

ЛхуЛани

Bedienungs-
anleitung



Bedienungs- anleitung und Garantie- Urkunde für die Segeljolle

WYLOH



*Tourest mit P2013
Bau Nr. 2197
Bauj. [unreadable]*

Herausgegeben vom
VEB YACHTWERFT BERLIN
117 Berlin-Köpenick, Wendenschloßstraße 366
Deutsche Demokratische Republik

Ein Wort zuvor

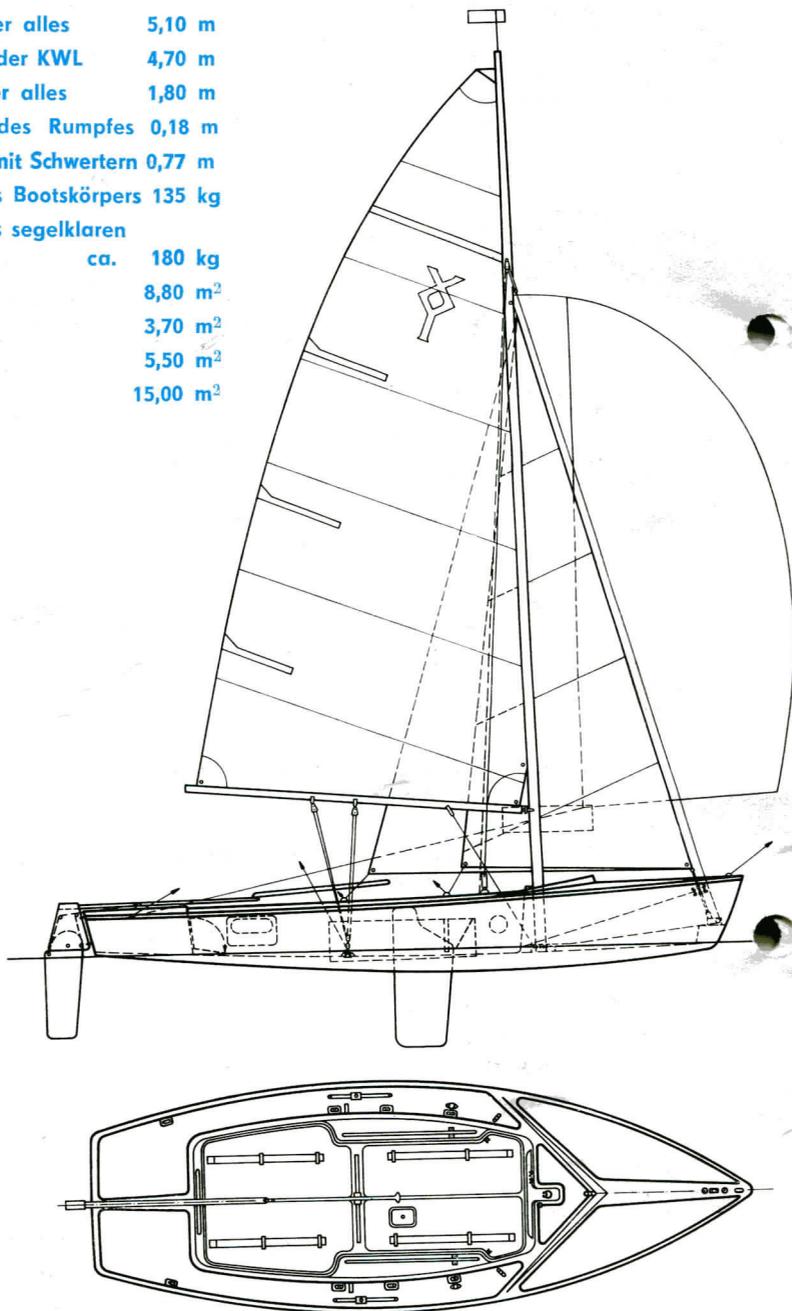
Länge über alles	5,10 m
Länge in der KWL	4,70 m
Breite über alles	1,80 m
Tiefgang des Rumpfes	0,18 m
Tiefgang mit Schwertern	0,77 m
Masse des Bootskörpers	135 kg
Masse des segelklaren Bootes	ca. 180 kg
Großsegel	8,80 m ²
Fock	3,70 m ²
Genua	5,50 m ²
Spinnaker	15,00 m ²

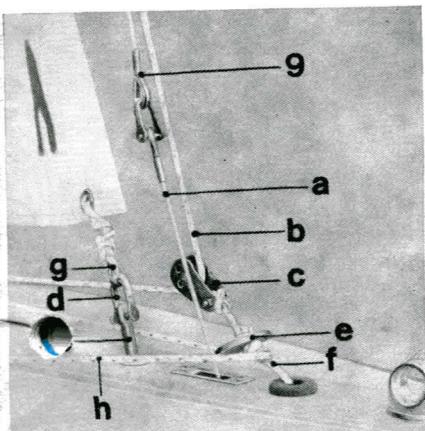
Die „Ixyon“-Jolle ist als schnelles, sloopgetakeltes Segelboot mit Kimmschwertern für das Fahrtsegeln projektiert. Durch die Formgebung und die Auswahl bzw. Anordnung der Beschläge ist das Boot auch für sportliches Regattasegeln geeignet.

Die Segeljolle „Ixyon“ ist eine Einheitsklasse des Bundes Deutscher Segler der DDR.

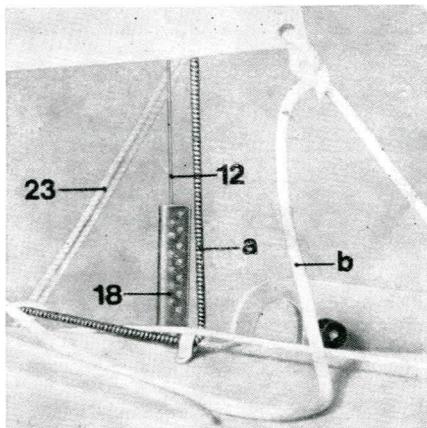
Aufbau des Bootes

Der mit einer farbigen Gelcoat (Feinschicht) überzogene Bootskörper ist aus ungesättigtem glasfaserverstärktem Poly-

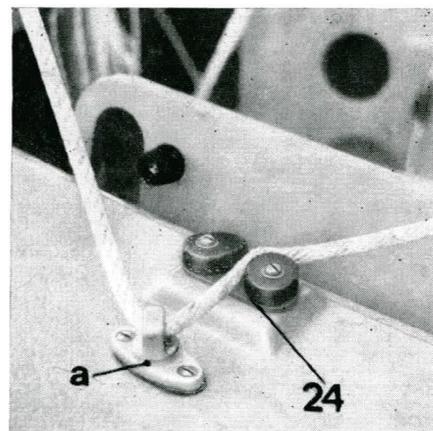




(13) Welle der Fockeinrollvorrichtung, (9) Vorstag, (a) Vorstagstrecker, (b) Spinnakerfall, (c) Endblock des Spinn-falls, (d) Fockschüssel, (e) Stopperscheibe des Spinn-falls, (f) Spinnakerfall ins Deck einlaufend, (h) Spinnakerschot



(12) Wante, (18) Wantenverstellblock, (23) Niederholer



(24) Curryklemme der Fock, (a) Fockschotleitöse

esterharz (GUP) hergestellt. In Doppelschalenbauweise gebaut, hat das Boot abgeschottete Auftriebsräume und verfügt über genügend Stauraum. Von vorn nach achtern haben die Räume folgende Funktionen:

Vorpiek: Reserveauftriebsraum – unterhalb des Vorpiekbodens zugänglich durch Handlochverschlüsse Stauraum – gesamter Bereich unter dem Vordeck

Cockpit: Reserveauftriebsraum – unterhalb des Cockpitbodens und an den Seiten bis zum Schandeck, bedingt zugänglich durch Handlochverschlüsse und Lenzstopfen im Kielschwein der Achterpiek Stauraum – Ablagekästen im Steuermannsbereich seitlich

Achter- Stauraum – gesamter Bereich piek: der Achterpiek

Achtung! Reserveauftriebsräume müssen immer verschlossen sein, wenn das Boot im Einsatz ist!

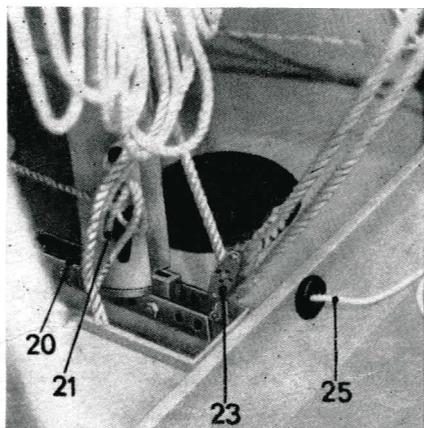
Körperbeschlüge

Im Vorpiek des Bootes befindet sich die Fockeinrollvorrichtung, deren Welle durch das Deck geführt ist. Wenn sich durch Ziehen des ins Cockpit laufenden Rollseils die Seiltrommel der Einrollvorrichtung entrollt, wird die vorher an der Welle und

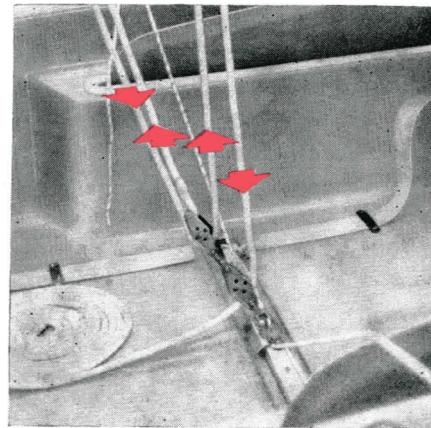
dem Fall angeschälte Fock eingerollt. Das Aufrollen des Vorsegels (Genua oder Fock) erfolgt durch Ziehen an der Fockschot. Um ein Umtrimmen des Riggs zu ermöglichen, muß der Fußpunkt der Fock veränderlich sein. Aus diesem Grunde ist die Halterung der Einrollwelle in zwei Varianten verstellbar,

1. durch die Befestigungslöcher in den Stegen,
2. durch die Langlöcher der Grundplatte des Rollenkastens.

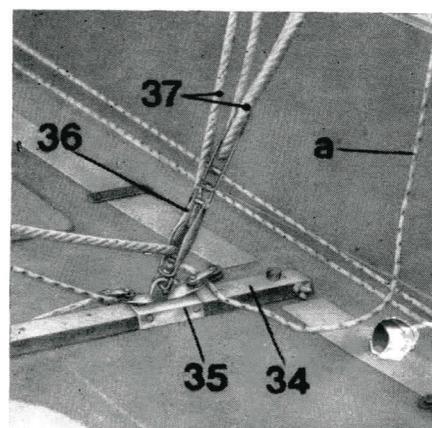
Das verstellbare Vorstag mit dem Vorstagstrecker wird über Rollen zur Cockpit geführt. Eine befindet sich im Vordeck vor der Öffnung der Fockeinrollvorrichtung, die zweite in dem eben erwähnten Rollenkasten im Vorschiff. Der Mastfuß und



(20) Mastfußbeschlag, (21) Klampe für Vorstagstrecker, (23) Niederholerblock, (25) Leine für Fockeinrollvorrichtung



Großschot



(34) Läufer­­schiene für Großschotleitwagen, (35) Großschotleitwagen, (36) Doppelblock der Großschot, (37) Großschot

Mastfußbeschlag ermöglichen ein Verstellen und Legen des Mastes in Längsschiff­­richtung. Zur Befestigung des Bootes im Stand sind zwei Augbolzen am Spiegel und einer auf dem Deck des Vorschiffes montiert. Die Püttinge sind im vorderen Bereich des Cockpits an den Längsseiten angeschraubt. Für die Fockschot sind auf dem Schandek feste Leitösen angebracht. Zum Belegen der Schoten (Groß- und Fockschot) sind auf den Seitendecks Curryklemmen befestigt. Der Fußpunkt der Großschotholung ist bei der Touristausführung auf einer auf dem Cockpitboden angeschraubten Leitwagenläuferschiene fixiert.

Bei der Regattaausführung befindet sich auf der Steuerbordseite des Cockpitbodens ein Lenzventil. Dadurch kann überkom-

mendes Spritz- und Regenwasser gelenzt werden.

Die aus Holz gefertigten Kimmschwerter sind in einer Schwertaufhängung drehbar gelagert. An den in der Außenhaut befindlichen Schwertschlitten sind Dichtgummis angebracht, die das Spritzen von Wasser in das Bootsinnere durch die Schwertkastenschlitten verhindern und gleichzeitig das Arretieren der Schwerter in verschiedenen Stellungen unterstützen. Für die Ruhestellung der Schwerter sind kurze Stropfs vorgesehen, die in die Schwertgriffe eingeknotet und in den am Schwertkasten angeschraubten Kneifklemmen befestigt werden. Diese sichern die Schwerter gegen unbeabsichtigtes Fieren.

Zum Herausnehmen der Schwerter sind die auf dem Schwertkastendeckel sicht-

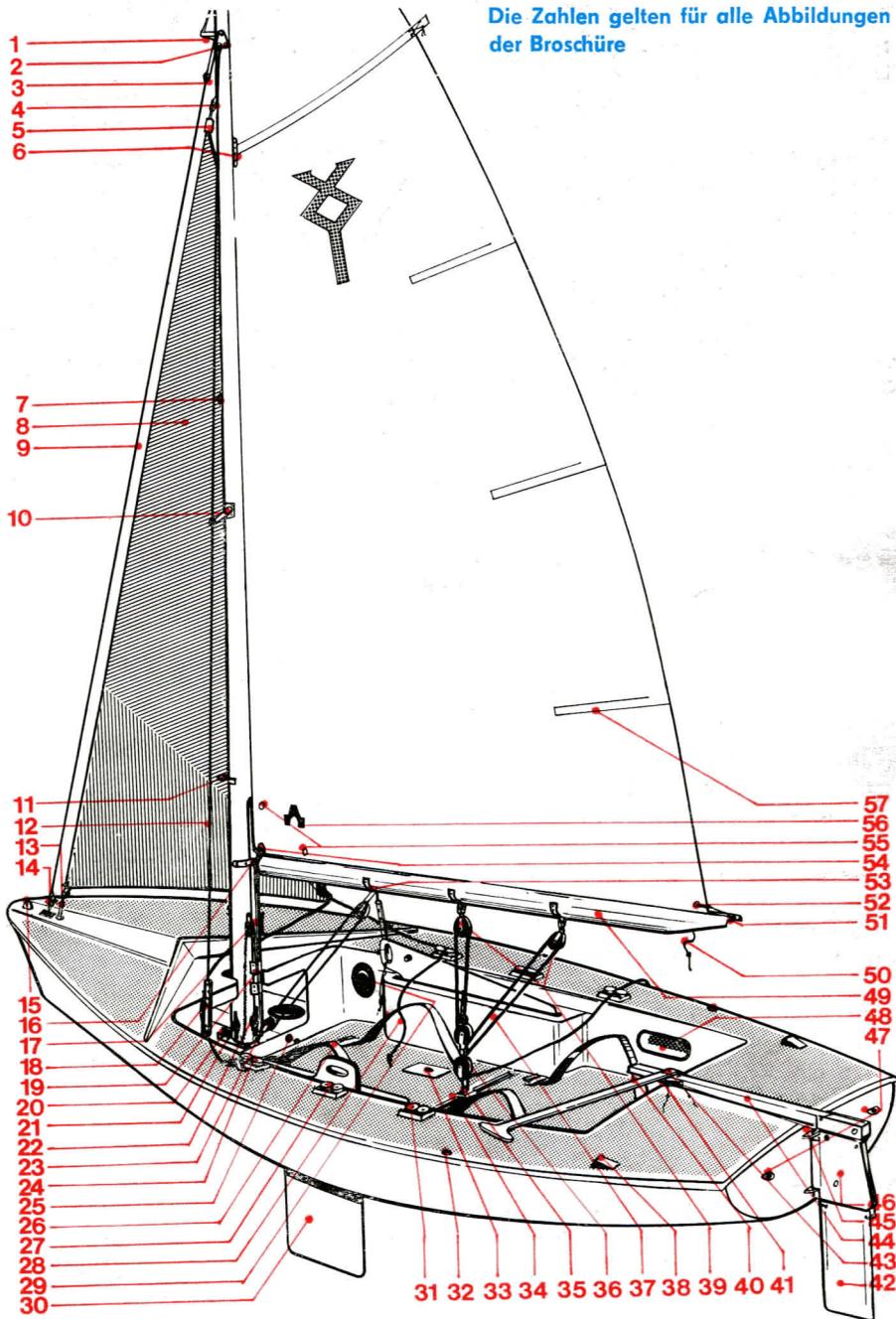
baren Schrauben zu lösen und die Schwerter mit Halterung hochzuziehen. Beim Wiedereinsetzen ist darauf zu achten, daß die Halterung in die in den Schwertkästen eingeformten Führungssicken gesteckt wird. Zum Verschließen der Achterpiek ist eine Klappe montiert. Diese wird durch zwei Vorreiber verriegelt.

Die Ruderanlage besteht aus dem Senkruderblatt, der Ruderbacke und der Gelenkstabpinne. Die Ruderbacke wird in die am Spiegel befindlichen Ruderlager eingehängt, durch einen Rudernagel gehalten und gegen unbeabsichtigtes Herausfallen durch das Verschrauben der Ruderpinne gesichert. Das Verändern der Ruderblattstellung erfolgt über Auf- und Niederholer, die in Kneifklemmen an der Pinne belegt werden.

Takelplan

1. Spinnakerbeschlag
2. Wantenbleche
3. Vorstagwantbeschlag
4. oberer Fockschäkel
5. oberes Drucklager
6. Segeltaschenschutz aus Kunststoff
7. oberer Beschlag für Toppnant
8. Focksegel
9. Fockstang
10. Salinge
11. Spinnakermastbeschlag
12. Wante
13. Achse des unteren Drucklagers
14. Verbindung Vorstag — Vorstagstrecker
15. Augbolzen
16. Mast-Baumbeschlag
17. Belegklampen der Fallen
18. Wantenhänger
19. Rollenkästen der Fallen
20. Mastspur
21. Klampe des Vorstagstreckers
22. Klampe für Großbaumniederhalter
23. unterer Block des Baumniederhalters
24. Curryklemme für Fockschot
25. Leine des Fockeinrollers
26. Ausreitgurte
27. Curryklemme für Genuaschot
28. Fockschot
29. Handlochverschluß
30. Schwert
31. Curryklemme für Großschot
32. Buchsen für Baumstütze
33. Lenzschachtabdeckung
34. Großschotläuferschiene
35. Großschotläufer
36. Großschotdoppelblock
37. Großschot
38. Basis der Umlenklöcke der Spinnakerschot
39. Umlenklöcke für Großschot
40. Ausleger der Ruderpinne
41. Schotklemme für Ruderblattauf- und -niederhalter
42. Ruderblatt
43. Ruderpinnengelenk
44. Ruderpinne
45. Rudernagel
46. Ruderkopf
47. Augbolzen
48. Ablagefach
49. Großbaum
50. Unterliekstrecker
51. Umlenkrolle für Unterliekstrecker
52. Gattchen für Unterliekstrecker
53. Baumbeschlag für Niederhalter
54. Gattchen für Großsegelhalbs
55. Gattchen für Vor- und Unterliekstrecker
56. Zeichen des Segelherstellers
57. Segellattentasche

Die Zahlen gelten für alle Abbildungen der Broschüre



Takelage

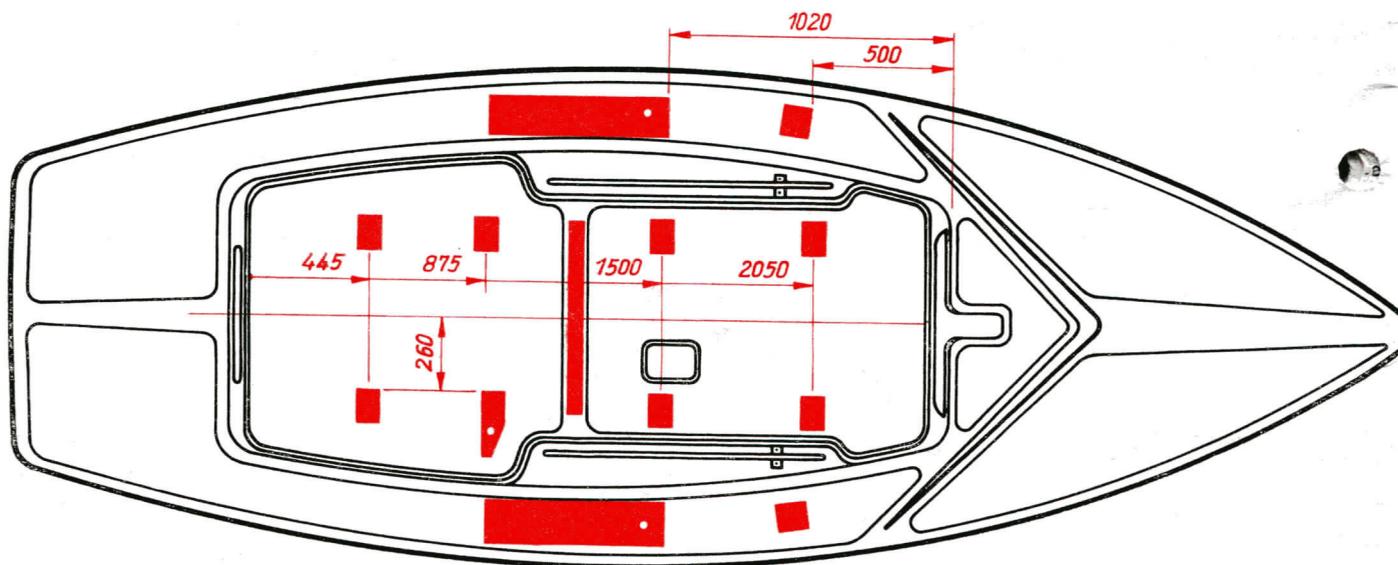
Der Mast aus eloxiertem Leichtmetall wird durch ein verstellbares Vorstag und durch ein mit Salingen ausgesteiftes Wantenpaar abgestagt. Wanten und Vorstag werden an dem am oberen Teil des Mastes befindlichen Vorstagwantbeschlag angebolzt. Am Bootskörper werden die Wanten an den Wantenhängern und diese an den Püttingen durch Splintbolzen befestigt. Zur Veränderung der Mastneigung, zum Trimmen des Riggs kann die Wantenlänge die entsprechende Stellung der

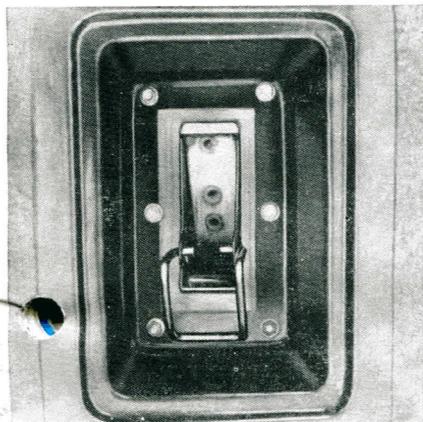
Splintbolzen in den Wantenhängern genutzt werden. Das Vorstag wird am Vorstagstrecker angeschäkelt, der unter Deck durch die schon erwähnten Rollen geführt, umgelenkt und an der am Mast befindlichen Klampe belegt wird. Ebenso befestigt wird das im Mast laufende Groß- und Fockfall nach seinem Heraustreten aus dem Rollenkasten. Der Großbaumniederhalter ist als einfach geschorene Talje anzubringen. Er wird am Großbaum in dem dafür vorgesehenen Beschlag und achteren Loch der Mastspur eingeschäkelt. Der am Mast befindliche Lümmelbolzen wird mit dem im Großbaum drehbar befestigten Gabelbolzen durch eine Schraube verbunden. Dadurch ist der Großbaum allseitig gelenkig.

Verstärkungen der Beschläge

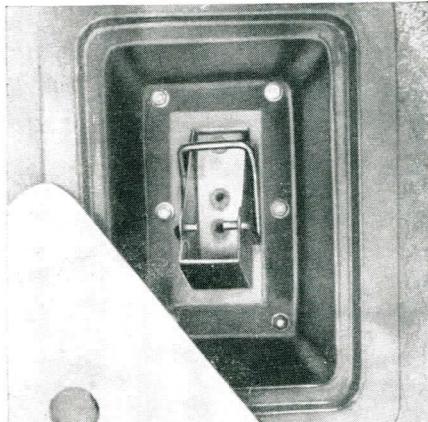
An allen Stellen des Bootskörpers, an denen Beschläge montiert oder vorgesehen sind, wurden von uns Metall- bzw. Holzverstärkungen einlaminiert. Sie garantieren festen Sitz und hohe Belastbarkeit der Beschläge.

Der genaue Ort und die Größe der Verstärkungen sind auf untenstehender Zeichnung ersichtlich.

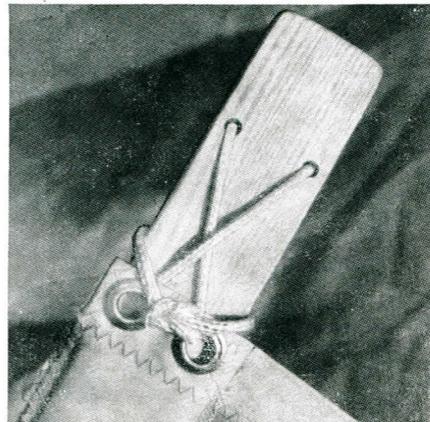




Lenzsacht geöffnet



Lenzsacht geschlossen



eingebundene Spreizlatte

Auftakeln des Bootes

Auftakeln, Maststellen

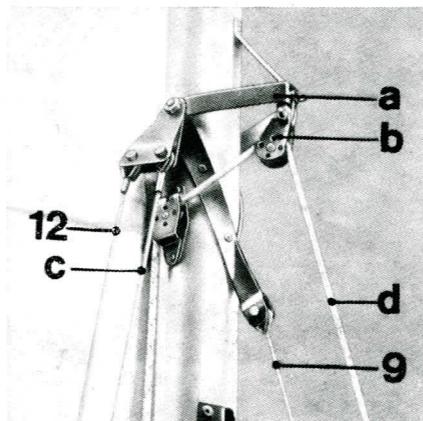
Um das Verwecheln der einzelnen Ausrüstungsteile zu verhindern, schüttet man den Inhalt der Takelbeutel auf die ausgebreitete Bootsplane. Da der Zugang zum Vorschiff bei stehendem Mast erschwert ist, beginnen wir mit dem Einziehen des Vorstagstreckers. Er wird vom Deck durch den Rollenkasten zum unteren Rollenkasten im Vorpiek (Halteung der Fockeinrollvorrichtung) und dann nach achtern geführt, so daß er vom Cockpit aus zu fassen ist. Beim Spinnakerfall der

Regattaausführung ist ähnlich zu verfahren. Es sind auch hier die in der Reihenfolge aufgeführten Durchführungen zu benutzen. Beginnend mit der Seildurchführung im Deck, wird das Spinnakerfall durch die am Boden des Vorpieks angeschraubte Leitöse von dort durch die untere Seildurchführung Stb. im Schott gezogen. Durch den Bügel der Curryklemme Stb. mittschiffs geschoben, wird das Fall durch die Leitöse an der hinteren Cockpitwand umgelenkt und wieder nach vorn geführt, wo es durch die obere Seildurchführung im Schott gesteckt, umgelenkt und nach oben durch die Seildurchführung im Deck neben dem Mastausschnitt geholt wird. Hier wird das Spinnakerfall aufgeschossen auf das Deck gelegt, um es dann in den montierten gelegten Mast einzusichern.

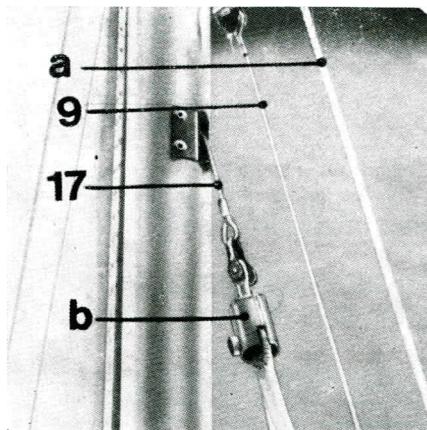
Nun wenden wir uns dem Mast zu:

Die Salinge werden in die Halterungen am Mast gesteckt und verschraubt, die Gummikappen am Ende der Salinge entfernt und die Sicherungsschrauben herausgedreht. Nachdem die Wanten in die vorgesehenen Schlitze der Salinge eingelegt wurden, werden die Schrauben wieder eingesetzt und die Gummikappen, die das Segel schützen, wieder aufgesteckt. Es ist ratsam, die Gummikappen mit Lenkerband zu umwickeln, um sie vor Verlust zu bewahren.

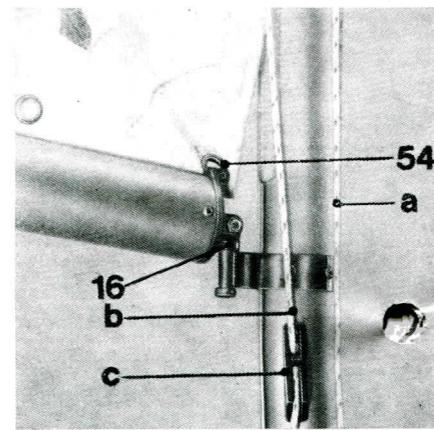
Die Fallen, für Groß- und Focksegel, sind so zu sichern, daß sie mühelos nach dem Stellen des Mastes zu erreichen sind. Nachdem der Verklücker angeschraubt ist, wird der Mast in die Mastbaumstütze gelegt, die vorher in die Buchsen im Bootsrand gesteckt wurde und der Mastfuß



(9) Vorstag, (12) Trapezfall, (a) Spinnakerfallbeschlag, (b) Block für Spinnakerfall, (c) Wante, (d) Spinnakerfall



(9) Vorstag, (17) Fockfall, (a) Spinnakerfall, (b) oberes Drucklager der Fock



(16) Lümmellager, (54) Gattchen für Großsegelbeschlag, (a) Spinnakerfall, (b) Vorliekstrecker, Schotklemme des Streckers

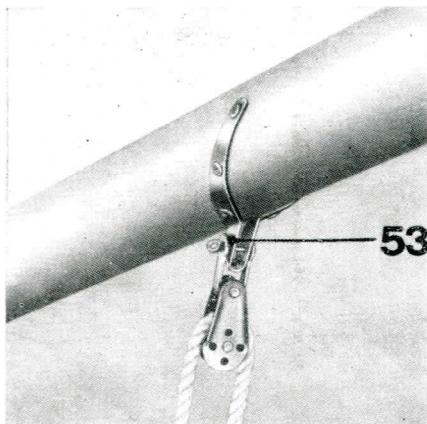
in die Mastspur geschoben. Hier wird der Mastfußbolzen durch die Bohrung im Mastfuß und die Mastspur gesteckt und verschraubt. Jetzt wird bei der Regattausführung das Spinnakerfall von hinten durch die in Höhe des Vorstagwantbeschlages seitwärts am Mast eingienietete Umlenkrolle geführt und durch den vorher am Spinnakerfallbock angeschäkkelten Block A 8 nach unten zum Vorschiff gezogen. Dort wird das Fall, nachdem der Mast gestellt und getrimmt ist, durch den am Fallende über der Schotfangscheibe eingebundenen Block umgelenkt, um im Cockpit in der am Schott befindlichen Kneifklemme belegt zu werden. Nach dem Befestigen des Mastfußes wird das Vorstag am Vorstagstrecker angeschäkelt, der in der Stütze liegende Mast langsam, ohne zu verkanten, hochgehoben und

unter gleichzeitigem Ziehen des Vorstagstreckers gestellt.

Nachdem der Mast durch den Decksausschnitt vor dem seitlichen Umfallen gesichert ist, wird der Vorstagstrecker an der seitlich unten am Mast befindlichen Klampe belegt. Mit leicht achterlicher Neigung des Mastes werden nun die Wanten mit den Wantenhängern und Püttingen verbolzt. Das Durchsetzen des Vorstagstreckers läßt nun den Mast fest stehen. Bei starker Luv- und Leegierigkeit muß der Mast noch einmal umgetrimmt werden. Mast nach hinten, Boot wird luvgeriger; Mastneigung nach vorn, Boot wird leegiger. Angestrebt wird eine leichte Luvgerierigkeit bei mittleren Winden. Als nächstes wird der Großbaum am Mast angeschraubt (Verbindung Lümmelbolzen mit Gabelbolzen) und in die Baumstütze

gelegt. Jetzt können die Schotblöcke an den Großbaum und der an der Großschot angenähte Doppelblock an den Großschotleitwagen angeschäkelt werden. Dann wird die Schot durch die Blöcke geschoren. Vom Baumniederhalter wird der Einfachblock am Großbaumbeschlag und der Block mit dem eingespleißten Ende des Niederhalters an der Mastspur mit Schäkkel befestigt. Das Dederonende des Niederhalters wird von unten nach oben durch den Einfachblock am Großbaum, dann durch den an der Mastspur angeschäkkelten Block geschoren und an der Mastklampe belegt. Der Großbaumniederhalter ist ein wichtiger Bestandteil des Riggs, denn er verhindert das gefährliche Ansteigen des Großbaumes bei raumem bis achterlichen Wind. Bei der Regattausführung wird vor dem

Aufrichten noch der Spinnakerbaum-aufundniederholer (Toppnant) angeschäkelt und verknötet. In das Dederonseil werden nach Befestigen des Spinnakerbaumes am Mast Knoten gesetzt, die den Spinnakerbaum bei späterem Segeln in der gewünschten Haltung arretieren. Ebenso darf bei der Regattajolle das Befestigen der Trapezfallen im Vorstagwantsbeslag nicht vergessen werden. Die Fallen werden an den hinter dem Wellenbrett durch die dort befindlichen Leitösen... gezogenen Expandergummi angeschäkelt. Dieser Gummi hat die Aufgabe, die Fallen bei Nichtbenutzung stramm durchzusetzen.



Niederholerbaumbeschlag

Großsegel setzen

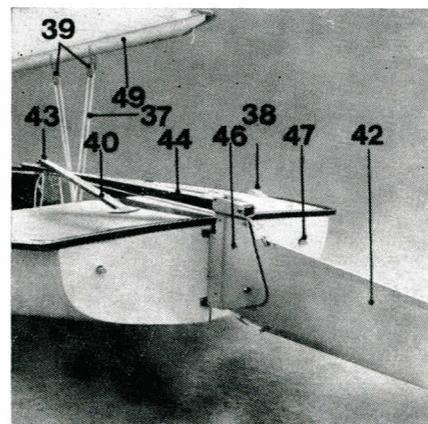
Das Großsegel wird mit der Unterliek in die Keep des Großbaumes geführt. Der Hals wird durch den Vorstrecker am Großbaumbeschlag festgesetzt und das Schothorn mittels eines Schothornstreckers über eine Rolle am Ende des Großbaumes geführt und an einer Kneifklemme belegt. Das Kopfbrett wird am Großfall angeschäkelt und ein wenig in die Mastkeep geführt (ca. 0,5 m). Danach wird die Spreizlatte in die Segeltasche gesteckt und erhält so viel Spannung, wie es der Windstärke entspricht. Bei weniger Wind mit Wölbung, bei stärkerem Wind weniger.

Die Spreizlatte wird durch die am Segel angehängten Bündel gehalten. Dann werden die anderen Segellatten in die Segeltaschen geführt. Jetzt kann das Großsegel gesetzt werden. Es ist dabei noch darauf zu achten, daß die Großschot frei aus den Schotblöcken laufen kann und sich nirgends vertört. Unterliek und Vorliek werden entsprechend den Windverhältnissen durchgesetzt. Bei schwachem Wind weniger, bei stärkerem Wind mehr. Dadurch wird das Segelprofil bauchiger

oder flacher. Als letztes wird dann der Großbaumniederhalter stramm durchgesetzt.

Vorsegel setzen

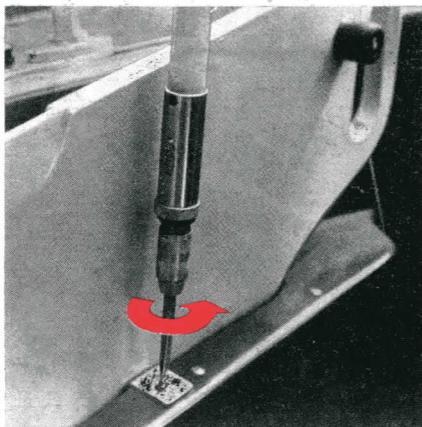
Am Hals (unten) wird die Fock bzw. Genua-Fock an der Einrollwelle angeschäkelt und am Kopf (oben) in dem oberen Drucklager, das am Fockfall befestigt ist, verbolzt. Jetzt kann die Fock gesetzt werden. Die Spannung, die die Vorliek der Fock bekommt, hängt von der Windstärke ab. Bei leichtem Wind ist die Vorliek so stramm wie möglich durchzusetzen, bei stärkerem Wind etwas weniger. Um die Vorliek stramm durchzusetzen zu können, ist es empfehlenswert, das stehende Vorstag von einem Besatzungsmitglied in Vor-



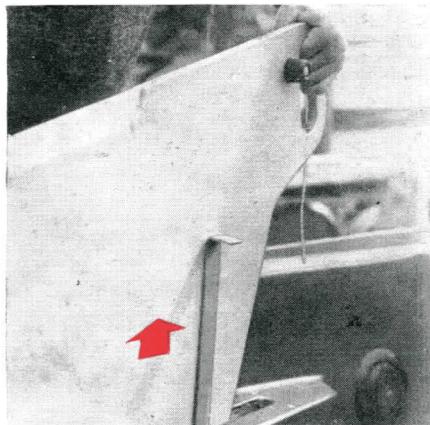
(37) Großschot, (38) Basis für Umlenklöcke der Spinn-schot, (39) Großschot-blöcke, (40) Ruderpinnausleger, (42) Ruderblatt, (43) Gelenk der Pinne, (44) Ruderpinne, (46) Ruderbacke, (47) Augbolzen, (49) Großbaum

schiffsrichtung herauszudrücken. Dadurch wird die Vorliek der Fock entlastet und läßt sich gut durchsetzen.

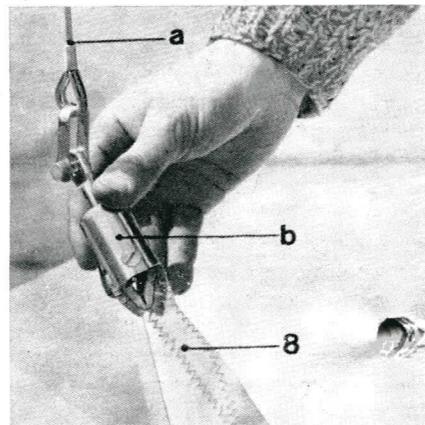
Nach Belegen des Fockfalles an der Mastklampe wird das Vorstag losgelassen und die Vorliek des Segels steht unter Spannung. Wenn das Vorstag jetzt zu lose ist, muß es etwas nachgesetzt werden, aber nur so weit, daß stets mehr Spannung auf der Vorliek der Fock lastet als auf dem Vorstag. In das Schothorn der Fock wird die Fockschot auf beidseitig halbe Länge eingeknotet (Achtknoten) und diese Stb. und Bb. durch die Fockschotleitösen geführt. Bei dichtgeholter Fock sollen Achter- und Unterliek gleichmäßige Spannung haben, anderenfalls ist die Fock höher oder tiefer zu setzen oder die Mastneigung zu korrigieren. Bei der Genua-Fock kann der



Lösen der Schwerhalterung



Herausheben der Schwerter



(8) Fock, (a) Fockfall, (b) oberes Drucklager

Holepunkt der verstellbaren Leitöse noch variiert werden.

Wird diese Arbeit nicht sorgfältig durchgeführt, so kann die Fock sehr schnell ihre richtige Form verlieren.

Bootsplane übergelegt und mit den Bändseln verzurt werden. Dafür sind am Decksrand Bohrungen vorgesehen. Wenn die Bootsplane über das Boot gelegt ist, können zwei Personen wie in einem Zelt übernachten.

gelöst, vom Vorschotmann geführt, läßt man den Mast nach achtern kippen. Wenn man allein an Bord ist oder die Brückendurchfahrt langwierig ist, empfiehlt es sich, für die Auflage des Mastes die Baumstütze zu stellen.

Ist der Mast gelegt, kann die Bootsdurchfahrt werden (paddeln).

Mastlegen

Wenn die Segel eingeholt sind, wird die als Schere gearbeitete Baumstütze in die Buchsen an den Schandeckseiten (hinterer Bereich Cockpit) gesteckt. In der Baumstütze ist der Großbaum zu lagern. Im oberen Bereich der Baumstütze sind zur unterschiedlichen Öffnung der Gabel zwei Bohrungen angeordnet, die obere für die Aufnahme des Großbaumes, die untere für den gelegten Mast. Jetzt kann die

Auflegen der Bootsplane

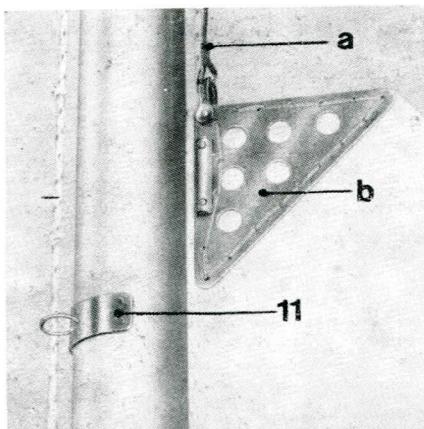
Das Mastlegen ist durch die Konstruktion des Riggs sehr einfach, um den Seglern die Sorge beim Durchfahren von Brücken zu nehmen. Zuerst rollt der Vorschotmann die Fock ein, löst das Fockfall, entspannt das Spinnakerfall – wenn vorhanden – und holt dann das Großsegel ein. Vorher ist es notwendig, den Großbaumniederholer zu lösen und in den Blöcken zu lockern. Dann wird der Vorstagstrecker

Trapez

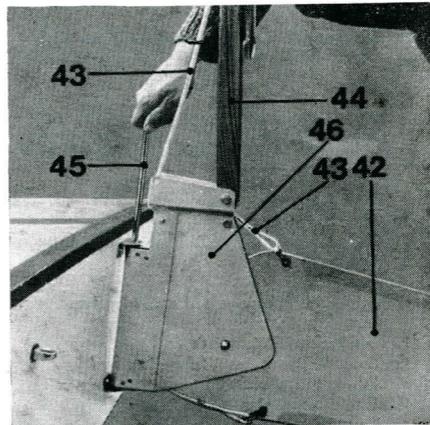
Windgeschwindigkeiten über 6–8 m/s ermöglichen bei der Ixylon-Jolle auch das Segeln im Trapez. Das dafür erforderliche Trapezfall ist im Vorstagwantsbeslag montiert. Auf dem Vordeck sind drei Leitösen angebracht, durch die der Trapezrückholer aus Expandergummi läuft, der beide Trapezfallen immer gespannt hält.

Um ein sicheres Stehen des Vorschotmannes außenbords zu gewährleisten, sind an der Scheuerleiste des Bootes Trittleinen angebracht. Beim Segeln im Trapez ist darauf zu achten, daß die Länge des Trapezfalles mit dem Trapezgurt so abgestimmt ist, daß der Vorschotmann etwa parallel zur Wasseroberfläche bei waagrecht segelndem Boot steht. Bei zu kurzer Trapezfalleinstellung, daraus folgend ein zu steiles Stehen des Vorschotmannes, birgt die Gefahr, daß der im Trapez Stehende bei einer stärkeren überraschenden Krängung des Bootes nach vorn in das Großsegel fällt.

Trapezgurt und Trapezfallverstellung sind beim Handel erhältlich.



(11) Spinnakerbaumbeschlag, (a) Großfall, (b) Kopfblech



(42) Ruderblatt, (43) Ruderblattaufholer, (44) Ruderpinne, (45) Rudernagel, (46) Ruderkopf

Regattabeschläge

Am Bootskörper und dem Rigg der Regattaausführung befinden sich gegenüber dem Xylon-Tourist eine Anzahl Beschläge mehr, die die unterschiedlichsten Funktionen während einer Wettfahrt zu erfüllen haben.

Auf Grund der einlamierten Verstärkungen kann jede Touristausführung nachträglich in ein Regattaboot umgerüstet werden.

Im folgenden sind die zusätzlichen Beschläge eines Regattabootes beschrieben. Auf den Schandecks befinden sich verstellbare Holepunkte für die Genuafock, bestehend aus Profilschiene und beweglicher Fockschotleitöse.

Zum besseren Trimmen des Großsegels kann der Leitwagenläufer in Querschiffsrichtung verstellt werden. Durch die in den Enden der Plastschiene verknöteten Leitwagenholer, die durch Umlenkrollen des Leitwagens geführt und in den Kneifklampen oder Curryklemmen auf dem Schandeck belegt werden, kann die Stellung des Großbaumes zusätzlich zur Schotführung verändert werden.

Auf der Stb-Seite des Cockpitbodens befindet sich ein Lenzventil. Das Ventil arbeitet nur während der Fahrt, wenn mit Hilfe des Bügels der Lenzschacht nach unten gedrückt wird. Bei Stillstand des Bootes wird durch ein Herunterdrücken des Hehebügels (Exzenterprinzip) die Lenzklappe geschlossen und verhindert das Eindringen des Wassers. Bei ständiger Wasserlagerung besteht jedoch die

Gefahr, daß das Lenzventil auf Grund der sich im Wasser befindenden Schwebstoffe nicht absolut dichthält. Man kann mit Wasserpumpenfett diesem Umstand begrenzt entgegenwirken. Günstig ist jedoch, eine Regattajolle bei Nichtbenutzung an Land zu lagern.

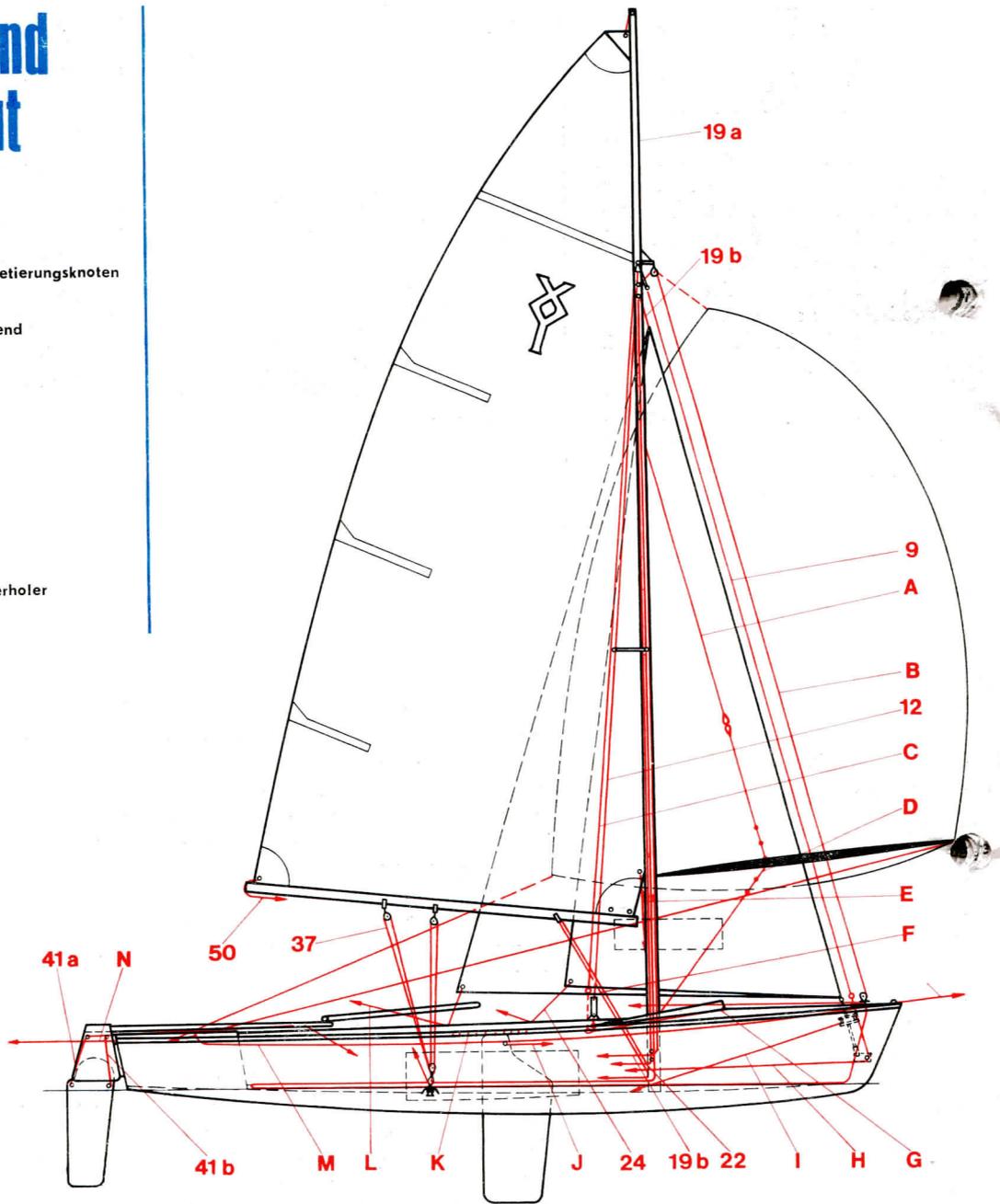
Spinnakergeschirr

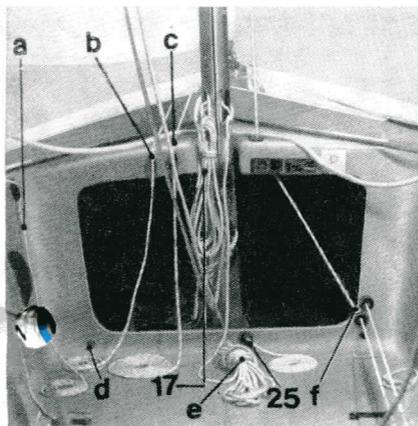
Für das Segeln mit dem Spinnaker sind folgende Beschläge und Ausrüstungen erforderlich:

- 1 Spinnakerbaum mit Beschlägen
- 1 Spinnakerfallbeschlag (am Vorstagwanzbeschlag)
- 1 Rollenkasten für Spinnakerfall (oben am Mast befestigt)
- 4 Leitösen für Spinnakerbaumauf- und niederholer und Spinnakerfall

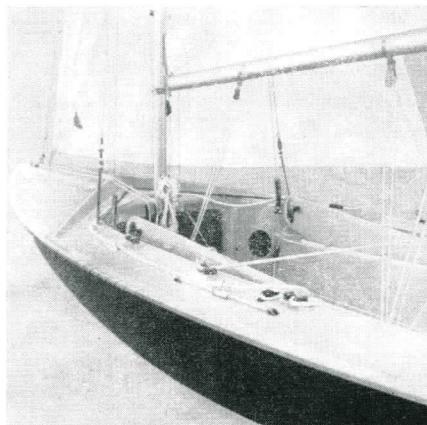
Stehendes und laufendes Gut

- A Toppnant, Gummiteil
- B Spinnakerfall
- C Trapezfall
- D Toppnant, Dederonteil mit Arretierungsknoten
- E Vorliekstrecker
- F Spinnakerfallstrecker
- G Spinnakerfall, ins Cockpit laufend
- H Vorstagstrecker
- I Seil für Fockeinrollvorrichtung
- J Stropp für Schwertarretierung
- K Trittleine
- L Genuaschot
- M Spinnakerschot
- N Festmacher
- O Vorstag
- 12 Wanten
- 19 a, b, c Fock- und Großfall
- 22 Großbaumniederholer
- 24 Fockschot
- 37 Großschot
- 41 a + b Ruderblattauf + Niederholer
- 50 Unterliekstrecker

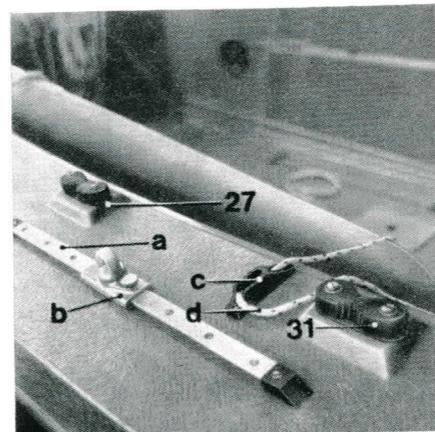




(17) Großfall, (25) Seildurchführung für Leine der Fockeinrollvorrichtung, (a) Spinnakerschot Bb, (b) Spinnakerschot Stb, (c) Spinn-fall, (d) Vorpieklöffnung, (e) Fockfall, (f) Spinnakerfall ins Topp laufend



Aufgeriggte Regattajolle



(27) Curryklemme der Genuaschot, (31) Curryklemme der Großschot, (a) Genualeitschiene, (b) Fockschotleitöse mit Schlitten 80 mm, (c) Schotklemme für Regulierleine, (d) Regulierleine

4 Seildurchführungen zum Führen des Spinnakerfalles

1 Spinnakermastbeschlag

2 Umlenkrollen für die Spinnakerschot

3 Kneif- bzw. Curryklemmen zum Belegen

des Spinnakerfalles und der -schot

1 Schäkel

1 Spinnakerfall mit eingespleißtem Block und Scheibe

1 Spinnakerschot

1 Spinnakerbaumauf- und -niederholer miteinander verspleißt, PAS-Leine, Expandergummi

Spinnaker anschlagen

Zuerst wird die Spinnakerschot eingezogen. Dazu wird das eine Ende in der auf der Bb-Seite (nahe dem Pütting) befind-

lichen Kneifklemme bzw. Curryklemme belegt. Danach wird die Schot am Schanddeck durch die auf dem Achterdeck befindlichen Umlenkrollen gezogen. Auf der Stb-Seite wird die Spinnakerschot wieder entlang dem Schanddeck um das Vorstag herum zurück zum Süllrand des Vordecks (Bb-Seite) geführt und in einer Kneif- bzw. Curryklemme belegt. Es ist dabei zu beachten, daß die Spinnakerschot am Vorstag unter der Scheibe des Spinnakerfalles zu liegen kommt.

Danach wird der Kopf des Spinnakers an dem Ende des Spinnakerfalles angeknötet (belegt am Süllrand des Vordecks Bb-Seite). Die beiden Enden der Spinnakerschot werden in die Gattchen der Schothörner des Spinnakers eingeknotet. Nicht in die Ringe; diese dienen der Halterung des Spinnakerbaumes. Der gesamte Spin-

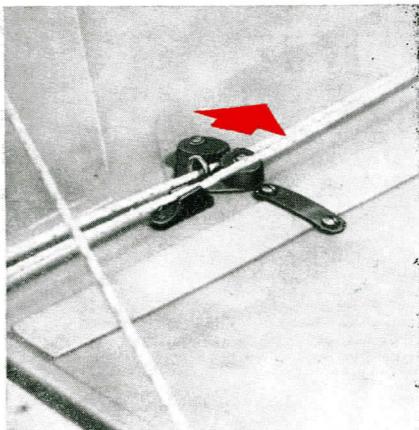
naker wird nun auf der Bb-Seite der Vorpiek verstaut, der Spinnakerbaum auf der Stb-Seite.

Spinnaker setzen

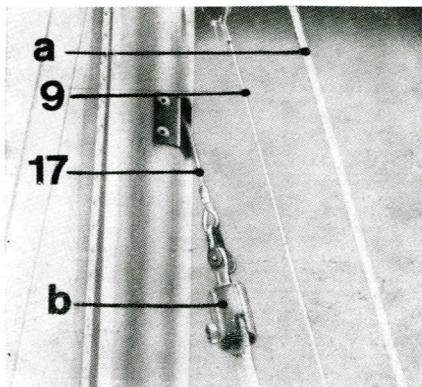
Wenn prinzipiell das Segeln in einer Zweimannjolle eine Kollektivleistung ist, so gilt dieses speziell für das Setzen und Fahren des Spinnakers.

Schnell können sich Schoten und Fallen vertören, wenn nicht der nachfolgend beschriebene Ablauf eingehalten wird:

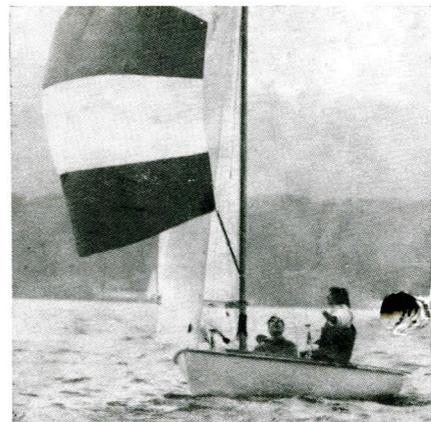
Der am Fall und an der endlosen Schot angeknötete Spinnaker ist vor dem Ablegen sorgfältig im Vorpiek untergebracht, als erstes das Unterliek mit den Schothörnern, zuletzt das obere Teil mit dem Segelkopf, denn beim Setzen muß dieses



Spinnakerfall im Cockpit, Zugrichtung beim Setzen des Spinnakers



(a) Spinnakerfall, (b) oberes Drucklager, (9) Vorstag, (17) Fockfall



Bei leichtem Wind unter Spinnaker

Teil zuerst wieder heraus. Zu Beginn des Manövers wird die Fock eingerollt. Danach wird vom Vorschotmann die auf der Bb-Seite befindliche Fockschoot ins Cockpit gezogen. Nun kann sich der Vorschotmann die Fockschoot über die Schulter legen oder in die auf dem Cockpitboden liegende Schlaufe hineintreten. Danach werden die Spinnakerschoten und das Spinnakerfall aus den Kneifklemmen bzw. Curryklemmen genommen und der Steuermann zieht den Spinnaker hoch. Während dieses Vorganges wird der Spinnaker vom Vorschotmann aus der Vorpiek gezogen und anfänglich flach über das Vordeck geführt. Ist der Spinnaker auf halber Höhe, wird vom Vorschotmann die Lee-

schoot so weit dicht genommen, daß das Leeschothorn schnell um das Vorstag kommt, bevor sich der Spinnaker mit Wind füllt. Letztgenanntes ist sehr wichtig!

Wenn der Spinnaker vorgeheißt ist, wird das Spinnakerfall in den am Cockpitboden befindlichen Kneif- bzw. Curryklemmen belegt und vorn auf der Luvseite des Spinnakerbaumes ausgebracht. Hierzu wird der Beschlag an einem Ende des Spinnakerbaumes im Ring des Spinnakerschothornes eingeklinkt und das andere am Mastbeschlag. Anschließend wird der kombinierte Spinnakerbaum auf- und niederholer vom Mast gezogen und das mit Knoten versehene Dederonseil in die seitlich am Spinnakerbaum befindlichen Kneif-

klemmen gelegt. Die Neigung des Spinnakerbaumes nach oben richtet sich nach den Windverhältnissen. Bei viel Wind hat er steiler nach oben zu stehen als bei weniger Wind. Luv- und Leeseite der Spinnakerschoot werden vom Vorschotmann geführt. Auf Halbwindkursen kann die Luvschot belegt werden. Bei einiger Übung kann auch auf raumeren Kursen die Fock zusätzlich zum Spinnaker gesetzt werden. Da der Steuermann beim Spinnakermanöver das Setzen und Einholen des Spinnakers übernimmt, empfiehlt es sich, daß er während dieser Zeit im Stehen die Ruderpinne zwischen den Beinen führt.

Segeln mit der Ixylon-Jolle

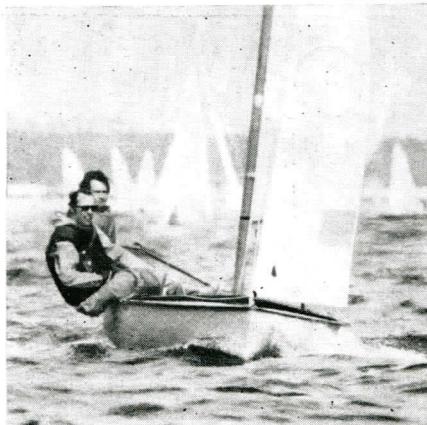
Segeln mit Fock und Großsegel

Nachdem das Boot aufgetakelt ist, werden die Kimmschwerter und das Ruderblatt gesenkt. Beabsichtigt man, nach dem Ablegen zu kreuzen, müssen die Schwerter bis zu ihrer tiefsten Stellung gesenkt werden. Wird ein Halbwind oder Vorwindkurs gefahren, sind die Schwerter etwas aufzuholen, je mehr Wind von achtern einfällt, um so höher die Schwerter. Werden nach dem Ablegen viele Wenden gefahren, so empfiehlt es sich, mit beiden Schwertern zu fahren. Folgt eine längere Fahrt auf Bb- oder Stb-Seite, so kann man das Luvschwert hochnehmen. Dadurch fährt das Boot schneller ohne Verlust an Höhe.

Segeln mit Spinnaker

Das Segeln mit einem Spinnaker erfordert von der Mannschaft Geschick und Übung. Man kann den Spinnaker zusätzlich als drittes Segel oder nur mit Großsegel und Spinnaker fahren. Ersteres empfiehlt sich nur bei Kursen von 80° bis 130° zum wahren Wind (Raumwindkurs) und letzteres nur bei Vorwindkursen (160° bis 180° zum wahren Wind). Wird mit Spinnaker, Fock und Großsegel gesegelt, kann die Fockschot in der Curryklemme belegt werden.

Um den sportlichen Wert des Segelns zu erhöhen, kann der Spinnaker bei entsprechender Windstärke auch vom Vorschotmann im Trapez gesegelt werden.



Boot auf Kreuzkurs

Trimmen

Neigt das Boot zur Luv- oder Leegierigkeit, so ist der Neigungswinkel des Mastes zu korrigieren. Reicht das noch nicht aus, so muß der Mast weiter nach vorn oder nach achtern gestellt werden; bei Luvgerichtigkeit nach vorn, bei Leegierigkeit nach achtern. Zu empfehlen ist immer geringe Luvgerichtigkeit.

Hinweise für das Segeln bei verschiedenen Windstärken :

Segeln bei wenig Wind

Großsegel

- Segel so bauchig wie möglich
- Vor- und Unterliek nur leicht durchsetzen
- Spreizlatte mit größerer Spannung festbinden (Segel gewölbter)
- Schoten sind weich zu fahren (d. h. Großbaum nicht so dicht holen)
- Leitwagenläufer mittschiffs oder bei Regattaausführung leicht in Luv fahren

Fock

- Vorliek stramm durchsetzen

Boot

- maximale Wasserlinienlänge anstreben
- Spiegel darf nicht eintauchen
- leichte Krängung des Bootes nach Lee

Segeln bei viel Wind

Segel

- Segel möglichst flach trimmen
- Vor- und Baumliek stramm durchsetzen
- Spreizlatte mit wenig Spannung festbinden
- Leitwagenläufer nach Lee

Boot

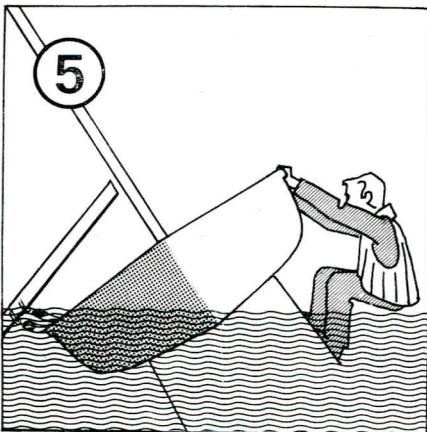
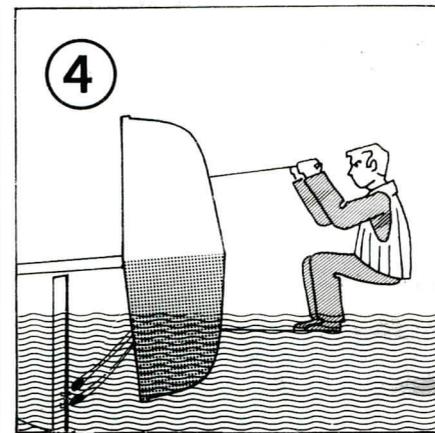
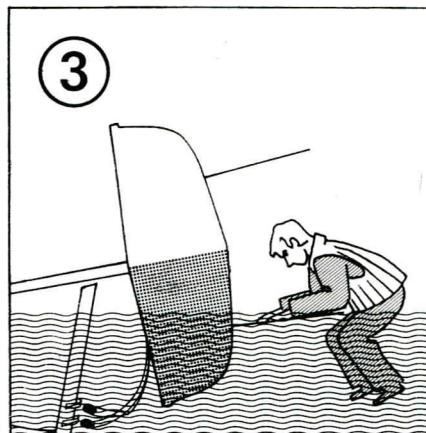
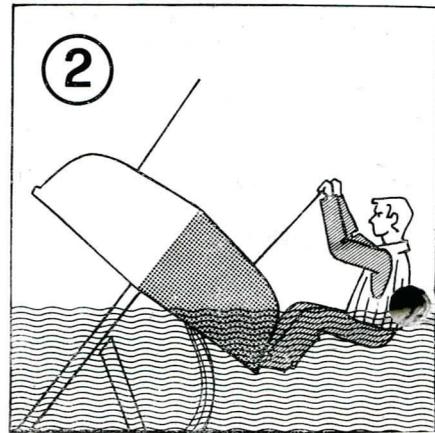
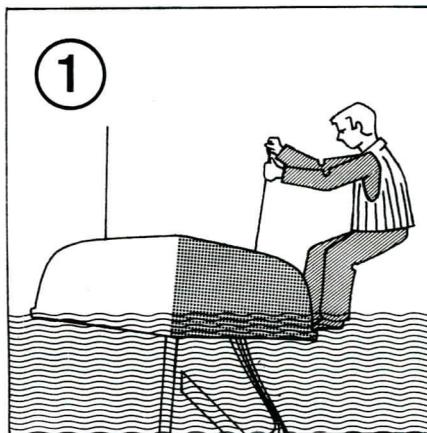
- Lenzventil öffnen (nur bei Regattaausführung vorhanden)
- bei sehr starkem Wind Schwerter leicht hieven
- Mannschaftsmasse weiter nach achtern verlagern
- nimmt der Wind noch an Stärke zu, Fock einrollen

Aufrichten des Bootes nach einer Kenterung

Das Aufrichten der Segeljolle und das anschließende Leersegeln des Bootes erfordern etwas Übung. Ist man mit der Ixylon-Jolle gekentert, so ist sofort zu überprüfen, ob alle Schoten lose sind. Ist das nicht der Fall, so sind sie aus den Curryklemmen zu nehmen.

Danach steigt der Vorschotmann auf das Luv- bzw. Leeschwert und stellt sich soweit wie möglich nach außen. Der Steuermann setzt sich auf die Bordkante im Bereich des Achterschottes. Dann verlagern beide durch gleichmäßiges Wippen ihre Körpermasse nach außen. Hat sich das Boot wieder aufgerichtet, so steigen beide Segler schnell ins Boot und steuern es auf Halbwindkurs. Dabei verlagern sie ihre Körpermasse weit nach achtern, bis der Steven so frei schwimmt, daß das Boot nicht unterschneiden kann. Nimmt das Boot wieder Fahrt auf, dann segelt man so lange, bis das Wasser aus der Cockpit gelentzt ist. Wenn ein Lenzventil vorhanden ist, erfolgt der Wasserabfluß durch den Lenzschacht, ansonsten durch Schöpfen. Damit auch der Wasserabfluß aus der Vorpiek gesichert ist, wurden Stb. und Bb. am unteren Süllrand durch Gummistopfen verschließbare Speigatten angeordnet.

Das Aufrichten nach einer Kenterung muß sehr schnell geschehen, da sonst das Boot durchkentert und dann wesentlich schwerer aufzurichten ist.



Allgemeine Hinweise für die Pflege der „Ixyton“ Jolle

Bootskörper

Die Pflege des GUP-Bootskörpers ist einfach. Durch Abwaschen der Oberfläche können alle Verschmutzungen beseitigt werden. Sind diese sehr stark, kann mit einem Poliermittel (z. B. Autopolitur) nachgeholfen werden. Dieses empfiehlt sich auch, wenn nach einigen Jahren die Oberfläche stumpf und das Unterwasserschiff grau und unansehnlich geworden sind.

Um den Bewuchs zu verhindern, kann das Unterwasserschiff mit Antifouling- oder Kupferfarbe gestrichen werden. Bei letzterem ist auf ein gutes Haftgrundmittel zu achten. Schäden am Bootskörper können mit der im Handel erhältlichen Reparaturpackung (Hobby-Plast) für GUP-Boote repariert werden (entsprechend der

beiliegenden Reparaturanweisung). Die Beseitigung größerer Schäden ist einer Werft zu überlassen.

Weiterhin empfiehlt es sich, von Zeit zu Zeit die Auftriebs- und Stauräume zu lüften, indem die Handlochverschlüsse und die Heckklappe geöffnet werden. Um das Kondenswasser aus dem Doppelboden zu lenzen, muß das Boot in eine hecklastige Lage gebracht werden. Danach ist der in einer Bohrung im Kielschwein der Achterpiek steckende Lenzstopfen zu entfernen und das Wasser im Doppelboden läuft an dieser Stelle aus den Auftriebsräumen. Mit einem Schwamm kann das Wasser entfernt werden.

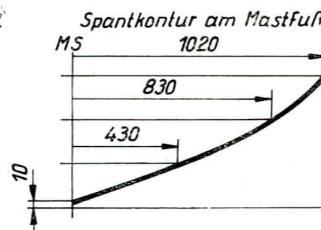
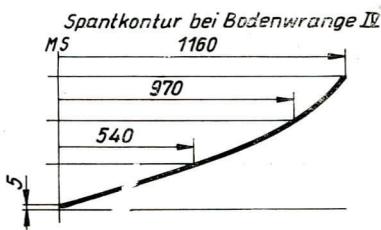
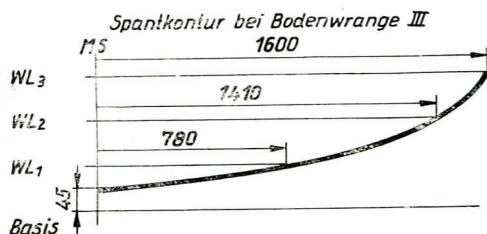
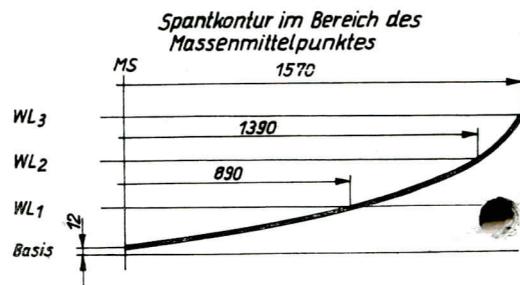
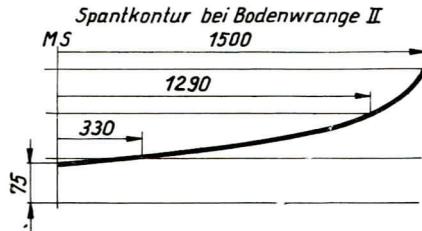
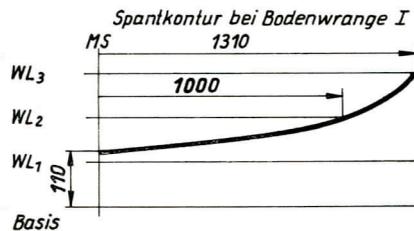
Die Beschläge bedürfen fast keiner Pflege. Nur das Lenzventil und die beiden Drucklager an der Fockeinrollvorrichtung sind von Zeit zu Zeit einzufetten.

Mast und Großbaum sind aus eloxiertem Leichtmetall gefertigt und bedürfen keiner Pflege. Alle Holzteile sind vor jeder Saison mit dem passenden Farbanstrich zu konservieren.

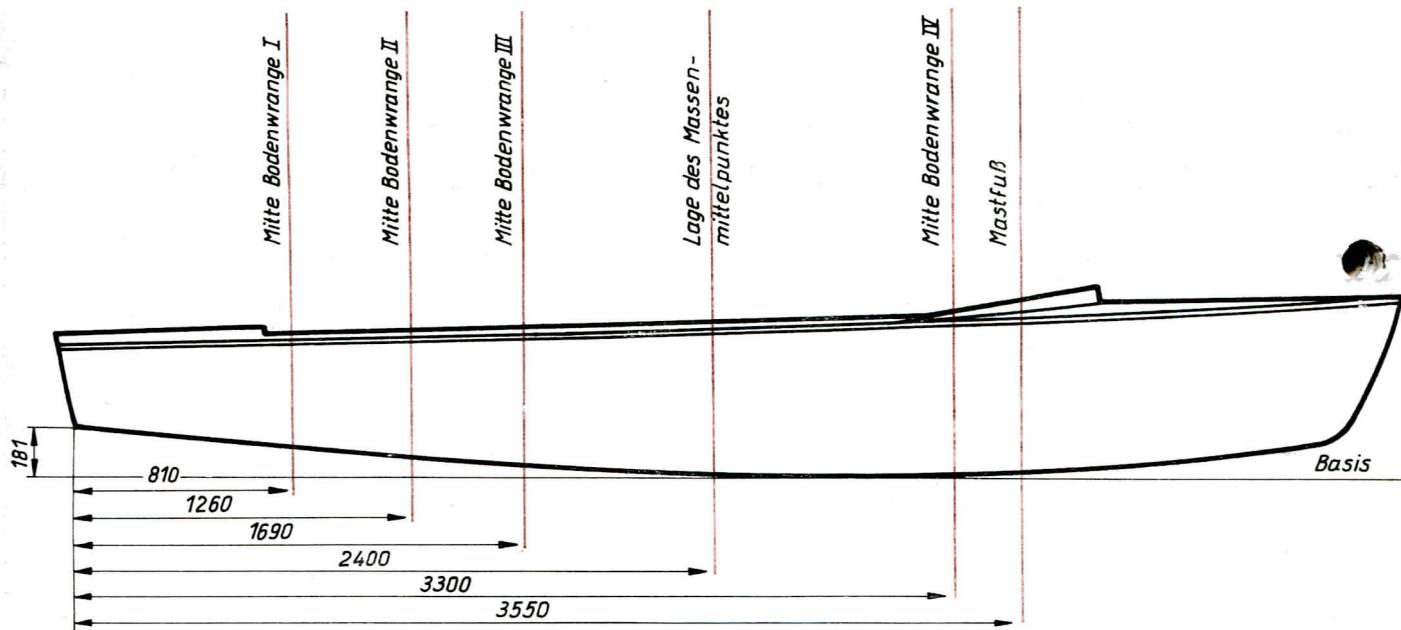
Die Segel brauchen nur geringe Pflege. Es empfiehlt sich, von Zeit zu Zeit die Segelbahnen zu kontrollieren, um zu sehen, ob alle Nähte fest sind und der Segelstoff nicht durch Schamfielen gelitten hat. Weiterhin ist darauf zu achten, daß beim Zusammenlegen der Segel der Stoff nicht stets an den gleichen Stellen gefaltet wird, denn Brüche wären die Folge. Nach zwei bis drei Jahren Gebrauch können die Segel mit einem Feinwaschmittel gewaschen werden, um ihr Weiß zu erhalten, aber bitte nicht in der Waschmaschine.

Pallungsplan

Auflage und Spantkonturen zur Herstellung von Transport- und Lagerstellen



Abstand der Wasserlinien 90 mm



GARANTIE URKUNDE

Für die Segeljolle

Wylow - Tourist

Bau-Nr. 4177 übernimmt die Werft eine

**GARANTIE
VON
12 MONATEN**

ab Verkaufstag, jedoch höchstens 15 Monate ab Lieferung von der Werft

Tag der Werftauslieferung

Unterschrift der Werft

16.11.84

Luis Mann

Von der Verkaufsstelle auszufüllen:

Verkaufstag

7.12.84

Volkseigenes
Einkaufsbetrieb (HO)
Leipzig, Industriewaren
Spezialhaus am Brühl
7010 Leipzig, Brühl
Telefon 20 02 46 / 28 24 18

Der Bau des Bootes wurde nach den einschlägigen technischen Gütevorschriften und Lieferbedingungen bzw. den zutreffenden Bau- und Vermessungsvorschriften vorgenommen und von der werfteigenen Kontrolle überwacht.

Die Werft garantiert für fachgerechte Bauausführung und einwandfreies Material. Die Garantie erstreckt sich auf das gesamte Boot.

Die Werft garantiert nicht für vom Käufer selbst verursachte Schäden bei Nichteinhaltung der Bedienungsanweisung des Bootes, für mechanische Beschädigungen und Transportschäden.

Eigenmächtige Reparaturen, Umbauten und Veränderungen, die die Gebrauchseigenschaften beeinträchtigen, führen zum Garantieverlust.

Solche Teile, die dem normalen Verschleiß unterliegen, wie Segel, Tauwerk und Bootsplane, sind von der Garantie ausgenommen.

Der Garantieanspruch wird durch Nachbesserung befriedigt. Ist Nachbesserung nicht möglich, wird Ersatz geleistet oder – wenn Ersatzlieferung nicht möglich ist – wird der Kaufpreis gegen Rückgabe des Bootes erstattet.

Der Garantieanspruch ist durch schriftliche Mängelanzeige und bei einer Garantiewerkstatt des VEB Yachtwerft Berlin oder beim Hersteller geltend zu machen.

Dabei sind die genaue Bootsbezeichnung, die Bau-Nummer, der Kauftag und der Mangel, der zum Garantieanspruch führt anzugeben.



VEB YACHTWERFT BERLIN
117 Berlin - Köpenick, Wendenschloßstraße 366
DEUTSCHE DEMOKRATISCHE REPUBLIK

Antifoulinganstrich kupferhaltig

1. und 2. Anstrich wie unter 3.2.3.

Für den 3. Anstrich ist Bootsack kupferhaltig zu verarbeiten.

Sonstige Hinweise

Alle Antifoulinganstrichstoffe sind mit Verdünnung für Unterwasserfarben, CVP-Verdünnung 588.19.40, verarbeitungsfähig einzusetzen.

Vor Entnahme aus den Gefäßen müssen pigmentierte Anstrichstoffe gründlich aufgerührt werden.

Der Antifoulinganstrich ist so aufzubringen, daß vor dem Abslipen eine Trockenzeit von mindestens 4 Stunden und höchstens 100 Stunden, bezogen auf 20 °C, eingehalten wird; dies gilt jedoch nicht bei dem unter 3.2.4. beschriebenen Anstrichsystem.

Sollte zwischen dem 2. und 3. Anstrich eine größere Zeitspanne (Winterperiode) liegen, so ist der 2. Anstrich vor Aufbringen des Antifoulinganstriches leicht anzuschleifen.

Lagerungszeit: AC I = 6 Monate

ID II = 6 Monate

WG III Z = 5 Monate

Boote mit Antifoulinganstrich bleiben von Saisonbeginn bis Saisonende im Wasser, da der letzte Anstrich sonst unwirksam wird. Nach der Winterliegezeit ist der III. Anstrich WC III nach richtiger Vorbereitung des Untergrundes zu erneuern.

Bei Bootskörpern ohne Antifoulinganstrich sind zum Abwaschen des Bewuchses keine scheuermittelenhaltenden Waschmittel zu verwenden.

Textergänzung der Bedienungsanleitung der Segeljolle Ixylon

Seite 5: Reserveauftriebsräume unterhalb des Schandecks sind bei der Regattaausführung partiell ausgeschäumt. Dadurch verändert sich die Masse des segelklaren Bootes auf ca. 190 kg und die des Bootskörpers auf ca. 160 kg .

Seite 11: Segel setzen . Die Spleiße der Fallen müssen vollständig über die unteren Umlenkrollen aus dem Mast heraus gezogen werden .Bei der Regattaausführung wird das Drahtauge des Spleißes auf den entsprechenden Haken der Hakenleiste eingehängt .

Seite 19: Wir weisen darauf hin, Polyesterboote nie über eine Rolle zu slipen, da auf Grund der auftretenden Punktbelastung Laminatrisse am Kiel auftreten können .

Gelcoat-Haarrisse oder sog. Spinnen in der eingefärbten Oberflächenschicht haben keinen Einfluß auf die Festigkeit und den Gebrauch des Bootes . Sie sind daher von der Garantie ausgeschlossen !