

Bitte schauen Sie auch häufiger auf [www.biehlmarin.com](http://www.biehlmarin.com).

## C55 – ergänzende Hinweise

Diese Anleitungen sind eine Anlage zum Instruktionsbuch C55, das Sie unbedingt auch lesen sollten.

Der Lieferstandard ändert sich allerdings häufiger. Bitte sprechen Sie uns an, wenn Details an Ihrem Boot nicht der Schilderung hier entsprechen sollte.

## Rigg

### Wantenspanner

Die Länge der Salinge kann eingestellt werden. Bei neuen Booten wird in der Regel die kürzeste Einstellung richtig sein.

In der Saling, Richtung Mast, sitzt bei älteren Boten eine Hülse mit einer Schraube. Diese reguliert den Winkel nach achtern und reguliert damit, wie gefeilt die Salinge sind. Bei neueren Booten wird dies durch zwei Bolzen und diverse Bohrungen eingestellt. Wählen Sie zu Beginn eine mittlere Stellung. Ca. 15 Grad Pfeilung kann auch als Anhalt gelten. Stärkere gefeilte Salinge bedeuten mehr Mastbiegung und ein flacheres Großsegel – die richtige Einstellung für leichte Crews oder windige Reviere. Geradere Salinge bedeuten mehr Power im Großsegel und die Notwendigkeit, mehr auszureiten.

Foto: Dies ist die längst-mögliche Einstellung und ein normaler Salingwinkel. Am Anfang, wenn die Drähte noch nicht gereckt sind, muß die Salingslänge auf das erste oder zweite Loch eingestellt werden.



Das **Topwant** sollte an hinterer Stelle in den Püttingsbügelplatziert sein.

### Unterwant Topwant



**Vorne**

**Achtern**

Das Photo zeigt auch, wie weit die Wantenschrauben etwa geschraubt werden sollten, damit man einen anständigen Grundtrimm bekommt. Allerdings sollten Sie die Wantenschrauben fast ganz herausdrehen, wenn der Mast gesetzt wird. Anderenfalls ist es schwer, dass Vorstag an seinem Platz zu befestigen. Wegen Fertigungstoleranzen bei der Mastspurhöhe kann es auch nötig sein, die Wanten weiter einzudrehen oder andererseits sogar einen (mitgelieferten) Toggle zu verwenden.

Die Spannung ist richtig, wenn Sie die Hülzen mit der Hand fest anziehen und dann noch 3-5 Umdrehungen mit einem Werkzeug machen.

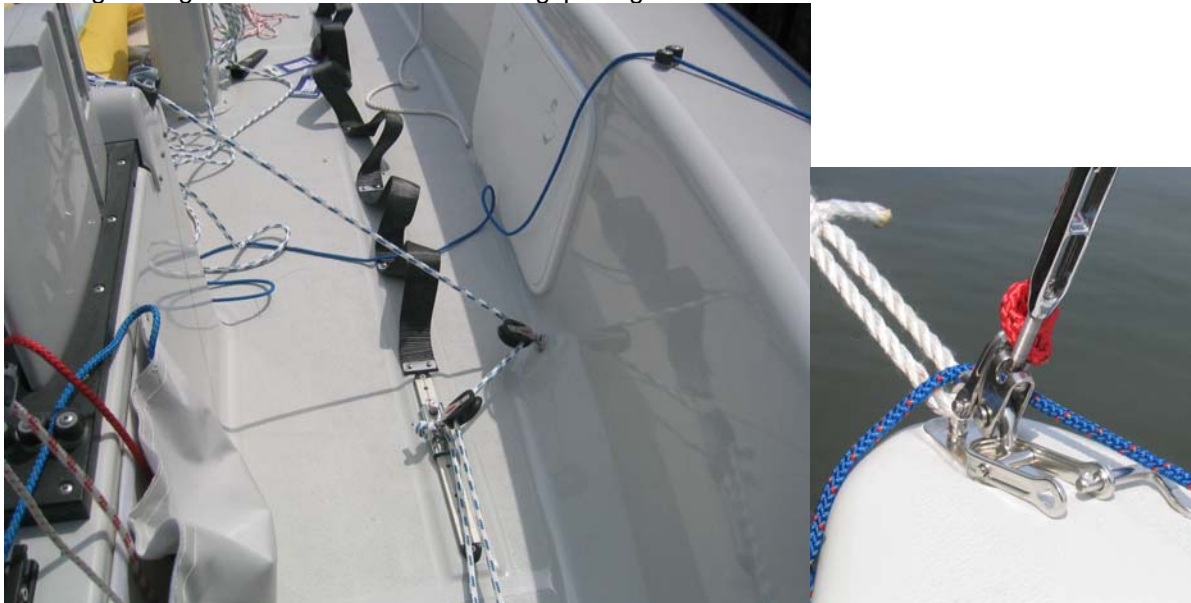
### **Mastfuß**

Der Mastfuß sollte auf windigen Revieren möglichst weit vorn plaziert werden. Dies bedeutet, dass die Rille im Mastfuß an den Bolzen, der im dritt vordersten Loch sitzt, anstoßen soll. Auf Schwachwindrevieren kann man eine oder zwei Löcher zurück gehen.

### **Fock**

Die Fockschot wird durch die Öse unter der Feder bei Holepunkt auf der Schiene eingefädelt und mit einem Achtknoten gestoppt / befestigt. Das andere Ende wird durch den Block in der Fock gezogen, zurück zum Block auf der Schiene raus zum Block an der Seite und schließlich hoch durch die Schotklemme, die auf dem Deckel des Liftkiels sitzt.

Der mitgeliefert große Schäkkel wird am Vorstagspütting montiert und ist für den Hals der Fock.



## Großsegel

Der Beschlag für den Großschotblock am Baum sollte in etwa gerade über dem Podest fixiert werden.

Der Beschlag für den Kicker sollte etwa über der Hinterkante des Kielkastens befestigt werden. Je weiter entfernt er sitzt, desto stärker ist die Biegung des Mastes, wenn der Kicker angesetzt wird.

Der Unterliekstrecker im Baumende kann auf zwei Weisen befestigt werden: A) Man setzt einen Achtknoten ans Ende des Unterliekstreckers. Dann fädelt man ihn durch den Ring im Großsegel und führt ihn zurück zur Rille in der Ecke vom Endbeschlag des Baumes. B) Man nimmt den Unterliekstrecker doppelt und schäkelt den Strecker im Großsegel fest.

Bei Großsegeln mit Reff kann er auch zur Reffleine umgeschoren werden. Dann führt man ihn von der Umlenkrolle in der Nock zur Reffkausch herunter zum Baum und macht einen engen Palstek darum.

(Der Cunningham kann (geführt in einem zusätzlichen Bügel oder kreuzweise vorn um den Mast gelegt) als vordere Befestigung des Reffs dienen.)

Der Cunninghamstrecker wird sonst mit einem Palstek im Baumbeschlag befestigt, und zwar hoch durch die Cunninghamkausch im Großsegel und hinunter durch die Kammklemme auf der Steuerbordseite des Mastes.



## Kiel, Hubkielanlage

Bedienung:

Das Boot sollte weder zu einer Seite noch zu Bug oder Heck gekrängt sein, wenn der Kiel gehoben oder gesenkt wird.

Um den Kiel hochzuziehen, kurbelt man rechts herum. Um den Kiel zu senken, kurbelt man links herum. Da der Liftkiel mit seinem Schneckengetriebe selbstsichernd ist, wird keine weitere Sicherung benötigt. Der Kiel kann also nicht die Kurbel in Bewegung setzen.

Der Kiel kann nicht höher gezogen werden, als bis ein Widerstand merkbar wird, wenn er etwas über die Höhe des Baums kommt. Sollte man dennoch versuchen, den Kiel höher zu ziehen, beschädigt man die Hubkielanlage.

Die Kurbel ist eine Standard -Winchkurbel. Die Kurbel sollte entfernt werden, wenn der Kiel nicht angehoben oder gesenkt werden soll.

Service:

Die Liftkielanlage sollte ca. ein Mal pro Jahr überprüft werden, je nach Häufigkeit ihrer Benutzung. Unter dem Deckel, oben auf dem Lift befindet sich eine Öffnung, wo man Winchenfett auftragen kann. Überprüfen Sie auch den Liftgurt auf seine Unbeschadetheit hin. Die Öse sollte am Kiel anliegen.

**Ruder**

Das Ruderblatt kann nach Lösen der Flügelmutter angehoben werden.

**WARNUNG:** Bei Anheben des Ruderblattes während des Segelns verliert die C55 ihre Steuerungsfähigkeit. Es ist dann sehr schwer, das Ruderblatt wieder nach unten zu drücken. Üben Sie diese Situation ohne gesetzte Segel, da sich die C55 dann weniger lebendig verhält.

**WARNUNG:** Versuchen Sie nicht, das Boot mit ganz oder teilweise hochgeschwenktem zu steuern, da auf dem Ruderblatt dann zu große Hebel-Lasten ruhen, die zu einer Havarie des Ruders führen können.

**Spinnaker**

Der Sperrblock wird in dem U-Bügel hinten eingeschäkelt. Ist der Block unbelastet, läuft die Rolle frei in beide Richtungen. Unter Belastung tritt eine Sperre in die eine Richtung ein. Der Härtegrad kann geändert werden, indem man den ganzen Block um den Befestigungsschekel dreht.

Die einfachen Blöcke werden an den Wantenpüttingen festgeschäkelt.

Die Spinnakerschot läuft "endlos", wird also in dem einen Spinnakerschothorn befestigt, läuft dann durch die Blöcke und endet dann im anderen Spinnakerschothorn.

Der Spinnakertopnant tritt kurz oberhalb der Wanten aus.

Entweder die Boote werden mit Spinnakerbaumniederholer oder mit Barberhauler ausgerüstet, was das Steigen des Spibaumes und der Luv-wärtigen Spischot (Achterholer) vermeidet.

**Trailer**

Die mit der C55 mitgelieferten Trailer sind so eingestellt, dass die Stützrollen an die Verstärkungen im Rumpf angepasst sind.

Beim Herausnehmen des Bootes auf den Trailer sollten Sie kontrollieren, dass sich die Einstellungen nicht geändert haben und dass keine der seitlichen Stützrollen unnormale auf den Rumpf drückt, z.B. weil das Boot schief sitzt.

Die beiden mittleren Rollen (Vorschiff und Höhe Mast) sollten gleichmäßig belastet sein.

**WARNUNG** Der Kiel sollte nach dem Aufslippen immer so weit herunter gelassen werden, dass er auf der Kielaufgabe des Trailers ruht und somit das Boot entlastet wird. Fährt man mit dem Trailer ohne den Kiel zu entlasten, können die Belastungen auf den Rumpf zu stark werden und zu Schäden führen.

Crema übernimmt nicht die Haftung für Schäden, die aufgrund mangelhafter Handhabung des Transport einer C55 entstehen.

Faustregel für das Boot schonendste Einstellung ist: Hintere Stützen kurz außerhalb des Knicks montieren und etwas über halb hochziehen. Vorderste Rolle so hoch wie möglich. Die Höhe der mittleren Rolle vor dem Kiel ergibt sich dann.

### **Baumzelt /Persenning**

Mit der Vorschiffspersenning folgen zwei Ösen. Diese werden von unten festgeschraubt in der Püttings, eine auf jeder Seite. Sowohl die Vorschiffspersenning als auch das Baumzelt haben "Liekleinen", die in diesen Ösen befestigt werden.

Mit dem Baumzelt werden zwei Haken und zwei "Clamcleats" geliefert. Diese können am Achterspiegel angebracht werden und stellen dort die hintere Befestigungsmöglichkeit für die "Liekleine" des Baumzeltes dar. Wenn Sie keine Beschlag dort anbringen möchten, können Sie die "Liekleine" auch am unteren Ruderbeschlag festbinden.

Die Hafepersenning hat ein Umlaufendes Tau im Saum, das unter die Bootskaute fasst. Zusätzlich wird sie mit Tauen zum Trailer oder – sollte sie im Wasser verwendet werden mit Tauen unter dem Boot hindurch befestigt.