijk te kunnen gebruiken als dit noodzakelijk wordt, dient men voor het installeren enig voorbereidend werk te doen.

Het geleideblok op de rail van de hoofd-Genua-schoot wordt ingesteld zoals beschreven in het hoofdstuk "TRIMMEN VAN DE VOORZEILEN".

Deze instelling kan men het beste met een stuk tape aan dek markeren.

Nu wordt de Genuaval zo ver gevierd, dat men met de reeflijn de kous van het eerste rif tot tegen het dek kan trekken.

De Genuaval wordt nu weer stijf doorgezet en met gekleurde tape gemarkeerd, daar waar de val uit de stopper komt.

Dient men later onder het zeilen te reven, dan handelt men als volgt;

De Genuaval wordt tot de markering gevierd en met de reeflijn, eventueel met gebruikmaking van de lier, wordt de kous van het rif tot tegen het dek getrokken.

De reeflijn wordt nu in de schootklem gedrukt en is hiermee belegd.

Nu kan men met de extra schoot de Genua dichthalen en verder zeilen.

Het overtollige doek wordt opgerold, weggestopt in de aangenaaide zak en de ritssluiting wordt gesloten.

DEKBESLAG

DE LIEREN

Met de aanwezige lieren zijn de vallen en schoten gemakkelijk te bedienen.

De lijn die ingehaald moet worden, wordt met meerdere slagen rechtsom op de trommel van de lier gelegd en met de hand ingehaald.

Als de gevraagde kracht te groot wordt, plaatst men de lierhandle in de lier en draait hiermee verder.

De schoten van fok of Genua worden bediend met de lieren die aan beide zijden van de kuip zijn aangebracht.

Als met de dubbelwerkende lieren de opgebrachte kracht in de snelste richting niet meer voldoende is, draait men met de handle linksom.

De lier werkt dan met een grotere vertraging.

Het werkt, zeker voor een kleine bemanning, een stuk gemakkelijker indien uw jacht is uitgerust met zelfhalende lieren.

ONDERHOUD VAN DE LIEREN

De lieren zijn zeer eenvoudig en robuust gebouwd.

De belangrijkste onderdelen dienen af en toe te worden ingevet, het beste met watervast vet.

De slijtage is minimaal; echter door hardgeworden vet en de invloed van zeewater kunnen ze op den duur wat zwaarder gaan lopen.

Dit euvel is echter gemakkelijk te verhelpen.

Bij het demonteren van de lieren op het kajuitdak gaat men als volgt te werk;

De zekeringsring boven op de lier moet uit de moer verwijderd worden.

Hiervoor kunt U het beste een kleine schroevendraaier gebruiken.

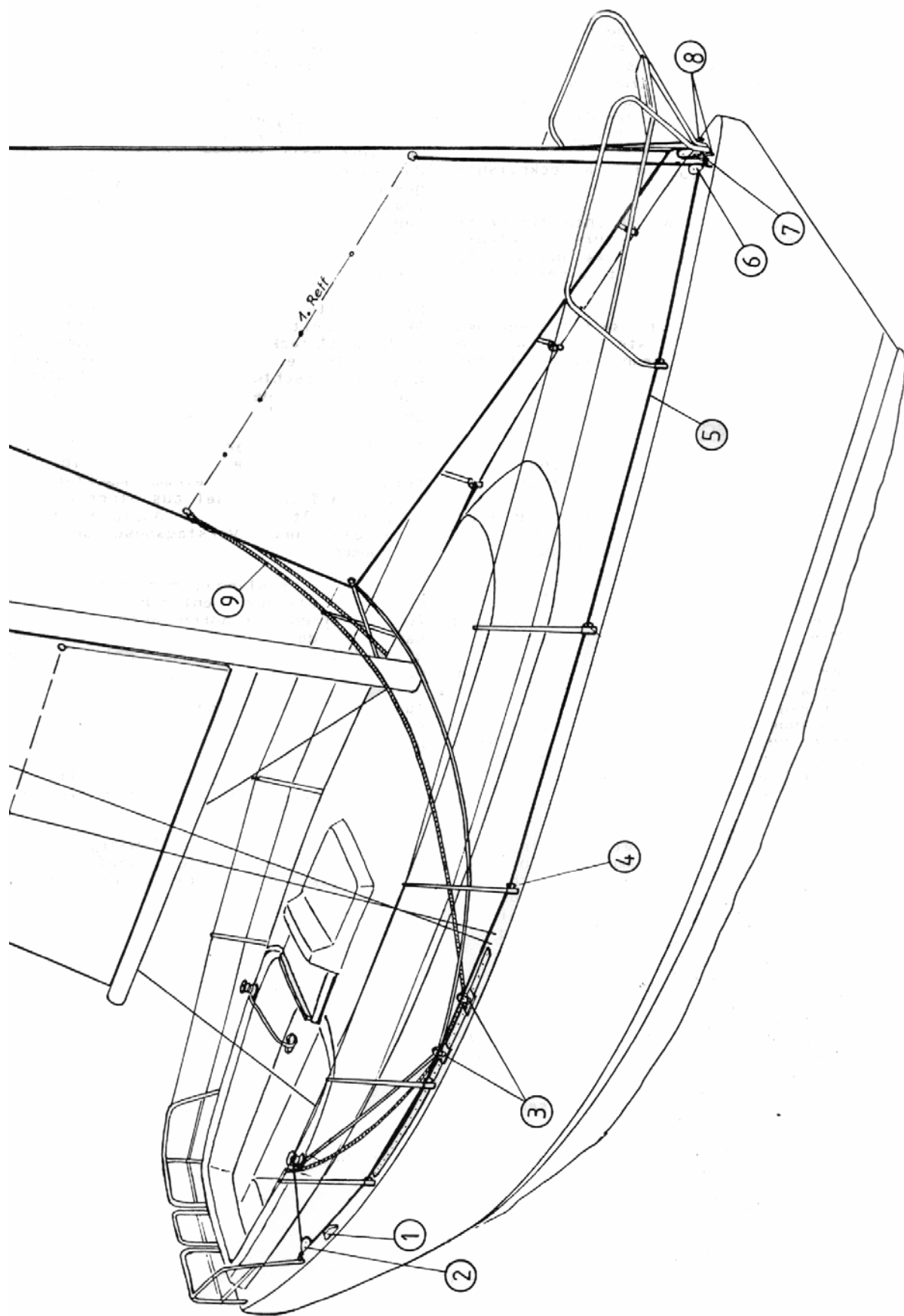
Na het verwijderen van deze ring verwijderd men de liertrommel voorzichtig.

Let U er wel op dat hierbij de blokkeringspallen niet van hun plaats vallen.

Hierna kunt U met een poetslap het oude vet en vuil verwijderen en nieuw vet aanbrengen.

Na het weer monteren moet U er goed op letten dat de zekeringsring weer goed terugspringt in de daarvoor bestemde gleuf.

Voor deze laatste handeling heeft U geen speciaal gereedschap nodig.



ONDERHOUD VAN DE ZELFHALENDE LIEREN

De fabrikant van de lieren heeft een informatieblad met tekeningen bijgeleverd, waarop aangegeven het afstellen ten behoeve van de verschillende lijndiktes. De tekst is weliswaar in het Engels geschreven, doch aan de hand van de tekeningen is een en ander zeer duidelijk voor te stellen.

Het demonteren, smeren en weer monteren van de lier gaat op dezelfde wijze als hierboven beschreven.

ANTI-SLIP DEKBEKLEDING

Onze ervaringen hebben aangetoond dat de anti-slip dekbekleding bijzonder weinig vuil aantrekt, zodat het dek niet vaak geschrobt hoeft te worden. Moet het dek een keer geschrobt worden, dan kunt U hier het beste een schoonmaakmiddel, bijvoorbeeld groene zeep, voor nemen. U dient er echter wel op te letten dat alle zeepresten zorgvuldig weggespoeld worden, daar er anders een grauwe waas over het dek kan blijven liggen.

ZELFKERENDE FOK

De exacte schootvoering kan men zien in de schets op pagina 20. Om er voor te zorgen dat de overloop van de zelfkerende fok soepel loopt dient de talie zoveel mogelijk loodrecht ten opzichte van de overloop te worden aangeslagen.

De optredende toleranties in de maten van de zeilen maken dat deze niet allemaal identiek zijn. Met een bindsel van een 6 mm lijn kunt U de afstand tussen schoothoek en voorstagputting precies bepalen. Daar de lengte van het voorlijk van de keerfok, zowel met als zonder rolfokeinstallatie, gelijk is, dient U de afstand van de trommel van de rolfokeinstallatie met een bindsel te overbruggen als geen gebruik van deze installatie wordt gemaakt.

Ook de kracht waarmee de val wordt doorgezet bepaalt de plaats van het schootoog. Wij adviseren U daarom de val bij de stopper van een markering te voorzien, zodat U zonder probleem de val altijd met dezelfde kracht kunt doorzetten.

Op deze wijze heeft U de garantie dat de overloop van de zelfkerende fok soepel loopt en de rollagers niet eenzijdig belast worden.

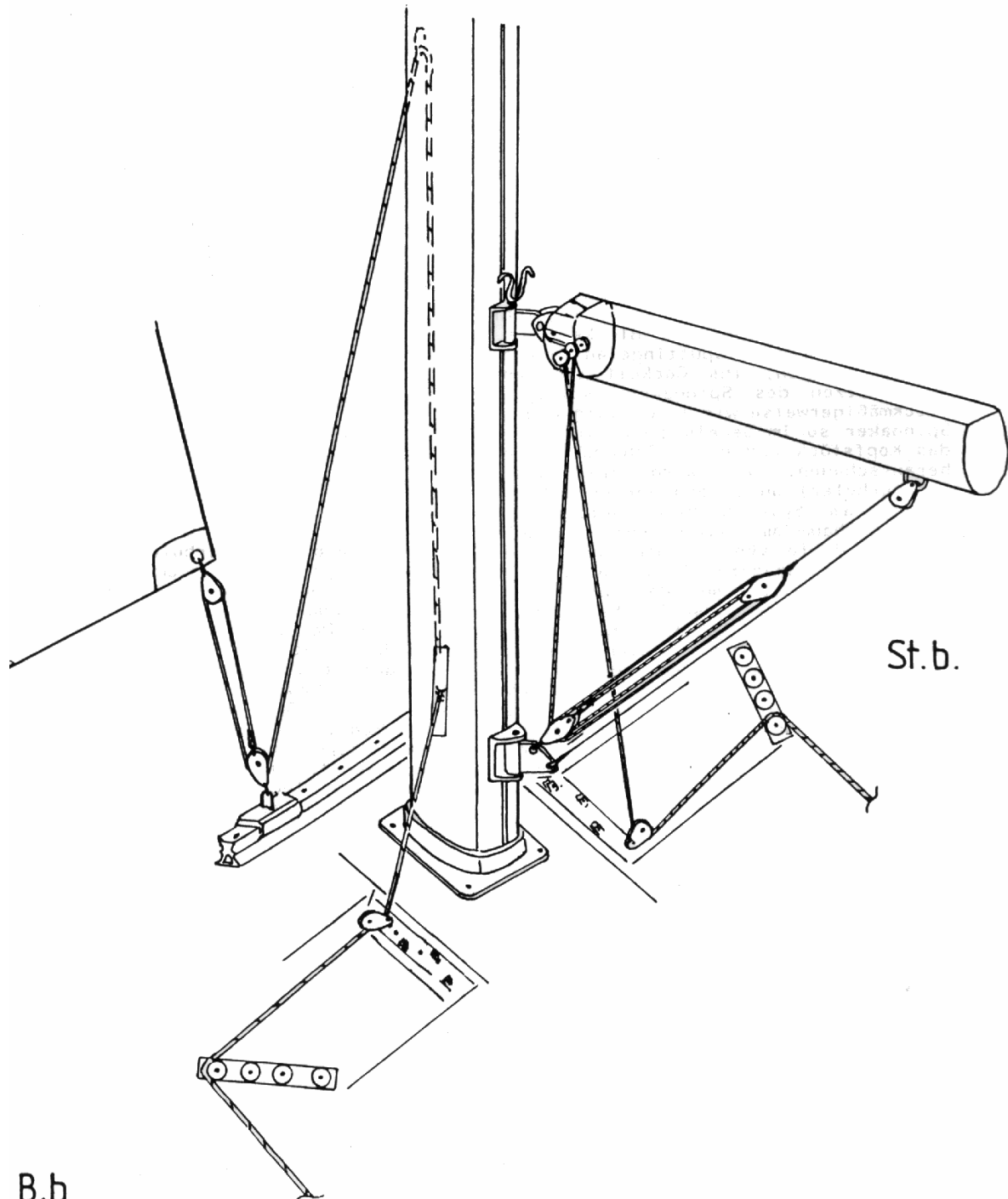
SPINNAKER

De spinnaker wordt met de spinnakeruitrusting bedient. Indien besteld, leveren wij de spinnakeruitrusting met een exacte montagehandleiding en alle benodigde onderdelen. De spinnakeruitrusting bestaat uit;

- Aluminium spinnakerboom, compleet met eindbeslag en twee spruiten ten behoeve van de ophouder en de neerhouder.
- De slede, die aan de voorzijde van de mast gemonteerd dient te worden, compleet met gleioog.
- Ophouder
- Neerhouder
- Twee spinnakerschoten

Giek-neerhouder

Schootvoering van zelfkerende fok



- Twee blokken ten behoeve van montage aan het hek
- Een spinnakerval
- Een blok ten behoeve van de spinnakerval
- Drie blokken ten behoeve van montage aan de mastvoet.

Spinnakerval, ophouder en neerhouder worden ook via de mastvoet naar de kuip gevoerd voor een eenvoudige bediening.

De beide spinnakerschoten worden evenwijdig aan de stuurboord- resp. bakboordrailing vanaf de preekstoel naar achteren gevoerd.

Hier worden ze naar de kuip gevoerd via de beide blokken die aan de puttings nabij het hek zijn bevestigd.

Bij het hijsen van de spinnaker dient man als volgt te handelen.

De spinnaker wordt zodanig in de zeilzak gestopt dat het topoog en beide schootogen naar buiten steken.

Nu wordt de loefschoot door het eindbeslag van de spinnakerboom gevoerd, waarna de spinnakerboom aan de mastslede wordt gehangen en met behulp van op- en neerhouder ongeveer horizontaal wordt gehesen.

Nu wordt de zeilzak met de spinnaker op het voordek geplaatst en worden val en schoten aangeslagen.

Let U er hierbij wel op dat val en schoten vrij van wanten en stagen blijven. Het vastdraaien van de spinnaker kan tot vervelende verrassingen leiden.

De spinnaker wordt nu snel door middel van de val gehesen en de spinnakerboom wordt over de loefschoot tot tegen het schootoog aangedrukt.

Om er voor te zorgen dat de spinnaker meteen goed staat, mag hij niet te vroeg openen.

Het is daarom aan te bevelen de spinnaker te hijsen aan de lijzijde van het grootzeil, terwijl een bemanningslid op het voordek de spinnaker zodanig door zijn handen laat glijden, dat deze gesloten blijft.

Pas als de spinnaker bijna helemaal gehesen is, wordt hij van onderuit geopend.

Voeren van de spinnaker

Het zal maar weinig voorkomen dat men met de spinnaker pal voor de wind vaart.

Meestal zal men een min of meer ruime koers varen.

De spinnakerboom dient in het verlengde van de giek te staan.

De juiste stand bepaalt men zodanig, dat het loeflijk van de spinnaker net niet dichtvalt.

In het algemeen geldt: de spinnakerboom zo ver mogelijk naar loef halen en de lijsschoot zoveel mogelijk vieren.

Het af en toe invallen van de spinnaker aan de loefzijde kan men meestal verhelpen door het met korte rukjes inhalen van de lijsschoot.

Helpt dit niet, dan moet de loefschoot gevierd worden. Let er echter op dat de spinnakerboom in geen geval tegen het voorstag mag rusten.

Om deze reden moet men bij sterke vlagen altijd eerst de lijsschoot vieren.

Om de spinnaker ook bij sterkere wind en zeegang rustig te houden, kan het bij pal voor de wind varen, alsook bij wat ruimere koersen, zinvol zijn nog een Barberhauler aan te brengen en te bevestigen aan de ogen die op de voetrail gemonteerd zijn.

Dit is een maatregel waardoor zowel de spinnaker als het schip wat rustiger worden.

Gijpen

Zoals al eerder vermeld, wordt de spinnakerboom altijd aan de loefzijde gevoerd.

Bij verandering van windrichting of koers, moet dus ook gegijpt worden.

Dit doet men het beste op de volgende manier:

De neerhouder een beetje vieren, de spinnakerboom loskoppelen van de mastslede, de lijschoot aanhalen en de spinnakerboom op de lijschoot aanpikken.

De spinnakerboom verbind nu dus beide schoten.

Nu moet de roerganger afvallen, de grootschoot binnenhalen en het grootzeil over laten komen.

De spinnakerboom wordt nu van de oude loefschoot losgekoppeld en aangekoppeld aan de mastslede.

De neerhouder en beide schoten worden nu weer correct ingesteld voor de nieuwe koers en wind.

Het is raadzaam deze manoeuvre bij licht weer meerdere keren te oefenen, zodat de man op het voordek er handigheid in krijgt en de bemanning ingespeeld is op de diverse handelingen.

Strijken van de spinnaker

De spinnaker moet altijd aan lijzijde gestreken worden.

Het is daarom aan te bevelen voor het strijken van de spinnaker een voorzeil te zetten.

De loefschoot van de spinnaker wordt nu volledig gevierd, de spinnakerboom eventueel verwijderd en de lijschoot wordt binnengehaald tot aan het onderlijk.

Tegelijkertijd wordt de spinnakerval langzaam gevierd, waarbij voorkomen wordt dat de spinnaker in het

water terecht komt.

De schoten worden nu losgenomen en de spinnaker wordt opgeboegen in de zeilzak, klaar voor een volgend gebruik.

Het opbergen van de spinnaker gaat als volgt te werk:

Men neemt het topoog in de hand, laat het linker lijk door de andere hand glijden om verdraaiingen te voorkomen en legt het linker schootoog boven op het topoog.

Deze zelfde handeling wordt herhaald met het rechter lijk.

De spinnaker wordt nu in de zak geborgen, waarbij de drie ogen net boven de zak uitsteken.

De spinnaker is nu klaar voor een volgend gebruik.

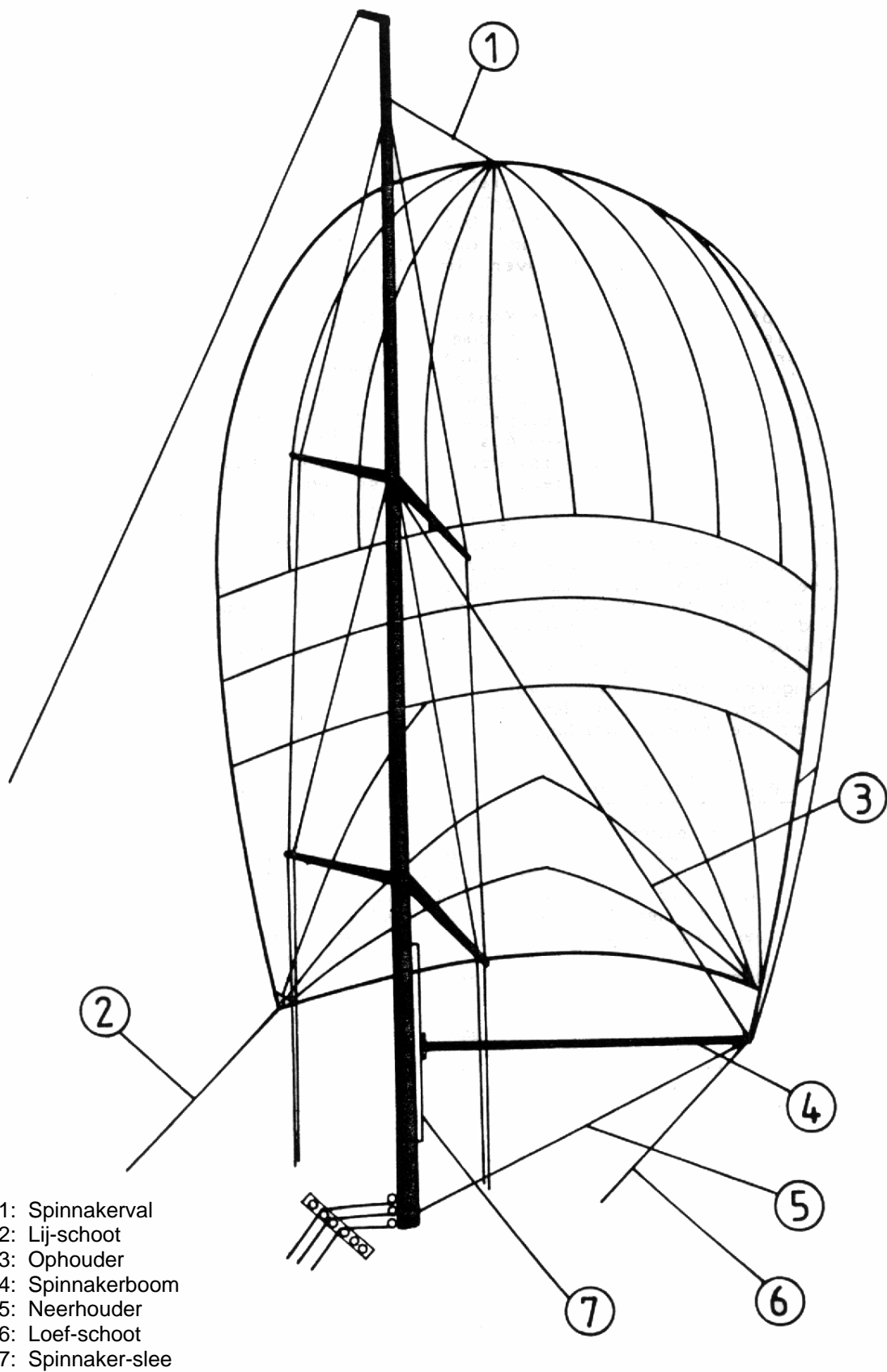
Het varen met de spinnaker geeft veel plezier en is geen onmogelijke opgave.

Als men bij licht weer een aantal keer geoefend heeft, lukken de benodigde manoeuvres bij wat zwaarder weer ook.

Men moet echter één ding niet vergeten.

Door het hijsen van de spinnaker wordt het zeiloppervlak circa 150% vergroot.

Dit hoeft geen angst in te boezemen, maar men moet zich wel realiseren dat de krachten die op de gehele tuigage worden uitgeoefend hierdoor behoorlijk zijn toegenomen.



Maststrijkinstallatie

Als uw schip is uitgerust met een maststrijkinstallatie, dan zal in de meeste gevallen het strijken en zetten van de mast probleemloos verlopen.

De installatie betaalt zichzelf op den duur terug, daar er bij het jaarlijkse strijken en zetten van de mast geen kraan meer nodig is.

De maststrijkinstallatie bestaat uit drie hoofdgroepen:

- A Op dek gemonteerd.
 - Speciaal voorstagbeslag met wantspanner.
 - Twee puttings op de voetrail voor bevestiging van de spinnakerbomen.
 - Strijkwantbeugels aan weerszijden van de opbouw.
- B Aan de mast gemonteerd.
 - Een ingekort voorstag met speciaal beslag voor bevestiging van de spinnakerbomen.
 - Strijkwanten aan beide zijden van de mast.
- C Losse onderdelen.
 - Een meerschijfstalie.
 - Twee spinnakerbomen.

De mast kan zover gestreken worden, dat deze bijna horizontaal over het schip ligt.

Vanaf ca. 30° moet de giek naar bakboord of stuurboord weggedraaid worden, of, als hier geen plaats voor is, moet deze worden gedemonteerd.

Is de mast helemaal gestreken, dan moet er een schaar gebruikt worden waarin deze rust.

Dit dient om de maststrijkinstallatie te ontlasten, zeker wanneer er lange tijd zo gevaren wordt.

Mast strijken en zetten

De beide spinnakerbomen bevestigen tussen de puttings op de voetrail en de ogen aan het voorstagbeslag.

De talie monteren, zodanig dat het halende part zich aan de onderzijde bevindt, en de sluitingen goed aandraaien.

De boven- en onderwanten wat speling geven middels het losdraaien van de wantspanners. Hoeveel de spanners losgedraaid moeten worden hangt af van de spanning op de wanten.

De talie met behulp van een lier zo stijf mogelijk doorzetten en de voorstagspanner losnemen.

Nu de talie via de kop van de lier vieren en de mast zover strijken als nodig is.

De strijkwanten hebben de belangrijke taak om de mast in gestreken toestand stabiel te houden; ze dienen dus niet om de mast te trimmen en worden belangrijk losser gevoerd dan de andere onderwanten.

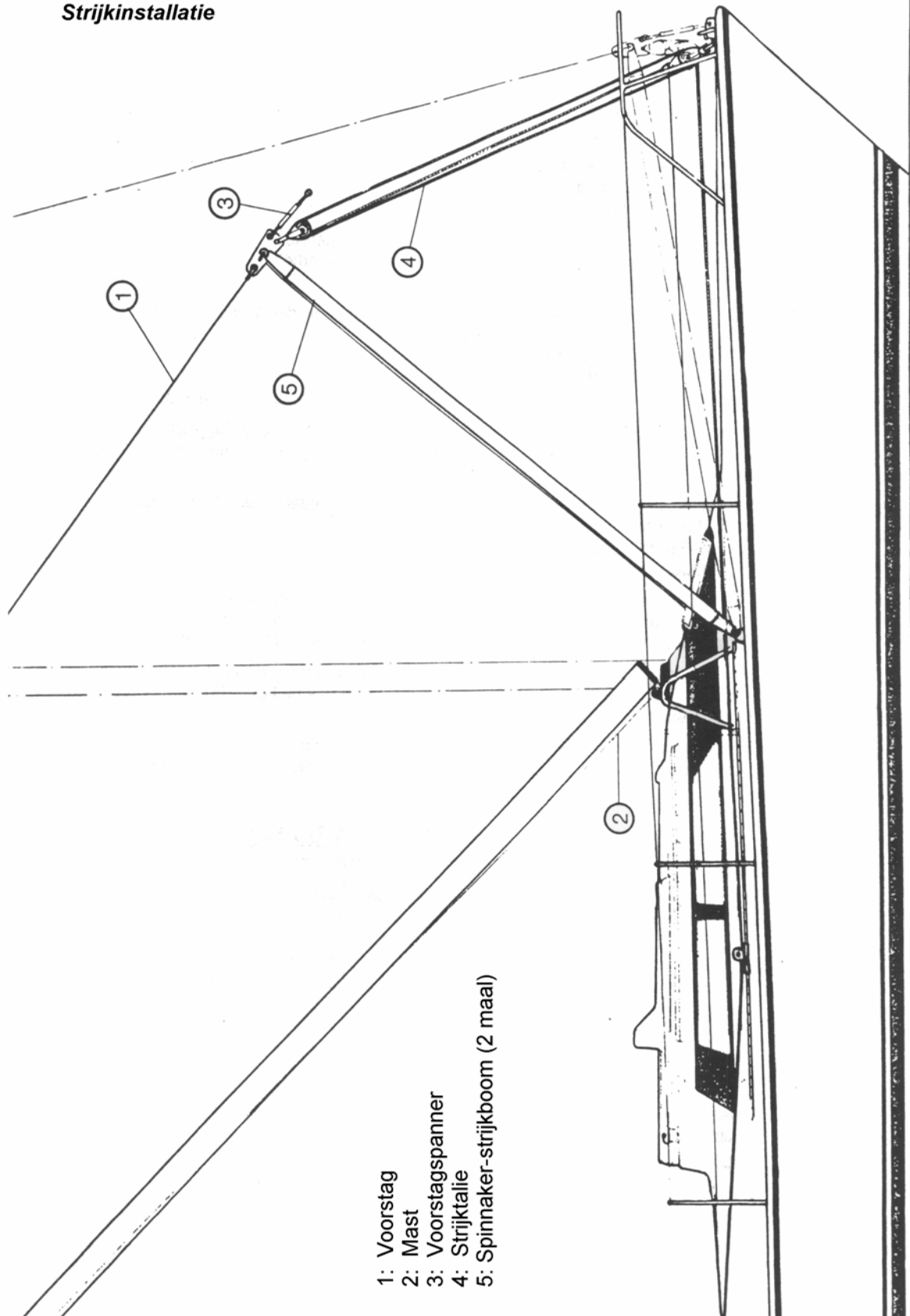
Bij het zetten van de mast wordt in omgekeerde volgorde tewerk gegaan.

Let er op dat de voorstagspanner goed geborgd is voordat de talie wordt verwijderd en opgeborgen.

De spinnakerbomen weer verwijderen en borgen in het boegbeslag.

Zie ook de schets op pagina 25.

Strijkinstallatie



Negen grondregels voor het trimmen van een 7/8 tuigage

Een overzicht, samengesteld door YACHT-redactielid Peter Schweer.

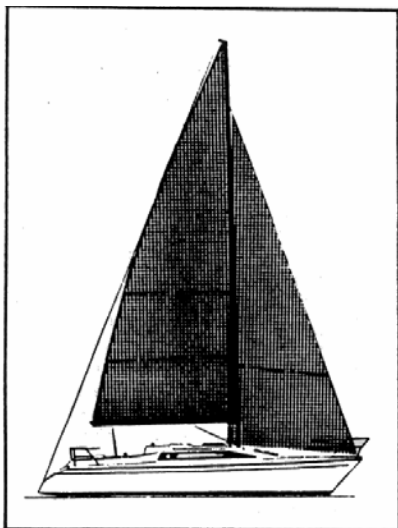
- 1 Door een bol zeilprofiel heeft men meer voortstuwing dan door een vlak zeil. Ter vergelijking een voorbeeld: transportvliegtuigen hebben een bol vleugelprofiel. Zij hebben een maximum aan opwaartse kracht nodig om zware goederen te transporteren. Straalvliegtuigen, zweefvliegtuigen, catamarans en ijszeilers daarentegen worden met een vlak profiel uitgerust. Zij worden berekend op hoge snelheden met weinig wrijvingsweerstand.
- 2 Er is meer kracht nodig om een schip door ruig water op te laten boksen, dan door vlak water.
Dus: **zeil bij golven: bol**
zeil bij vlak water: vlak
- 3 Zolang het schip rechtop gezeild wordt, kan het achterlijk van het grootzeil gesloten worden gehouden. Hierdoor heeft men het maximum aan voortstuwing. Als de wind echter toeneemt, zal, door het gesloten achterlijk, het schip meer gaan hellen en zal meestal ook de loefgierigheid toenemen.
- 4 Het belangrijkste bij een aandewindse koers is dat het achterlijk de windstroming niet verstoord. De opening van het achterlijk moet dus aangepast worden aan de golven.
Dus: **achterlijk bij golven: open**
achterlijk bij vlak water: gesloten
Het zeil is optimaal getrimt als alle "tell-tales" recht naar achteren waaien.
- 5 De juiste instelling voor de genua-rail is die, waarbij bij het dichthalen van de schoot, de spanning op onder- en achterlijk nagenoeg dezelfde is.
De bolling van het grootzeil en het achterlijk van de fok moeten dan ongeveer parallel staan.
- 6 Ter controle van een optimale instelling van de fok dienen dienen vlak achter het voorlijk, aan beide zijden wollen draadjes (tell-tales) boven elkaar te worden aangebracht. Drie paar van deze draden zijn voldoende.
Dus: **worden de loefdraden onrustig: afvallen**
wijzen de leidraden naar voren: oploeven
- 7 Om op een aandewindse koers zo hoog mogelijk te varen dient het haalpunt van de fok zover mogelijk naar binnen te worden gebracht. Bij ruime wind wordt het haalpunt naar buiten en naar voren gebracht. Hierdoor wordt de opening tussen fok en grootzeil weer geopend en wordt het open achterlijk weer gesloten.
- 8 Vooral bij gemiddelde wind worden de optimale aandewindse zeileigenschappen bereikt als het voorlijk van de fok zo min mogelijk naar lij doorhangt.
Dit vraagt dus om een hoge spanning van bakstagen en bovenwanten.
- 9 Bij harde wind moet men, zowel bij aandewindse als ruime koersen nooit de fok losgooien zolang het grootzeil nog is dichtgehaald. Het schip zal in een vlaag dan onmiddellijk oploeven.

Aanwijzingen voor het trimmen van een 7/8 tuigage

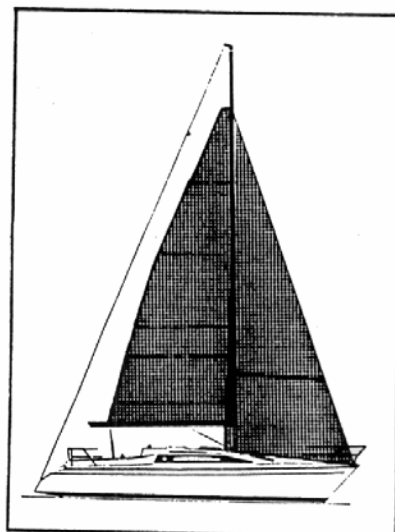
Wind en golven	Weinig wind		Gemiddelde wind		Harde wind	
	Vlak water	Golven	Weinig golven	Veel golven	Weinig golven	Ruw water
Schoot	iets los	meer los	dicht	matig dicht	max. dicht	dicht
Voorlijk	los	los	matig strak	licht gesloten	zeer strak	strak
Onderlijk	los	los	matig strak	licht gesloten	zeer strak	strak
Achterstag	los	los	matig strak	strak	max. strak	strak
Neerhouder	los	los	licht strak	los	max. strak	matig strak
Overloop	midscheeps	mids/loef	mids/lij	midscheeps	naar lij	naar lij
Mast	rechtop	recht	matig gebogen	licht gebogen	max. gebogen	sterk gebogen
Achterlijk	bijna open	open	matig open	open	open	veel open
Twist	veel	zeer veel	matig	veel	veel	zeer veel
Schoot	losjes	meer los	matig strak	strak	max. dicht	max. dicht
Bakstagen	aanzetten	licht aanz.	zeer strak	strak	zeer strak	zeer strak
Vallen	los	los	strak	licht strak	zeer strak	max. strak

Het Dehler-snelreefsysteem voor 2 – 8 Beaufort: ZONDER zeilwissel.

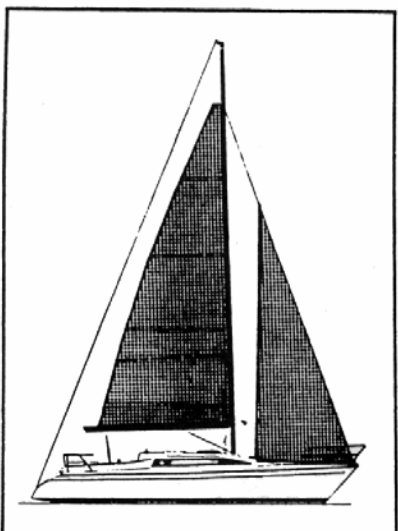
Een uitgebreide beschrijving van de voorbereidingen en het uitvoeren vindt men in de Hoofdstukken Grootzeil en Voorzeil.



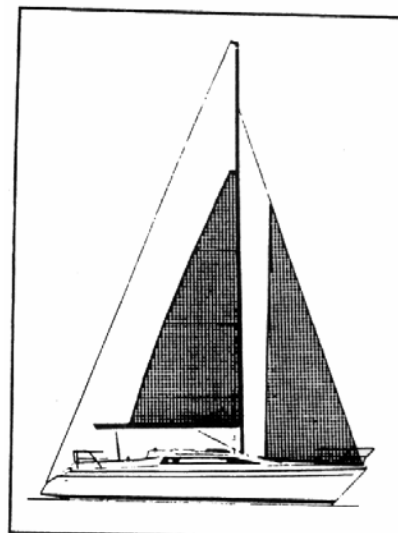
Tot 4 Beaufort:
Vol tuig. Bij een 7/8
tuigage vergemakkelijkt de
relatief kleine genua het
overstag gaan.



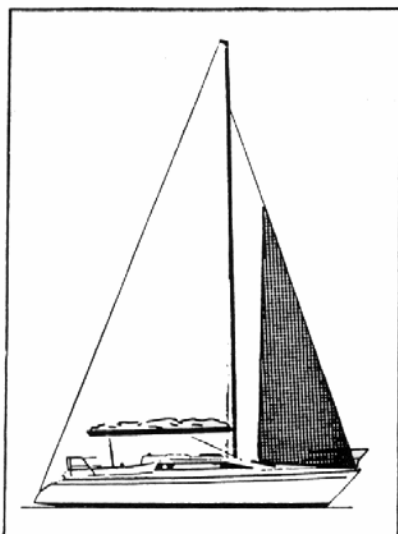
4 tot 5 Beaufort:
Eerst wordt het grootzeil
gereefd. Met het snel-
reefsysteem een werkje
van seconden.



5 tot 6 Beaufort:
De reefbare genua wordt
verkleind.
Hiervoor hoeft niemand de
bescherming van de kuip
te verlaten.



6 tot 7 Beaufort:
In het grootzeil wordt een
tweede rif gelegd.
Hierdoor wordt het
drukpunt nog meer naar
onderen verplaatst.



7 tot 8 Beaufort:
De genua is maximaal
gereefd.
Het grootzeil wordt
weggenomen.
Met de gereefde genua
blijft het schip
manoeuvrerbaar.

Boven 8 Beaufort moet
met de stormfok gevaren
Worden.

Instrumenten en communicatie

Kompas.

Het belangrijkste navigatieinstrument is het kompas.

De moderne vloeistofkpassen, die wij in de stuurkolom of in het kajuitschot monteren, zijn zeer betrouwbaar en nauwkeurig.

Daarbij is het zeker zinvol een tweede kompas aan boord te hebben, dat kan worden gebruikt als peilkompas en dat, in noodgevallen, het hoofdkompas kan vervangen.

Een deviatie komt op uw schip bijna niet voor.

Aan de ene kant ligt dit aan het kunststof, dat niet magnetisch is en aan de andere kant aan het feit dat de meeste instrumenten die een storing teweeg kunnen brengen, zoals kiel, motor of marifoon, ver genoeg van het kompas verwijderd zijn gemonteerd.

Om de hoogste nauwkeurigheid te bereiken, kan men door een vakman een deviatietabel samen laten stellen.

Veel belangrijker is het dat u, als verantwoordelijke eigenaar, er voor zorgt dat metalen onderdelen die door de bemanning gedragen worden, zoals riemgespen, sleutelbossen of andere metalen delen, niet in de buurt van het kompas worden opgeborgen.

Log, dieptemeter, windmeetinrichting, marifoon.

Omdat er tegenwoordig op de markt een groot scala aan elektronische instrumenten wordt aangeboden, is het onmogelijk om hier op speciale instrumenten verder in te gaan.

Indien wij op de werf bepaalde instrumenten in uw schip hebben ingebouwd, kunt u de gebruiksaanwijzingen raadplegen, die wij u bij de scheepspapieren hebben overhandigd.

Binneninrichting

Rompdoorlaten en afsluitkranen

Onder deze steekwoorden bespreken we de rompdorlaten en de wijze van afsluiten.

- 1: Rompdorlaat $\frac{3}{4}$ "
Pomp – toiletingang. Deze rompdorlaat wordt door een kogelkraan afgesloten.
- 2: Rompdorlaat 1 $\frac{1}{4}$ "
Pomp – toiletuitgang. Deze rompdorlaat wordt door een kogelkraan afgesloten.
Hier wordt bijzondere oplettendheid gevraagd. Het gebeurt regelmatig dat het toilet niet voldoende gespoeld wordt en dat de hendel van de kraan met geweld wordt gesloten.
Dit kan leiden tot beschadiging van de kraan of verstopping van de afvoerslang.
Het advies is dus ook voldoende door te pompen, zodat slang en afsluiter vrij zijn van onrechtmatigheden.
- 3: Rompdorlaat $\frac{3}{4}$ "
Wasbak. Deze rompdorlaat wordt door een kogelkraan afgesloten.
- 4: Rompdorlaat $\frac{3}{4}$ "
Spoelbak. Deze rompdorlaat wordt door een kogelkraan afgesloten.
Deze rompdorlaat bevindt zich onder het keukenblok of onder de bakboords langsbank.
- 5: Rompdorlaat $\frac{3}{4}$ "
Koelwaterinlaat van de motor.
Deze rompdorlaat is bereikbaar via de klep van het motorruimdeksel in de salon.

Voor alle aansluitingen en rompdoorlaten geldt in het algemeen dat ze regelmatig gecontroleerd dienen te worden. Dit geldt speciaal voor de verbindingen tussen slangpilaren en slangen.

Tijdens het zeilen dienen in het algemeen alle afsluiters gesloten te zijn.

Zo kan het b.v. niet gebeuren, dat tijdens het zeilen en bij sterke helling over stuurboord, de wasbak in het toilet overloopt.

Gasfornuis.

Het keukenblok is voorzien van een half-kardanisch opgehangen fornuis, levensmiddelen-box en een dubbele roestvast stalen spoelbak.

Het gasfornuis, voorzover besteld en ingebouwd, wordt aangesloten op blauwe gasflessen. Dit zijn 3-liter CAMPING-GAZ flessen met ingebouwd terugslagventiel en een goedgekeurde drukregelaar.

Bij het schip wordt een adapter geleverd die voor ingebruikname in de gasfles wordt geschroefd. Daarna kan de drukregelaar op de gasfles worden aangesloten.

Thermokoppel-beveiligingen aan beide branders verhinderen het ongewild uitstromen van gas. Het fornuis wordt bediend op dezelfde wijze als iedere moderne gaskookplaat.

Het ventiel op de gasfles openen, het ventiel voor het fornuis openen, de bedieningsknop linksom draaien, indrukken en met een lucifer of aansteker aansteken.

De bedieningsknop zolang ingedrukt houden (ca. 10 seconden), tot de thermokoppel-beveiliging voldoende heet is en het gas uit zichzelf blijft branden.

Na het doven van de brander wordt de inwendige gasklep door de thermokoppel-beveiliging na ca. 50 seconden automatisch gesloten.

Het apparaat werd door ons aangesloten conform "Arbeitsblatt G608", de voorschriften voor "vloeibaar gas apparaten" op zeilschepen.

Vloeibaar gas is aanzienlijk zwaarder dan lucht. De gasfles staat daarom in een speciale "gas-bun" in de kuip. Mocht hier een lekkage optreden dan verdwijnt het gas vanzelf via de spiegel of een speciale afvoer naar buiten.

Uiteraard dient rekening gehouden te worden met de algemene voorschriften bij gebruik van gas.

Tijdens de winterstalling dient de gasfles van het schip verwijderd te worden.

Over het gevaar van het gebruik van gas wordt veel gediscussieerd.

Dat is natuurlijk goed, want verkeerd gebruik is zeer gevaarlijk. Men moet echter niet uit het oog verliezen dat alle brandstoffen meer of minder gevaarlijk zijn.

De verkeerde omgang met een relatief veilige brandstof is gevaarlijker dan het zorgvuldig omgaan met gas.

Als het te gevaarlijk zou zijn, zou gas absoluut niet worden toegelaten.

Is een driepits fornuis met oven ingebouwd, raadpleeg dan de gebruiksaanwijzing die samen met de scheepspapieren is overhandigd.

Een testcertificaat wordt door ons meegeleverd.

Voor u betekent dat, dat het apparaat iedere twee jaar door een gas-vakman dient te worden geïnspecteerd en die d.m.v. een handtekening of stempel de juiste werking van het apparaat bevestigt.

Let op de aanwijzingen op het testcertificaat.

Lenspomp.

Als er een lenspomp in het schip is gemonteerd, vindt men het bedieningsdeel hiervan in de kuip.

De opgerolde aanzuigslang bevindt zich onder het bed in de achterkajuit. Hiervandaan kan men de slang naar het leeg te zuigen deel van het schip brengen.

Let er op dat er zich geen knikken in de slang bevinden.

Peltier-koelinstallatie voor de levensmiddelen-box.

Indien besteld, hebben wij in uw Dehler31 een koelaggregaat type "SUPERCOOL" ingebouwd. Deze aggregaat werkt met een "Peltier element". Dit koelelement werkt volkomen geruisloos en biedt veel voordelen ten opzichte van de zogenaamde Koelcompressoren. De thermostaat vindt men in het kastje boven het keukenblok aan het rechter schot. Stel het volle vermogen in tijdens gebruik van de motor of aansluiting aan de walstroom. Bij het gebruik op de accu's moet men de thermostaat niet hoger instellen dan stand 5. Voor het verdere gebruik verwijzen wij u naar de meegeleverde gebruiksaanwijzing.

Drinkwaterinstallatie.

De drinkwatertank van de Dehler31 bevindt zich in het voorschip onder het bed. De tank wordt gevuld via de dekdoorvoer (blauw) achter het voorstagbeslag. Volgens onze ervaring is de inhoud van de tank voldoende. Het is bekend dat drinkwater niet onbeperkt houdbaar is. Bij gering gebruik is het aan te bevelen in de handel verkrijgbare conserveringsmiddelen toe te voegen. Voor de winterstalling en voor de eerste vulling in het voorjaar is het aan te bevelen de installatie door te spoelen met een mengsel van gelijke delen water en azijn (ca. 8 liter). Een elektrische drinkwaterpomp zorgt voor de toevoer naar de spoelbak in de keuken, alsmede naar de wasbak in het toilet. De pomp bevindt zich onder het bed in het voorschip. Leeg laten lopen tijdens een vorstperiode en tweemaal per jaar de elektrische contacten inspuiten, garanderen een probleemloze werking.

Na het inschakelen op het schakelpaneel is de pomp klaar voor gebruik. Als de watertank leeg is hoort men de pomp continue draaien. De pomp dient dan ogenblikkelijk uitgeschakeld te worden (schakelaar 10) om het drooglopen en de daarmee gepaard gaande beschadiging te voorkomen.

De slangpilaren en aansluitingen van het gehele drinkwatersysteem dienen regelmatig gecontroleerd te worden.

Toilet – Pomp WC

Het toilet is een installatie die men op een modern jacht niet meer zou willen missen. Als men zich een beetje vertrouwd maakt met de werking, zal het toilet altijd trouw van dienst zijn. Het toilet werkt d.m.v. twee slangen; een dunne inlaatslang en een dikke uitlaatslang. Voor de veiligheid zijn de rompdoorvoeren van kogelkranen voorzien. Tijdens het gebruik van het toilet dienen beide kranen geopend te zijn. Of de hendels in geopende of gesloten stand staan, is eenvoudig te zien. De hendels werken als verlengarm van de doorlaatkogels in het afsluiterhuis. Na het gebruik dienen de kranen weer gesloten te worden.

Pomp gedeelte

Hiermee wordt in een arbeidsgang zowel buitenwater door de inlaatslang aangezogen als ook de toilet-inhoud via de uitlaatslang naar buiten gepompt. De stromingsrichting wordt door het pompventiel gestuurd.

Dit ventiel staat in de ruststand altijd open. Hierdoor wordt bereikt dat de waterdruk in het pompgedeelte wegvalt via het ventiel en niet via de bedieningsstang of de afdichtingen in de pomp naar buiten lekt.

Bij het gebruik worden beide doorvoerkransen geopend. De bedieningshendel op de pomp wordt naar links bewogen in de richting van het spoel-symbool. Voor het gebruik wordt een beetje water in de toiletspot gepompt.

Na het gebruik met lange slagen pompen tot de toiletput schoongespoeld is. Nu wordt de bedieningshendel naar rechts bewogen in de richting van het leeg-symbool. Nu kan de toiletput leeggepompt worden, waarna nog een paar extra slagen gedaan worden om ook de uitlaatslang te legen.

Nu de bedieningshendel weer naar links bewegen en de huiddoorvoeren afsluiten.
Zie ook de schets op pagina 32.

Belangrijk.

Alleen zacht toiletpapier gebruiken en geen papieren zakdoekjes, lappen of vaste zaken in het toilet werpen.

Ook geen olie, petroleum, benzine of alcohol door het toilet pompen. Deze vloeistoffen beschadigen de ventielen.

Winterberging.

Voor het droogzetten nog een keer flink doorspoelen. Na het droogzetten vullen met een wasmiddel-oplossing of ander geschikt preparaat en dit enkele dagen laten staan. Dan met zoetwater doorspoelen.

Om vorstschade te voorkomen wordt het restwater via de ontluchtingsschroef onder in het pomphuis afgetapt.

Onderhoud en reparatie.

Gaat de pomp zwaar, controleer dan of de huiddoorvoeren geopend zijn en of er zich geen knikken in de slangen bevinden.

Met een klein beetje olie of vet aan de pompstang gaat deze weer een stuk lichter. Tegelijkertijd wordt hiermee de levensduur van de inwendige simmerring verlengd.

Pomp-WC met vuilwatertank.

Is uw toilet voorzien van een vuilwatertank, dan heeft u de mogelijkheid het toilet ook in de haven, of daar waar u aan het zwemmen bent, te gebruiken, waarna de tank op open water kan worden geleegd.

Zoals u kunt zien in de schets op pagina 33 is er na de pomp een tank met ontluchting ingebouwd, die u een "tussenopslag" van de toiletinhoud biedt.

Op deze wijze kan het toilet ca. 8 keer gebruikt worden.

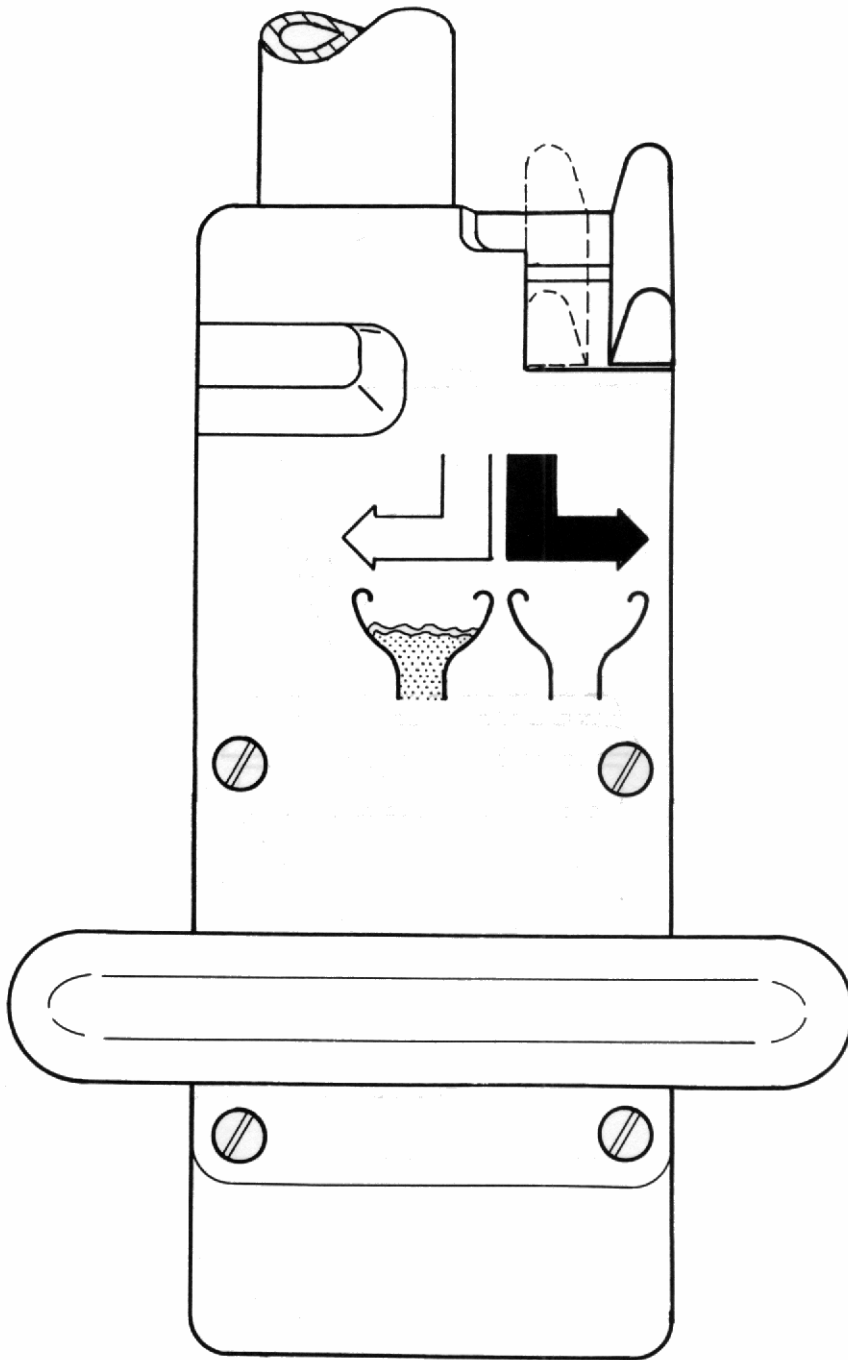
De volgorde in het gebruik verandert hierdoor niet; alleen de 1 ¼" huiddoorvoer blijft gesloten.

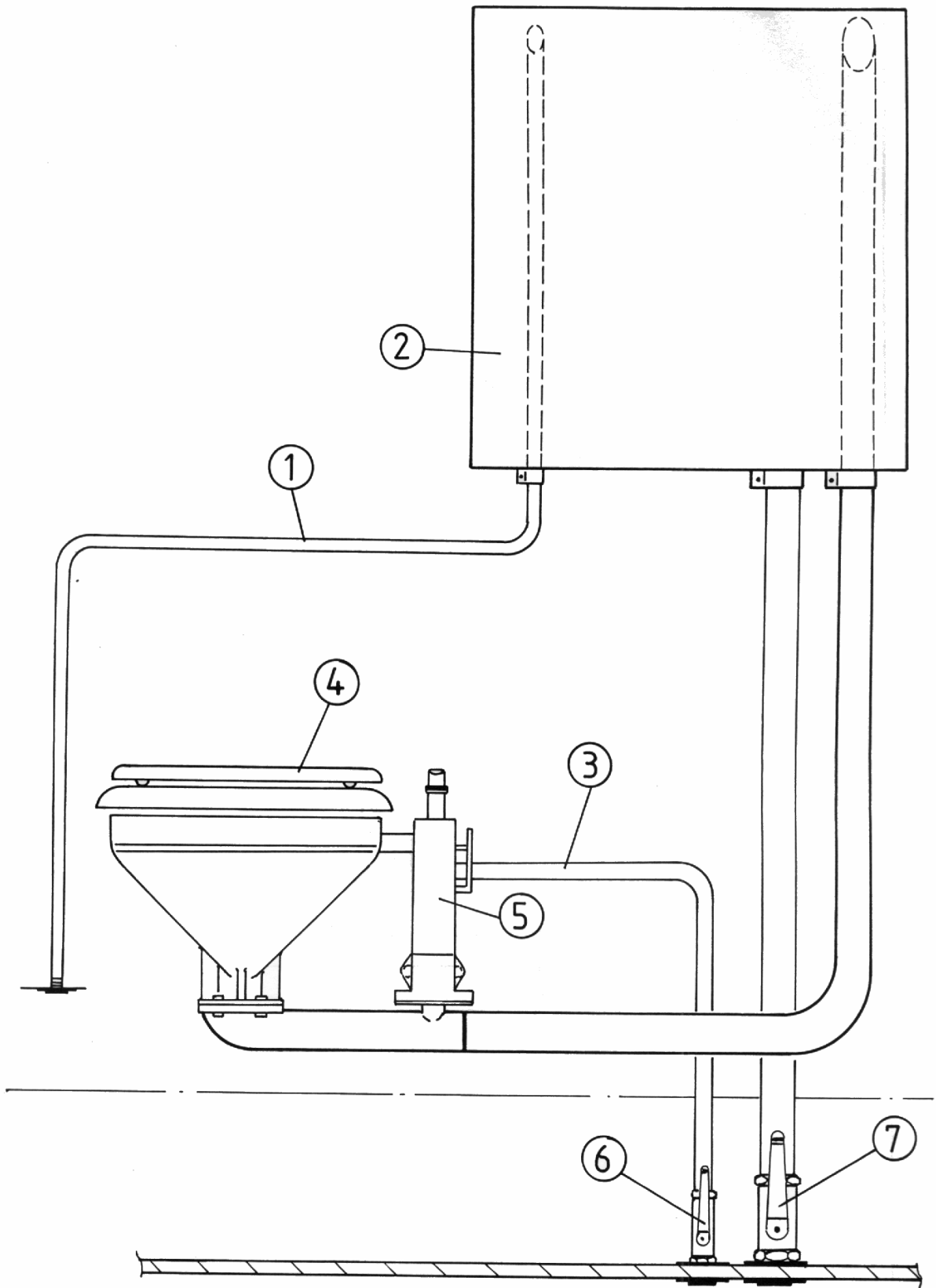
Op open water wordt dan de 1 ¼" huiddoorvoer geopend en wordt de vuilwater-tank met buitenboordwater nagespoeld.

Na enige tijd herhaalt men dit, waarna beide huiddoorvoeren worden gesloten.

Schets op pagina 33.

- 1 Ontluchtungsleiding
- 2 Vuilwatertank
- 3 Buitenboordwater-aanzuigleiding
- 4 Pomp-WC
- 5 WC-bedieningsgedeelte
- 6 Kogelkraan-hendel ingang
- 7 Kogelkraan-hendel uitgang
- 8 Huiddoorvoer ontluchting





Uitvoering met stuurwiel

Als uw schip is uitgerust met een stuurwiel-besturing, vergemakkelijkt dat het werk van de roerganger aanzienlijk. De installatie dempt de roerdruk aanzienlijk bij hoge belastingen, bijvoorbeeld bij zware zeegang.

Wij hebben een moderne WHITLOCK-installatie, systeem "COBRA" gemonteerd.

Door het draaien van het stuurwiel (1) wordt in het stuurhuis een kegelvormig tandwiel in beweging gezet dat de krachten overbrengt op een driekwart-tandheugel. Aan deze tandheugel is een as gemonteerd, aan het einde waarvan weer een hefboom (2) is bevestigd. Aan het einde van deze hefboom bevindt zich een as (3) die de beweging overbrengt op het roerkwadrant en daarmee op de roerkoning (4).

Zie ook de tekening op pagina 36.

Whitlock-stuurinrichting type Cobra 5P

Uw stuurinrichting met stuurwiel is technisch vrij van "kinderziekten" en heeft zich reeds bewezen op vele duizenden jachten.

Om er voor te zorgen dat de installatie jaren lang probleemloos functioneert, is slechts een minimum aan onderhoud nodig.

- Jaarlijks dienen de zes bouten van de bovenplaat (19) verwijderd te worden, schoongemaakt en daarna met gebruik van "Dura-Lake-Pasta" (Noot: vermoedelijk wordt hier "Duralac" bedoeld) weer te worden teruggeplaatst.
- Hetzelfde geldt voor de verzonken schroeven (16) die het remhuis in de stuurkop bevestigd houden.
Het stuurwiel dient bij deze werkzaamheden te worden verwijderd.
- Minstens tweemaal per seizoen dient de stuurkolom met zoet water te worden schoongemaakt en in de was gezet.
- Beschadigingen aan de lak dienen behandeld te worden met een speciale emaille-lak van Whitlock of met een goede aluminium-lak.
- Jaarlijks dienen de bevestigingen van de overbrengingen en hun borgingen gecontroleerd te worden.

Iedere 2 jaar dient de bovenplaat (19) verwijderd te worden en alle tandwielen en rondsels ingevet. Tevens controleert u of de tandwielen nog stevig op hun as zitten en de spanstiften geen speling vertonen. Door het stuurwiel krachtig tegen de aanslag te draaien kunt u controleren of er geen speling is.

De bovenplaat wordt teruggeplaatst met gebruikmaking van pakking en de RVS-bouten worden voor het terugplaatsen behandeld met "Dura-Lake-Pasta".

- Van tijd tot tijd dient ontstane speling in het stuurwiel te worden geëlimineerd.
Een stuurwiel met een diameter van 100 cm mag niet meer dan 1 cm speling aan de buitenrand vertonen.
De speling wordt als volgt geëlimineerd:

U verwijdert het stuurwiel, de spie en de 4 verzonken bouten, die het remhuis inclusief lagers (13) en rondsels (12) bevatten.

Plaats nu het stuurwiel terug zonder spie en trek d.m.v. het stuurwiel het complete lagerblok naar buiten. Lukt dit niet met allen het stuurwiel dan kan voorzichtig met een kunststof hamer een beetje geholpen worden.

Verwijder een van de onderlegschijsen (zie tekening) die zich tussen lagerblok en stuurkolom bevinden.

Daarna wordt alles weer in omgekeerde volgorde gemonteerd met gebruikmaking van "Dura-Lake-Pasta". Is het verwijderen van een van de onderlegschijsen niet voldoende, dan dient het hierboven beschrevene herhaald te worden.

Het rondsels mag echter niet zo strak gemonteerd worden dat u het ingrijpen van de tandwielen op de flanken kunt voelen.

- Zoals u op de technische tekeningen kunt zien is het bij deze constructie niet mogelijk om de aanslagen voor het roerblad onder te brengen in de "stuurwiel-overbrengingsunit". Door foute navigatie, b.v. snel achteruit varen en dan het stuurwiel loslaten, is het mogelijk dat de aanslag voor het roerblad verbuigt. Om in zo'n geval grotere schade aan de stuurkolom te vermijden is het absoluut noodzakelijk de aanslagen ogenblikkelijk te controleren. Is er toch schade aan de stuurkolom opgetreden, dan dient u contact op te nemen met de werf of met een van onze vertegenwoordigingen.

"Dura-Lake-Pasta" wordt aanbevolen door de fabrikant.
Met "winch-vet" is goed onderhoud ook mogelijk.

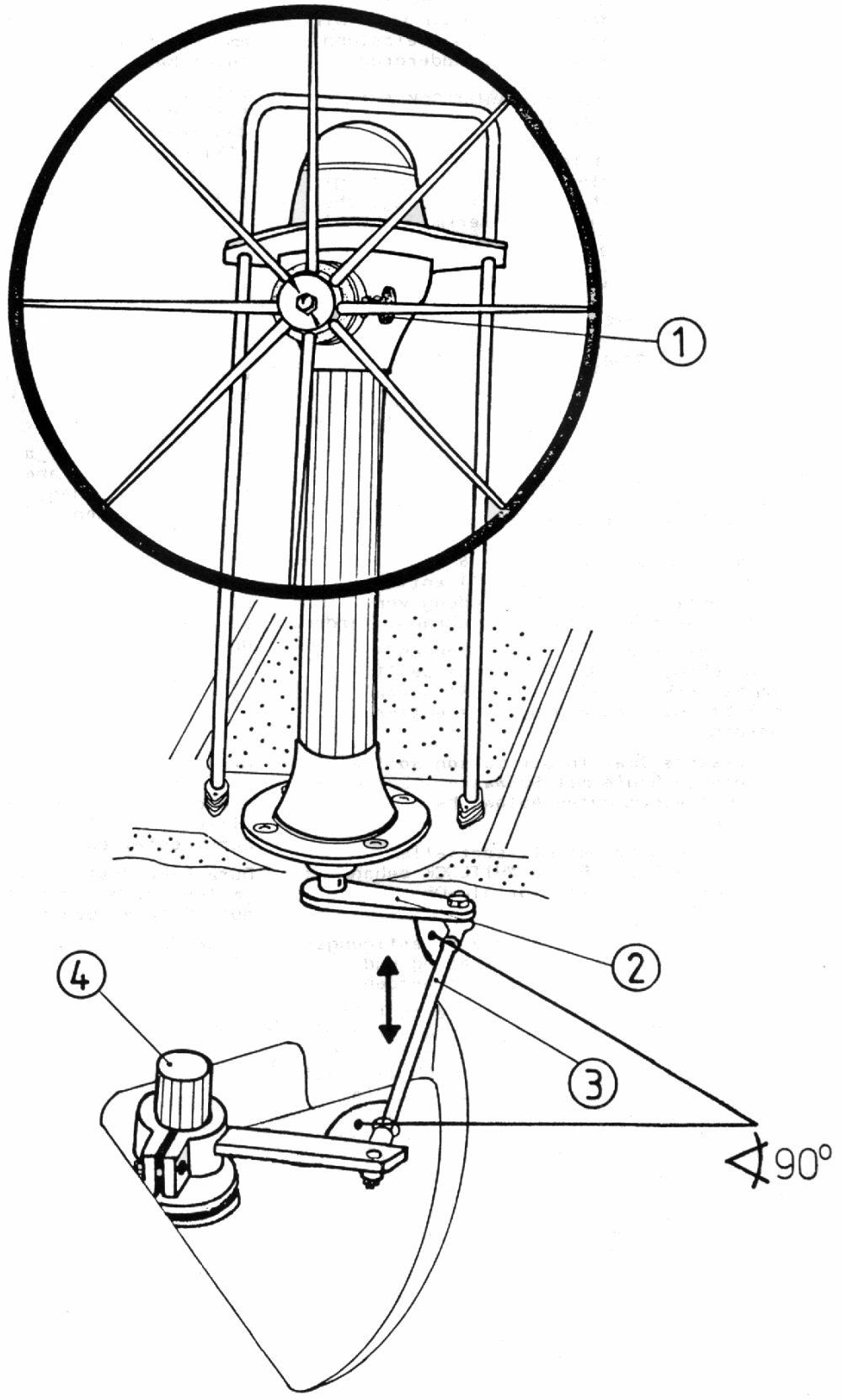
Tekening op pagina 36.

1. Handgreep om stuurwiel vast te zetten
2. Hefboom
3. Verbindings-as
4. Roerkoning

Roerlager

Het onderste lager in de hennegatskoker is voorzien van langs- of dwarsrillen en is met vet gevuld. Mocht het roer zwaarder gaan bewegen dan kunt u dit lager via de hennegatskoker voorzien van olie of vet.

Ook het bovenste roerlager heeft af en toe wat olie nog tussen het RVS en het POM-lager. Eens in de 5 jaar dient de complete roerinstallatie gedemonteerd te worden waardoor het uitgeharde vet kan worden verwijderd en alle lagers opnieuw gesmeerd.



De elektrische installatie

De motor van uw schip is voorzien van een dynamo met voldoende vermogen.
Bij draaiende motor worden door middel van deze dynamo de accu's opgeladen.
De capaciteit van de geplaatste accu's is, naar onze ervaring, voldoende voor het normale stroomgebruik.

Als uw schip is uitgerust met een PELTIER-koelagregaat, Radio, EBERSPRÄGER-verwarming of andere extra stroomverbruikers, dan is het verstandig een tweede gebruikersaccu te plaatsen.
Dit heeft als voordeel dat er altijd één accu gereserveerd is voor alleen het starten van de motor.

De tweede accu, gemonteerd op de bodem in de achterkajuit, voorziet de andere gebruikers van stroom.
De hoofdschakelaar van de accu's is in de salon gemonteerd.
Hiermee wordt de complete elektrische installatie aan- danwel uitgeschakelt, met uitzondering van de EBERSPRÄCHER D3L verwarming.
Bij het verlaten van uw schip dient de installatie uitgeschakeld te zijn.

In het schakelpaneel van uw Dehler 31 bevindt zich een accu-capaciteitsmeter met lichtdiodes.
Dit instrument is veel nauwkeuriger dan de oudere Voltmeters.
Door het indrukken van de knop wordt de laadtoestand van uw accu in procenten aangegeven.
Als een capaciteit van 50 tot 25% wordt aangegeven, dient u de accu bij te laden.

Navigatieverlichting

Tijdens het varen met slecht zicht of in de nacht, dient de voorgeschreven navigatieverlichting gevoerd te worden. De, van fabriekswege, gemonteerde navigatieverlichting, voldoet aan de voorschriften van het "DHI".

De lampjes voor het boeglicht en die voor het stoomlicht zijn 12Volt, 25 Watt, Fitting B.
Voor het heklicht wordt een lampje gebruikt van 12 Volt, 10 Watt, Fitting B15.

Het schakelpaneel voor de elektrische installatie bevindt zich in de wand boven de kaartentafel.
De schakelaars voor de diverse gebruikers zijn tevens automatische zekeringen.

Een tankinhoudsmeter, de bedrijfsurenteller, een accu-capaciteitsmeter met lichtdiodes en een 12 Volts stopcontact completeren het schakelpaneel.
Het stopcontact levert een spanning van 12 Volt en maximaal 6 Amp. als deze is uitgevoerd als tweepolige autostekker.

Bij de aansluiting van de gebruikers aan en bij de mast, dient u op het volgende te letten.
Bij aflevering bevindt zich aan de mastvoet een 3-aderige kabel met "AMP"-stekers.
Achter de mastvoet bevinden zich twee dekdoorvoeren die met een o-ring en stop zijn afgedicht.
De stop dient verwijderd te worden en de o-ring moet over de kabel worden geschoven. De kabel wordt nu door de dekdoorvoer gestoken en afgedicht met de o-ring en overvalmoer.
Na het verwijderen van de afdekplaat in de salon achter de maststeun (verlichting), kunnen de "AMP"-stekers op de klemmenstrook bevestigd worden.
De aders zijn voorzien van een nummering. Let erop dat deze overeenkomen met de nummering op de klemmenstrook.

Als alles goed is aangesloten kunnen nu de diverse lampen aan de mast via het schakelpaneel bij de kaartentafel in- en uitgeschakeld worden.

De tweede dekdoorvoer is gemonteerd om later een eventueel rondomschijnend of 3-kleuren toplicht te monteren.

Foutzoeken via het elektrische schema

In het elektrische schema kunt u zien hoe de gehele elektrische installatie functioneert.
Ook als leek op elektrisch gebied hoeft u niet bang te zijn voor zo veel Techniek. In principe is alles zo eenvoudig, dat u, ook bij storingen, het probleem zelf op kunt lossen. Een testlampje voor 12 Volt-systemen komt meestal goed van pas. Aan de hand van het schakelschema, vooral wat betreft de verlichting, kan men de kabels volgen en bij de klemmenstroken en schakelaars controleren of er spanning aanwezig is.

Aansluiting voor walstroom

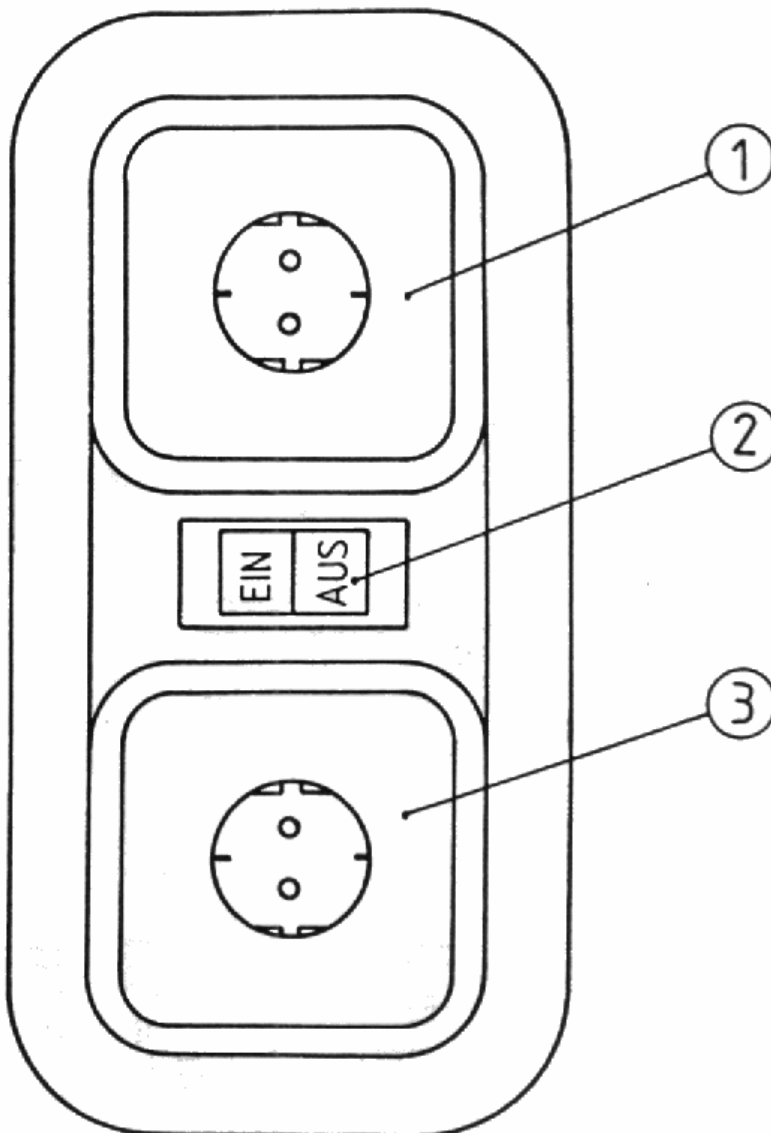
Steeds meer havens en aanlegplaatsen worden voorzien van walstroom-aansluitingen.
Door het grote aantal elektrische verbruikers aan boord kan men door middel van de walstroom-aansluiting altijd over volgeladen accu's beschikken.
De door ons meegeleverde installatie voor een walstroom-aansluiting, bestaat uit de volgende onderdelen.

- 1: Een walstroom-aansluitkabel, voorzien van een waterdichte steker.
- 2: Een schakelpaneel, een contactdoos met kinderbeveiliging, een automatische zekering en een rood controlelampje waaraan men kan zien dat de walstroom-installatie is ingeschakeld.
- 3: Een automatische acculader voor twee accu's.
- 4: Een aardlekschakelaar in het kastje in het voorschip aan stuurboordszijde.

De walstroom-aansluitkabel is aan de ene kant voorzien van een, volgens de nieuwste DIN-norm, CEE-steker en aan de andere kant van een speciale scheeps-steker (zwart).
De scheeps-steker wordt in de contactdoos gestoken die zich in de ankerbak bevindt, nadat het afdekkapje is verwijderd.
Om te zorgen dat deze aansluiting waterdicht is moet beslist de overvalmoer op deze steker worden aangeschroefd.

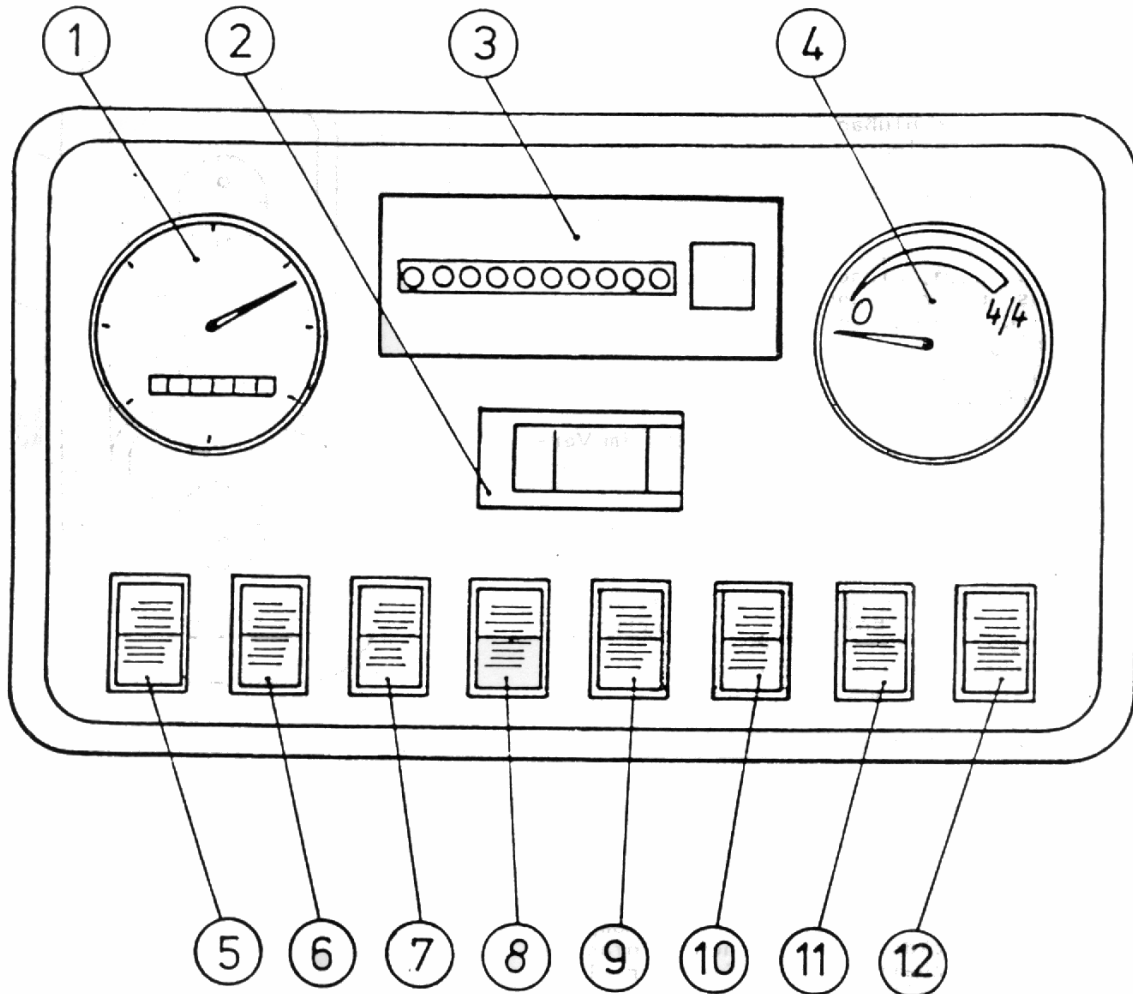
De blauwe steker kan nu op de walstroom worden aangesloten.
We begrijpen natuurlijk dat veel havens nog een tijd nodig hebben, voordat de voorgeschreven contactdozen zijn gemonteerd.
Voor u, als eigenaar van het schip, betekent dit dat u zolang gebruik moet maken van een CEE-contactdoos met adapter en een eenvoudige steker.

Als de walstroom-aansluitkabel is aangesloten en de elektrische installatie van de haven naar behoren functioneert, zal na het inschakelen het rode controle-licht op het paneel gaan branden. Nu kan men spanning afnemen van de 230 Volts contactdoos in het paneel. Na inschakelen van de acculader worden ook de accu's opgeladen. Deze acculader regelt de laadstroom automatisch waardoor u niet in de gaten hoeft te houden of de accu's zijn opgeladen. Overladen kan niet gebeuren. Toch moet, bij verlaten van het schip, de walstroom-installatie worden uitgeschakeld.



- 1: Warmwater-boiler als extra.
Anders 110/220 Volt contactdoos (of aardlekschakelaar)
- 2: Schakelaar acculader
- 3: 110/220 Volt contactdoos

Schakelpaneel



- 1: Bedrijfsurenteller (Motor)
- 2: 12 Volt contactdoos
- 3: Accu-tester (Gebruikersaccu)
- 4: Inhoud brandstoftank
- 5: Boeg- en heklicht
- 6: Ankerlicht (Klem 9 onderdeks bij mast)
- 7: Driekleurenlicht (Klem 10 onderdeks bij mast)
- 8: Toplicht (Klem 16 onderdeks bij mast)
- 9: Instrumenten (Kompas, echolood, log, windmeter)
- 10: Drinkwaterpomp
- 11: Binnenverlichting stuurboord, koelbox, automatische stuurinrichting
- 12: Binnenverlichting bakboord, 12 Volt contactdoos, accu-tester

De voortstuwingsinstallatie

Een Dehler is een schip met buitengewoon goede zeileigenschappen. Toch zijn er voldoende situaties waarbij u niet zonder de motor kunt.

Ook al bent u als zeiler nog zo sportief ingesteld, moet u de motor niet als een noodzakelijk kwaad beschouwen. U moet er echter niet blindelings op vertrouwen zoals u wel bij uw automotor doet.

Een bekend scheepsontwerper heeft eens gezegd: "Als je wilt zeilen, leer dan alles over motoren". In deze uitspraak zit veel waarheid.

Scheepsmotoren zijn zeer robuust en speciaal gebouwd voor de harde omstandigheden aan boord van een schip.

Wij hebben ons best gedaan en de gehele installatie met zorgvuldigheid ingebouwd. De motor heeft meerdere uren gedraaid terwijl het schip zich in het testbassin bevond. Daarbij werd de motor afgeregeld en getest tijdens diverse belastingen. De prestaties werden in een testdiagram vastgelegd. Echter, een motor kan nooit zo goed getest worden als later in de praktijk.

Daarom moeten, na ca. 10 draaiuren, alle aansluitingen, slangklemmen, fundatiebouten en andere bouten, b.v. van het druklager, alsmede de schroefas, worden gecontroleerd en eventueel worden nagetrokken.

Middels een sticker in het motorruim herinneren wij u aan deze belangrijke controlewerkzaamheden. Met een beetje zorgvuldigheid en inzicht zorgt u ervoor dat de installatie altijd betrouwbaar zijn werk doet.

De belangrijkste zaken worden uitgebreid beschreven in de gebruiksaanwijzing van Yanmar.

Tevens adviseren wij u tijdens de 20-uurs inspectie de uitlijning tussen motor, aquadrive en schroefas door een specialist te laten controleren. Zeker als de behuizing van de aquadrive na langdurig draaien extreem heet geworden is.

Het is belangrijk dat u zich met de installatie vertrouwd maakt, want op open water hoeft u bij problemen in de meeste gevallen niet op specialistische hulp te rekenen.

Ook hier geldt de belangrijkste regel van goed zeemanschap. In alle gevallen dient men zich eerst zoveel mogelijk zelf te helpen.

Toch willen wij u nog enkele belangrijke aanwijzingen geven wat betreft het gebruik van de motorinstallatie.

Starten

De afsluiter van de brandstoftank, in de bakskist, de afsluiter van het brandstoffilter en de afsluiter van de koelwaterinlaat, dienen geopend te zijn.

Ook de hoofdschakelaar van de accu's moet ingeschakeld zijn. Voor het stationair draaien dient de gashendel ontgrendeld te worden en naar voren, respectievelijk naar achteren te worden bewogen.

De sleutel wordt, in het instrumentenpaneel, naar rechts gedraaid tot de aanslag. Het smeerolie- en dynamo-alarmlampje gaan nu branden. Het koelwater-alarmlicht gaat niet branden. In plaats hiervan hoort u een alarmsignaal. Het linker controlelampje op het instrumentenpaneel heeft geen functie. Druk nu op de startknop tot de motor aanslaat en beweeg de gashendel terug naar de neutraalstand. Als de motor correct loopt doven beide controlelampjes.

Bij het terugbewegen van de gashendel naar de neutraalstand wordt de ontgrendeling automatisch weer ingeschakeld.

Vooruit-stand

de gashendel naar voren bewegen tot de eerste aanslag.

Vooruit varen

de gashendel langzaam naar voren bewegen.

Achteruit-stand

de gashendel naar achteren bewegen tot de eerste aanslag.

Achteruit varen

de gashendel langzaam naar achteren bewegen.

Tijdens het schakelen van vol vooruit naar vol achteruit, dient de gashendel een paar seconden in de stationair-stand te blijven staan zodat de motor naar zijn stationair-toerental kan gaan.

Door de montage van de Centraflex schroefaskoppeling tussen aandrijving en schroefas worden niet alleen plotseling optredende belastingen opgevangen maar worden ook trillingen en hinderlijk geluid sterk verminderd.

Rustig schakelen verkleint de kans op kostbare reparaties.

Uitschakelen

Eerst de gashendel in de stationair-stand plaatsen en daarna de stopknop uittrekken tot de motor stopt. De stopknop hierna meteen terugduwen, daar anders bij een volgende start de motor niet aan zal slaan.

Als u al ervaring heeft met schepen die op de motor varen, dan weet u al dat ieder type schip over andere eigenschappen beschikt.

Voordat u moeilijke manoeuvres gaat maken is het verstandig als u zich op open water vertrouwd maakt met de eigenschappen en gedragingen van uw schip.

Continu vol gas varen heeft geen zin; de boot zal niet sneller gaan dan zijn rompsnelheid.

De motor loopt onrustig, terwijl het schip probeert over zijn boeg golf heen te varen en zich aan de achterkant vastzuigt.

Alleen brandstofverbruik en slijtage nemen enorm toe.

Met wat minder gas loopt de boot op een gemakkelijke toersnelheid. Motor en schroefasinstallatie draaien dan zonder onnodig veel geluid.

Brandstof toevoer

Ook robuuste dieselmotoren zijn zeer gevoelig voor vervuilde brandstof. Vul dan ook de tank nooit rechtstreeks, maar via een trechter met filter. Zorg er ook altijd voor dat er geen water in de tank komt.

We hebben een afsluiter met voorfilter in de bakskist geplaatst of u vindt deze in de accuimte achter de motor.

Dit filter verhindert ernstige problemen als er onverhoopt toch vuil of water in de brandstoftank is beland. Het afschroefbare filterhuis en het filter zelf, dienen regelmatig gecontroleerd en schoongemaakt te worden.

Als er bij het tanken brandstof wordt gemorst kan men dit neutraliseren met afwasmiddel. Een paar keer op de olievlek spuiten en deze verdwijnt van het wateroppervlak.

Schroefasinstallatie

De schroefasinstallatie is nagenoeg onderhoudsvrij. Onder de romp is een afstandstuk ingelamineerd waarin zich een rubber lager bevindt. Dit lager wordt door water gesmeerd. Bij het drooglopen echter, is het lager in zeer korte tijd kapot. Om technische redenen is er speling tussen as en lager (watersmering).

Om binnenstromend water te voorkomen is er een gecombineerd schroefaslager met afdichtingsringen gemonteerd.

Voor de juiste werkwijze en het onderhoud van dit lager verwijzen wij u naar de handleiding van Volvo die u bij het schip heeft ontvangen.

In de handleiding van de Yanmar-motor staat dat de schroefasinstallatie na 50 draaiuren opnieuw dient te worden uitgelijnd. Dit wordt vaak vergeten.

Toch gaat deze controle vrij eenvoudig in zijn werk. De flens van de schroefaskoppeling wordt losgemaakt en met een voeler wordt de afstand rondom gemeten. De flens mag niet meer dan 0,3 mm uit lijn staan.

De Volvo schroefasafdichting met lager is niet in staat de zware Centraflex-koppeling op zijn plaats te houden. De koppeling moet dus tijdens bovengenoemde werkzaamheden ondersteund worden. Zie hiervoor ook de tekening op pagina 44.

Door een nauwkeurige uitlijning wordt u beloofd met een minimum aan geluid.

Zinkanode

Als verschillende metalen onderling elektrisch geleidend verbonden zijn kan elektrolytische corrosie optreden.

Tussen diverse metalen in lucht en zoet water komt dit verschijnsel praktisch niet voor, echter wel in zout water, zeker in sterk vervuild (zuur) water in b.v. havens

Ter bescherming van de schroef en schroefas op onze schepen hebben we een speciale anode ontwikkeld. Deze bestaat uit twee schalen die om de schroefas gelegd worden en aan elkaar worden geschroefd.

Zinkanodes zijn slijtgedelen. Ze dienen ieder jaar vernieuwd te worden en zodanig gemonteerd dat een goed elektrisch contact tussen schroefas en anode gewaarborgd is.

Waarschuwing

Ook tijdens het seizoen, na b.v. een reparatie op de kant, dient de anode vernieuwd te worden.

Klapschroef

Moderne klapschroeven worden zeer robuust gebouwd. Toch dient er onderhoud aan gepleegd te worden.

De fabrikant heeft een onderhoudsblad, voorzien van tekeningen, meegeleverd. Ook deze vindt u bij uw scheepspapieren.

Wij willen u er nogmaals op wijzen dat de klapschroef jaarlijks, b.v. tijdens de winterstalling, gecontroleerd en ingevet moet worden.

Onderhoud van de motor

Het onderhoud van de motor wordt in de handleiding uitgebreid en precies omschreven.

De oliepeilstok is in de fabriek geijkt, dus het controleren hiervan, zoals in de handleiding beschreven, is niet nodig.

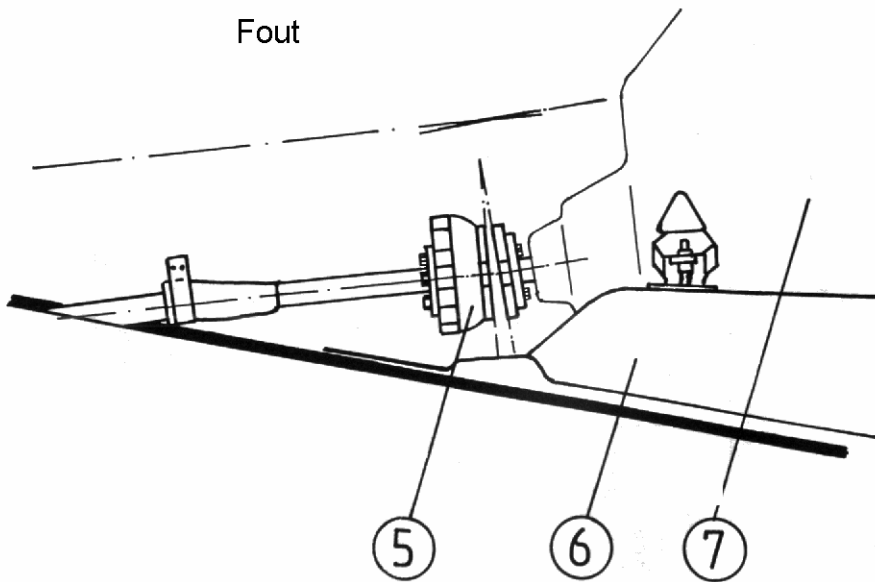
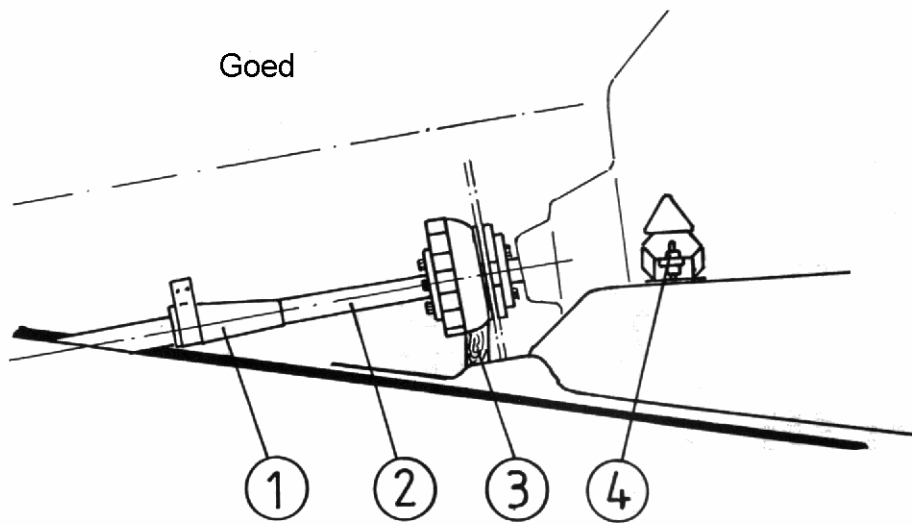
Winterklaar maken van de motor

In de handleiding zijn de werkzaamheden hiervoor uitvoerig beschreven.

Om een 100% bedrijfszekerheid voor jaren te garanderen is het noodzakelijk deze werkzaamheden uit te voeren zoals omschreven.

In ieder geval moeten onderstaande, minimale werkzaamheden zeker worden uitgevoerd.

- Olie verversen voor de winter.
- De brandstof met een beschermingsolie mengen en de motor zolang laten lopen dat deze ook de verstuivers en verbrandingskamers bereikt heeft.
- Ca. 2 liter antievries door de motor aan laten zuigen.
- Na het verwijderen van het luchtfilter motorolie in de luchtinlaat spuiten, direct in de verbrandingskamers.
Deze bereikt men door de decompressiehendels om te zetten en de motor met de hand te tornen.
- De brandstoftank helemaal vullen, zodat condensatie in de tank wordt voorkomen.



Motorolie verversen

Ter verbetering van het zwaartepunt worden scheepsmotoren altijd zo laag mogelijk ingebouwd. Hierdoor kan de olie niet aan de onderzijde van de motor worden afgetapt, echter wordt het afgezogen via de opening van de oliepeilstok.

Bij de accessoires is daarom een olieafzuigpomp toegevoegd. Omdat de afzuigpijp hiervan echter niet in deze kleine opening past, zijn er ook slangen aanwezig.

De eerste keer olie verversen is bijzonder belangrijk.

De door Yanmar aanbevolen eerste verversing na 50 uur is veel te lang. Omdat motoren op zeiljachten tegenwoordig maar korte tijd draaien is het noodzakelijk de eerste olie na maximaal 20 uur te verversen.

Alleen bij zeer lange tochten op de motor kan men deze tijdsduur enigszins verlengen.

Welke olie gebruikt moet worden vindt u in de handleiding.

Keerkoppeling

De keerkoppeling vormt samen met de motor één geheel.

Ook tijdens het seizoen moet de oliestand hiervan gecontroleerd worden. Het oliepeil moet zich tussen het einde van de peilstok en de inkeping bevinden. Om het oliepeil te controleren wordt de peilstok er uit geschroefd en wordt gemeten zonder deze er in te schroeven.

Olie verversen keerkoppeling

De aftapplug van de keerkoppeling kunt u bereiken via het luik onder het bed in de achterkajuit. De plug bevindt zich onder de koppeling aan bakboordszijde.

Wij hebben vastgesteld dat een platte kunststof schaal van ca. 1 liter precies onder de koppeling past, zodat het tijdrovende afpompen via de vuldop niet nodig is.

Welke olie gebruikt moet worden leest u in de tabel in de handleiding.

Algemene controle

De eerste 50-uurs inspectie aan de motor is buitengewoon belangrijk; zie ook onze opmerking bij het verversen van de motorolie.

Naast de cilinderkopbouten en de klepspeling wordt het aanbevolen ook de belangrijkste bevestigingsbouten en –moeren aan b.v. de dynamo, motorfundatie en schroefkoppeling te controleren.

Ook dienen de diverse slangklemmen gecontroleerd te worden. U kunt zichzelf hier een hoop onaangename verrassingen mee besparen.

Een rode sticker onder het deksel van de motorkap herinnert u aan deze werkzaamheden.

Garanties en reparaties

Hoewel de motor het belangrijkste onderdeel is van de voortstuwing, is het echter slechts een deel van de complete motorinstallatie. De schroefasinstallatie met klapschroef, de brandstofvoorziening, geschakelde apparaten en de elektrische installatie, behoren ook tot het geheel.

Al deze onderdelen en de splinternieuwe boot moeten nog op elkaar “ingespeeld” raken en kan het aan het begin voorkomen dat een apparaat nog niet zo werkt als het zou moeten.

Het zal u bekend zijn dat binnen de door ons verleende garantie op het schip, de leveranciersgarantie geldt voor die apparaten en onderdelen, die niet door ons zelf zijn vervaardigd.

Dit onderscheid geldt in het bijzonder voor alle onderdelen van de voortstuwingsinstallatie, omdat men hier met veel verschillende garanties te maken heeft.

Daar komt nog bij dat, ook in geval van garantie, beschadigde of kapotte onderdelen, franco bij de leverancier aangeleverd moeten worden, voordat men tot reparatie of vervanging overgaat. Deze gebruikelijke (en noodzakelijke) garantiebeperkingen kunnen bij een boot soms behoorlijke problemen opleveren.

Toch willen wij dat u, onafhankelijk van deze beperkingen, snel geholpen wordt in het geval dat zich werkelijk problemen voordoen.

Let u daarom op een paar belangrijke punten:

- Reparaties onder garantie aan de voortstuwingsinstallatie kunnen alleen worden uitgevoerd na overleg met ons of de betreffende leverancier.
- Er moet precies worden vastgesteld welk onderdeel defect is en waardoor deze schade is ontstaan.
- In al deze gevallen is het noodzakelijk motortype en –nummer door te geven.

Verwarming

De gebruikte onderdelen voor de inbouw van de Eberspächer-verwarming werden afgestemd op uw boot. Dit betekent dat enkele onderdelen die in de handleiding van Eberspächer genoemd worden, door ons niet werden ingebouwd.

De verwarming bevindt zich in de ruimte onder de navigatietafel of in de stuurboords bakskist. De thermostaat vindt u op het paneel boven de navigatietafel. Het geheel wordt gecompleteerd door 4 warme lucht-roosters.

Waarschuwing

Voordat u de verwarming aanzet moet de uitlaat (schoorsteen) midscheeps aan de voetreling of achter op de spiegel geplaatst worden.

Thermostaat

We hebben de thermostaat naast het schakelpaneel gemonteerd.

Na gebruik de afsluitkap (van de uitlaat) goed vastdraaien, daar binnenkomend water de verbrandingskamer kan beschadigen.

Storingen

Oververhitting van het apparaat wordt kenbaar gemaakt d.m.v. een rood controlelampje. In het algemeen gebeurt dit alleen als de uitstroomzijde van de warme lucht geblokkeerd is.

De verwarming betreft zijn stroom direct van de accu. Direct na de accuklem bevindt zich een zekering.

De verwarming schakelt zichzelf uit en/of wil niet meer starten als de accuspanning tot onder de 10,5 Volt is gedaald.

Soms is het voldoende om tijdens het starten van de verwarming de motor even te laten draaien.

Voor verdere informatie dient u de handleiding te raadplegen die zich bij de scheepspapieren bevindt.

Service

Voor service op de verwarming kunt u terecht bij bijna alle Bosch-werkplaatsen. In de folder kunt u de dichtstbijzijnde Bosch-vertegenwoordiging terugvinden.

Algemene aanwijzingen

Checklist

Voordat uw Dehler 31 in de winterstalling gaat, dient u de volgende werkzaamheden uit te voeren:

Romp

Dek en romp schoonmaken en met "Dehler Poli" conserveren. Het onderwaterschip schoonborstelen en de kiel behandelen.

Beslag en lieren

Alle beweegbare onderdelen aan het beslag smeren. Defect beslag repareren of vervangen. Alle schroefdraad schoonmaken en invetten. Lieren controleren zoals beschreven in de gebruiksaanwijzing.

Binneninrichting

De watertank leegmaken.
Het toilet volgens de gebruiksaanwijzing winterklaar maken.
De koelkast (-box) schoonmaken en luchten.
De diverse buitenboordafsluiters controleren en testen.
Gasflessen van boord halen.
De bekabeling bij het schakelpaneel controleren en inspuiten met contactspray.
Het houtwerk van de binneninrichting behandelen met een goed onderhoudsproduct.

Motorinstallatie

De motor volgens de gebruiksaanwijzing controleren en winterklaar maken.
De klapschroef inspecteren en behandelen zoals voorgeschreven.
Accu's van boord halen en de zuurgraad controleren.
Brandstofleidingen en -aansluitingen controleren.
Brandstoftank vullen.
Zinkanode vervangen.

Staan en lopend want

Al het touwwerk controleren en droog opbergen.
Blokken en schijven goed gangbaar maken en inspuiten.
Wanten en stagen controleren. Vooral de aangewalste terminals inspecteren en inspuiten.
Dit geldt ook voor alle wantspanners.

Zeilen en huiken

Zeilen reinigen. Controleren van alle stiksels kousen en bindsels.
Kapotte zeilen op tijd naar de zeilmaker brengen.
Huiken en onderdelen controleren en defecte delen vervangen of repareren.

Veiligheidsuitrusting

Brandblussers en andere service-gevoelige delen laten controleren.
Reddingsboeien en zwemvesten controleren.
Noodvuurwerk controleren op vervaldatum.
Boordapotheek controleren en zonodig aanvullen.
Gereedschap en reserve-onderdelen controleren en zonodig aanvullen.

Winterbok

De vuurverzinkte winterbok is makkelijk te demonteren. Er hoeven slechts zes bouten en de bovenste banden los genomen te worden. Hierdoor kan het geheel goed klein gemaakt worden waardoor het in de zomer weinig plaats inneemt.
Wordt het geheel weer gemonteerd, dan dienen de bouten ingevet te worden.

Ten slotte

Deze checklist is een hulp voor u en is geenszins compleet.

Ieder onderdeel, uitrusting of apparaat heeft zijn eigen onderhoud.

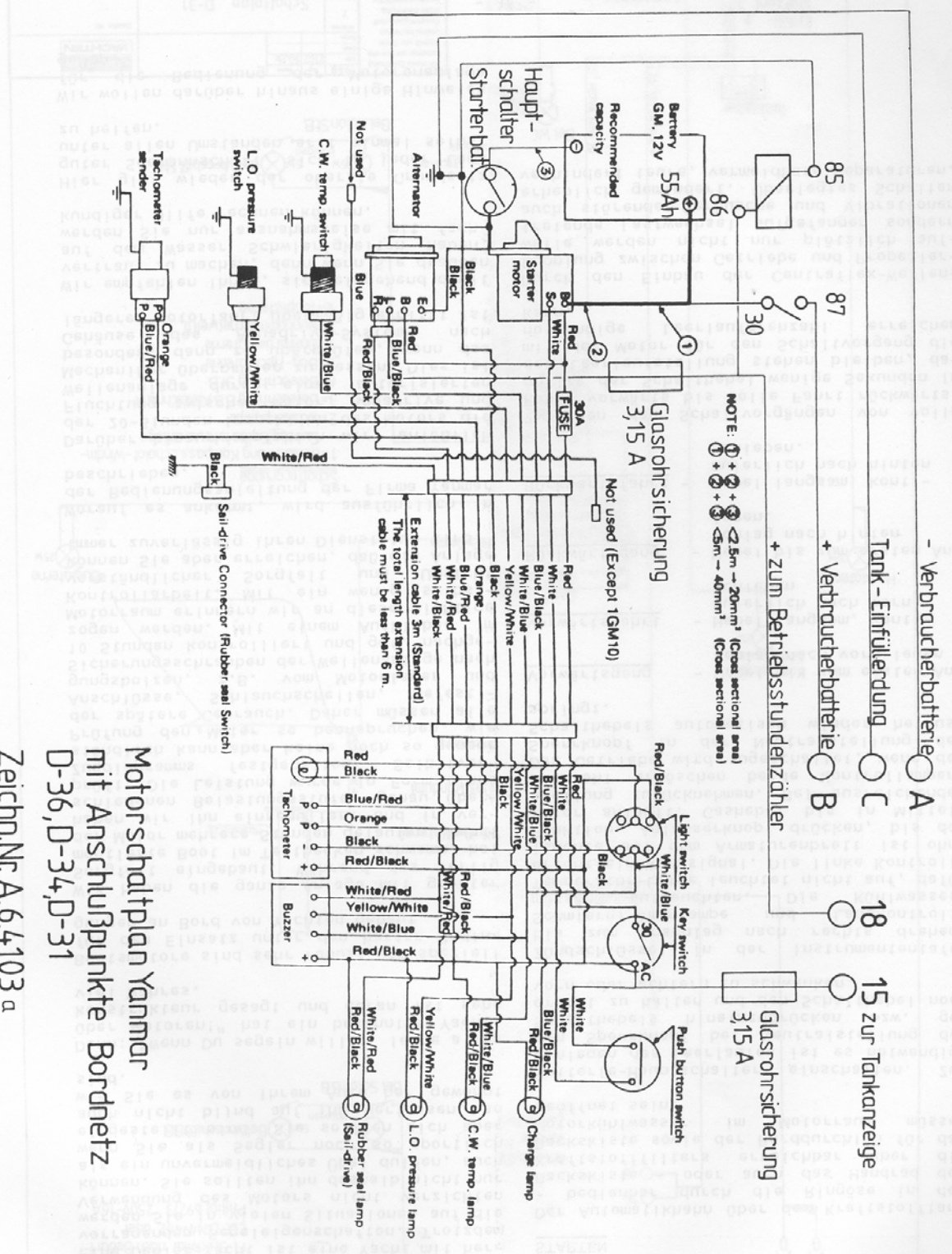
Uw Dehler 31 dient opgeruimd en goed gelucht gestald te worden.

Eventuele onderdelen zo snel mogelijk bij een Dehler-vertegenwoordiging of bij ons bestellen, want tijdens het hoogseizoen zijn werven, werkplaatsen en zeilmakers regelmatig overbelast. Hierdoor zijn vertragingen niet altijd te voorkomen.

In deze handleiding zijn, waar noodzakelijk, ook extra opties besproken.

Uw schip is echter geleverd met de door u gekozen extras, waardoor uw Dehler 31 kan afwijken van het beschrevene.

Mocht uw Dehler 31 zijn uitgevoerd met extras die niet in de handleiding zijn beschreven neemt u dan contact op met ons of met een servicestation. Wij zorgen dan voor de juiste informatie.



Motorschaltplan Yanmar
mit Anschlusspunkte Bordnetz
D-36,D-34,D-31

Zeichn.Nr. A.6.4103 a

