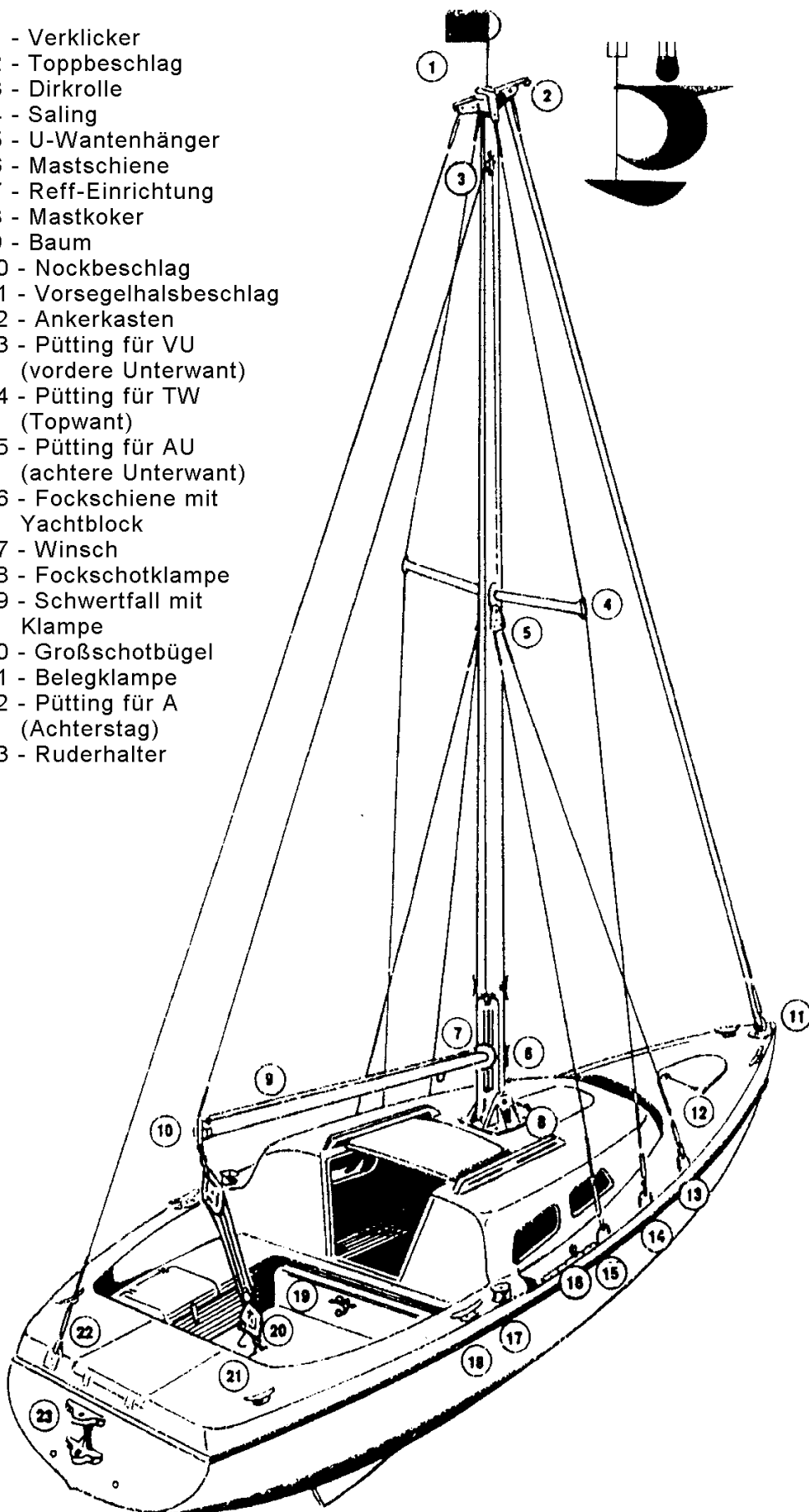


# ***Segeln mit Neptun***

## ***Takelplan***

- 1 - Verklicker
- 2 - Toppbeschlag
- 3 - Dirkrolle
- 4 - Saling
- 5 - U-Wantenhänger
- 6 - Mastschiene
- 7 - Reff-Einrichtung
- 8 - Mastkoker
- 9 - Baum
- 10 - Nockbeschlag
- 11 - Vorsegelhalsbeschlag
- 12 - Ankerkasten
- 13 - Pütting für VU  
(vordere Unterwant)
- 14 - Pütting für TW  
(Topwant)
- 15 - Pütting für AU  
(achtere Unterwant)
- 16 - Fockschiene mit  
Yachtblock
- 17 - Winsch
- 18 - Fockschotklampe
- 19 - Schwertfall mit  
Klampe
- 20 - Großschotbügel
- 21 - Belegklampe
- 22 - Pütting für A  
(Achterstag)
- 23 - Ruderhalter



Sie sind nun glücklicher Besitzer einer Neptun-Yacht. Und wir können Ihnen zum Erwerb eines Schiffes gratulieren, das nach neuesten Erkenntnissen konstruiert und mit größter Sorgfalt gebaut wurde.

Rumpf, Deck und Aufbauten sind aufgrund des hochwertigen Materials und unserer langen Erfahrung in der Polyesterverarbeitung praktisch wartungsfrei.

Auf die zweckmäßige Gestaltung und Anbringung von Rigg, Ruder und Beschlügen haben wir viel Mühe verwandt, so daß das Schiff sehr leicht und sicher zu bedienen ist.

\*

Damit Sie schneller mit Ihrer Neptun-Yacht vertraut werden, haben wir in diesem Heft die Anordnung und Handhabung aller technischen Einrichtungen beschrieben.

Die allgemeinen Hinweise, bei denen Ihnen das meiste sicherlich bekannt ist, können Ihnen beim Auf- und Abringgen, sowie beim Transport des Bootes als Erinnerungstütze und Checkliste dienen.

Wir hoffen, so dazu beizutragen, daß Ihnen die Freude an Ihrem neuen Schiff lange erhalten bleibt.

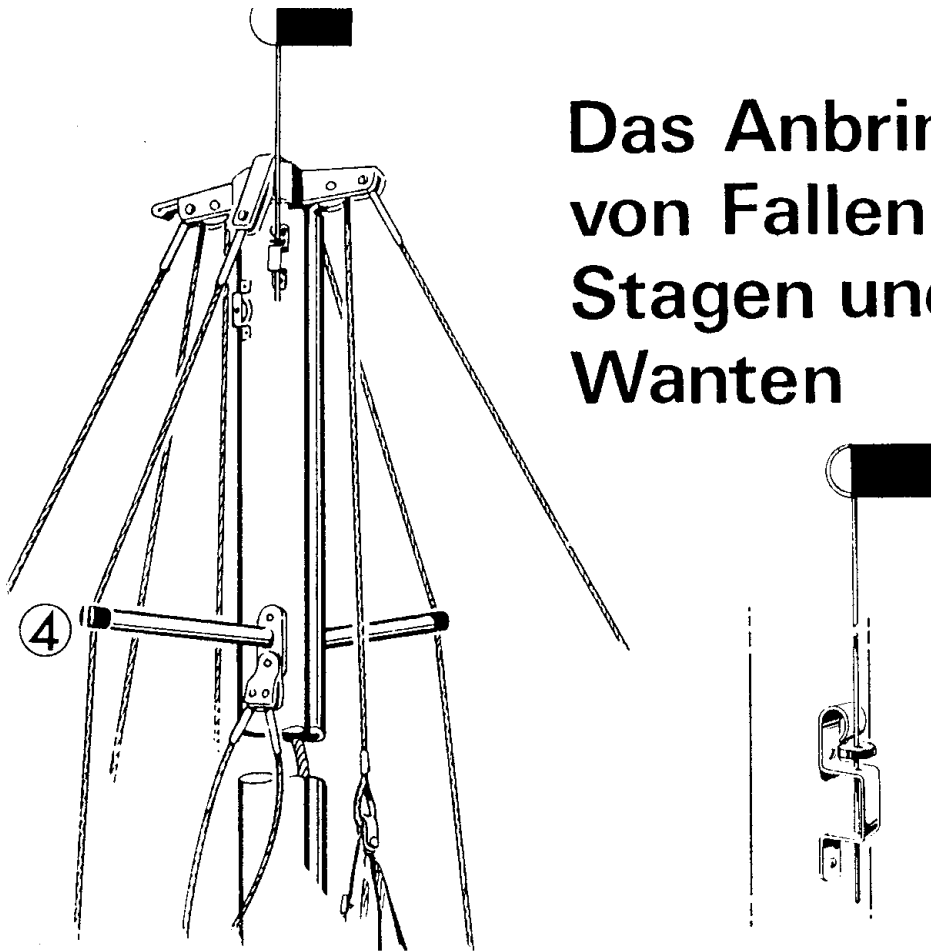
Mast und Schotbruch und allezeit eine Handbreit  
Wasser unter dem Kiel  
wünscht Ihnen Ihre

Neptun Werft

## Inhaltsverzeichnis

Anbringen von Fallen, Stagen und Wanten . . . . .	4
Setzen des Mastes . . . . .	7
Anbringen des Ruders . . . . .	10
Hydraulische Ruderanlage . . . . .	12
Anschlagen der Großschot . . . . .	13
Setzen des Großsegels . . . . .	14
Vorliekstrecker . . . . .	15
Reffen des Großsegels . . . . .	16
Setzen der Fock . . . . .	18
Anschlagen der Fockschot . . . . .	19
Variomat-Fockroller . . . . .	20
Variomat-Sicherheits-Reffeinrichtung . . . . .	21
Setzen des Spinnakers . . . . .	22
Bootstransport auf dem Trailer . . . . .	24
Pflege des Bootes . . . . .	25

# Das Anbringen von Fallen Stagen und Wanten



Der Mast wird am besten an Land zwischen zwei Stützböcke gelegt.

Bei außenlaufenden Fallen werden die Fallen entsprechend der Abbildung über die Rollen im Toppbeschlag geführt.

Bei innenlaufenden Fallen müssen die Fallen an die im Mast liegenden Bündsel angeknötet werden.

Dann werden die Fallen von oben durch den Mast geführt, bis sie an den unteren Mastdurchlässen wieder austreten.

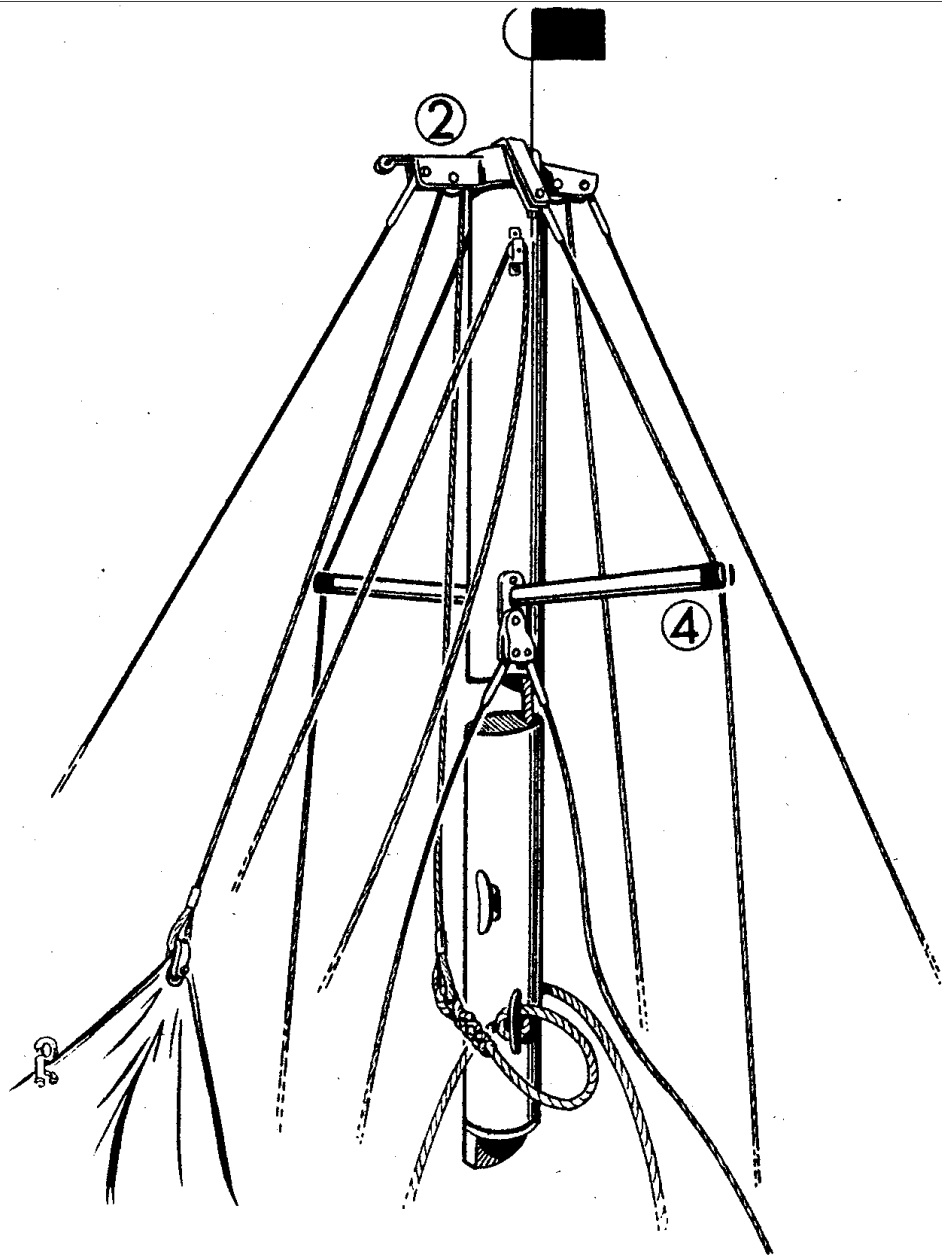
Alle durchgezogenen Enden werden durch Achtknoten gegen Ausrauschen gesichert.

Sollte ein Fall ausrauschen, so ist das folgendermaßen zu beheben:

Die untere Umlenkrolle im Mast wird ausgebaut.

Dann wird eine mit Blei beschwerte dünne Perlonleine (z. B. Angelschnur) in den senkrecht stehenden Mast eingeführt und unten durch die Öffnung wieder herausgezogen, an die der ausgebaute Beschlag gehört.

An der durchgezogenen Leine wird schließlich das Fall wieder angeknötet und wie ursprünglich durchgezogen.



Alle Wanten und Stagen sind besonders gekennzeichnet:

V = Vorstag

A = Achterstag

TW = Toppwant

VU = vorderes Unterwant

AU = achteres Unterwant

Augen der Stagen und Wanten an Bolzen (entsprechend der Zeichnung) befestigen und mit Splintring wieder sichern.

Salingrohr (4) aufstecken und die Toppwante durch die Kerb führen.

Verklicker aufstecken und auf leichte Drehbarkeit achten.

Bevor der Mast gesetzt wird, sollten Sie

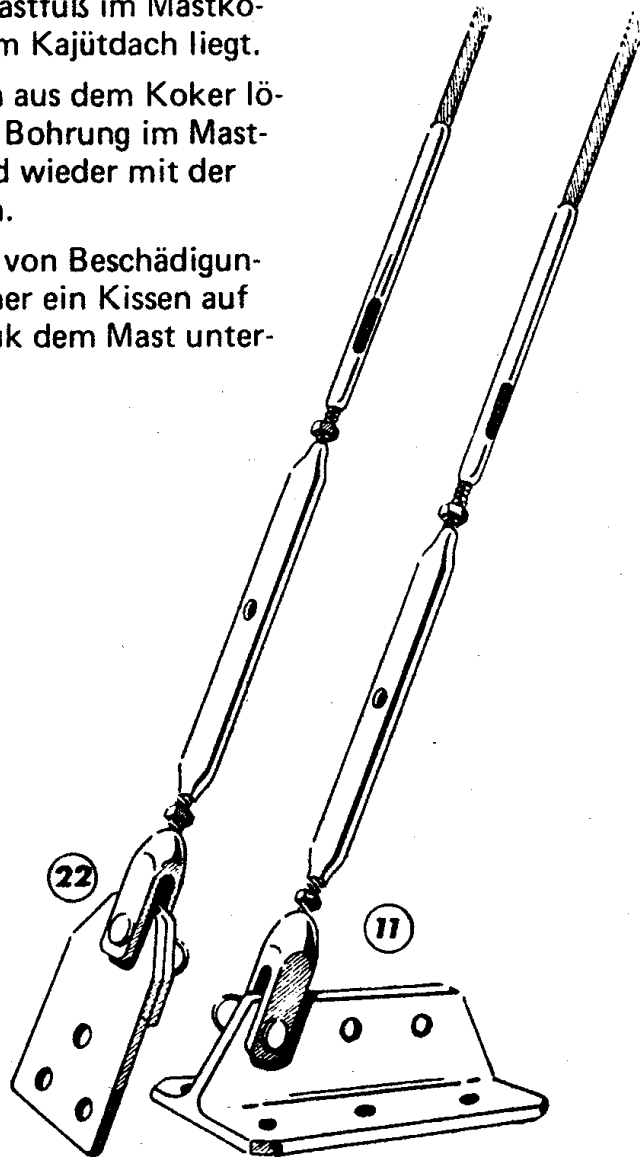
alle Fallen, Wanten und Stagen ordnen und durch Gummistrops oder Bändsel so am Mast fixieren, daß sie beim Transport und Setzen des Mastes nicht vertörnen können; dabei nochmals die Leichtgängigkeit der Fallen und die Sicherungen der Stagen und Wanten prüfen.

Anschließend wird der Mast mit dem Topp nach achtern an Deck gebracht und

so weit über das Deck hinausgeschoben, bis der Mastfuß im Mastkoker (8) auf dem Kajütdach liegt.

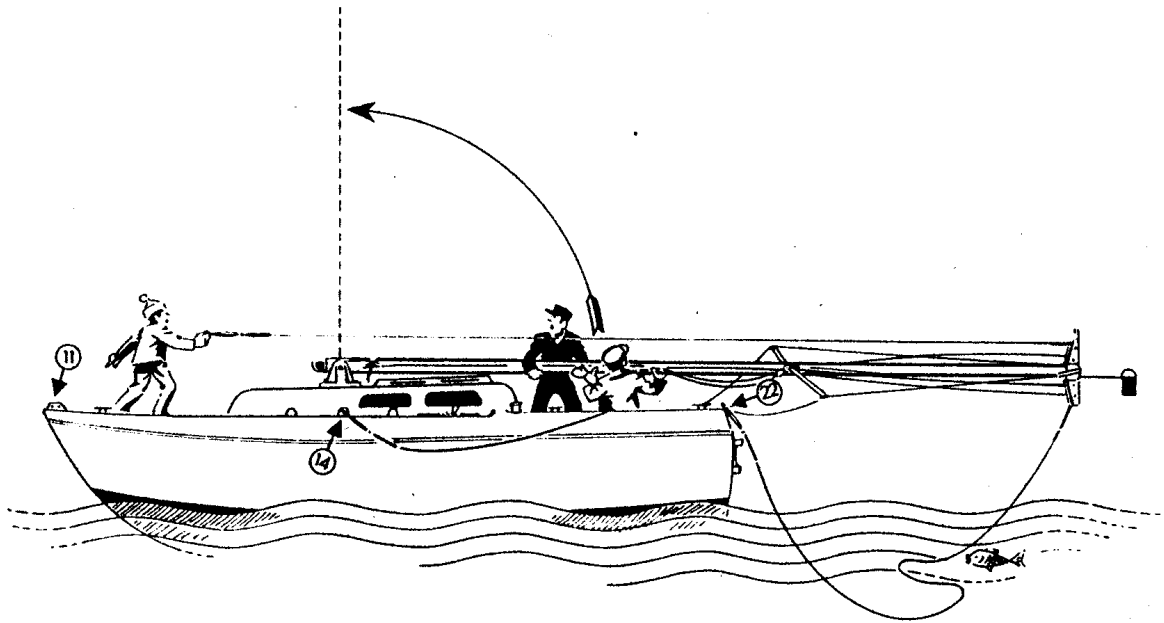
Dann den Bolzen aus dem Koker lösen, durch die Bohrung im Mastfuß führen und wieder mit der Mutter sichern.

Zur Vermeidung von Beschädigungen sollte vorher ein Kissen auf dem Schiebeluk dem Mast untergelegt werden.



# Das Setzen des Mastes

Bei den trailerbaren Segelyachten kann der Mast ohne Zuhilfenahme eines Krans gesetzt werden. Dabei empfiehlt sich die nachstehende Aufeinanderfolge der Arbeiten.



Damit der Mast beim Setzen nicht vornüberkommen kann, zuerst das Achterstag (A) (22), dann die beiden Toppwanten (TW) an den mittleren Püttings (14) anschlagen.

Die Wantenspanner müssen ausreichend Spiel haben und nach achtern zeigen, damit sie sich beim Aufrichten des Mastes nicht verklemmen können.

Beim Aufrichten des Mastes (Abb.) sollte

das Vorstag von einem der Helfer angezogen werden. Man kann auch durch das Auge am Vorstag eine Leine ziehen, um auf das Stag vom Land aus mehr Kraft ausüben zu können.

Nach dem Aufrichten

das Vorstag am Vorsegelhalsbeschlag (11) im vorderen Loch befestigen und sichern.

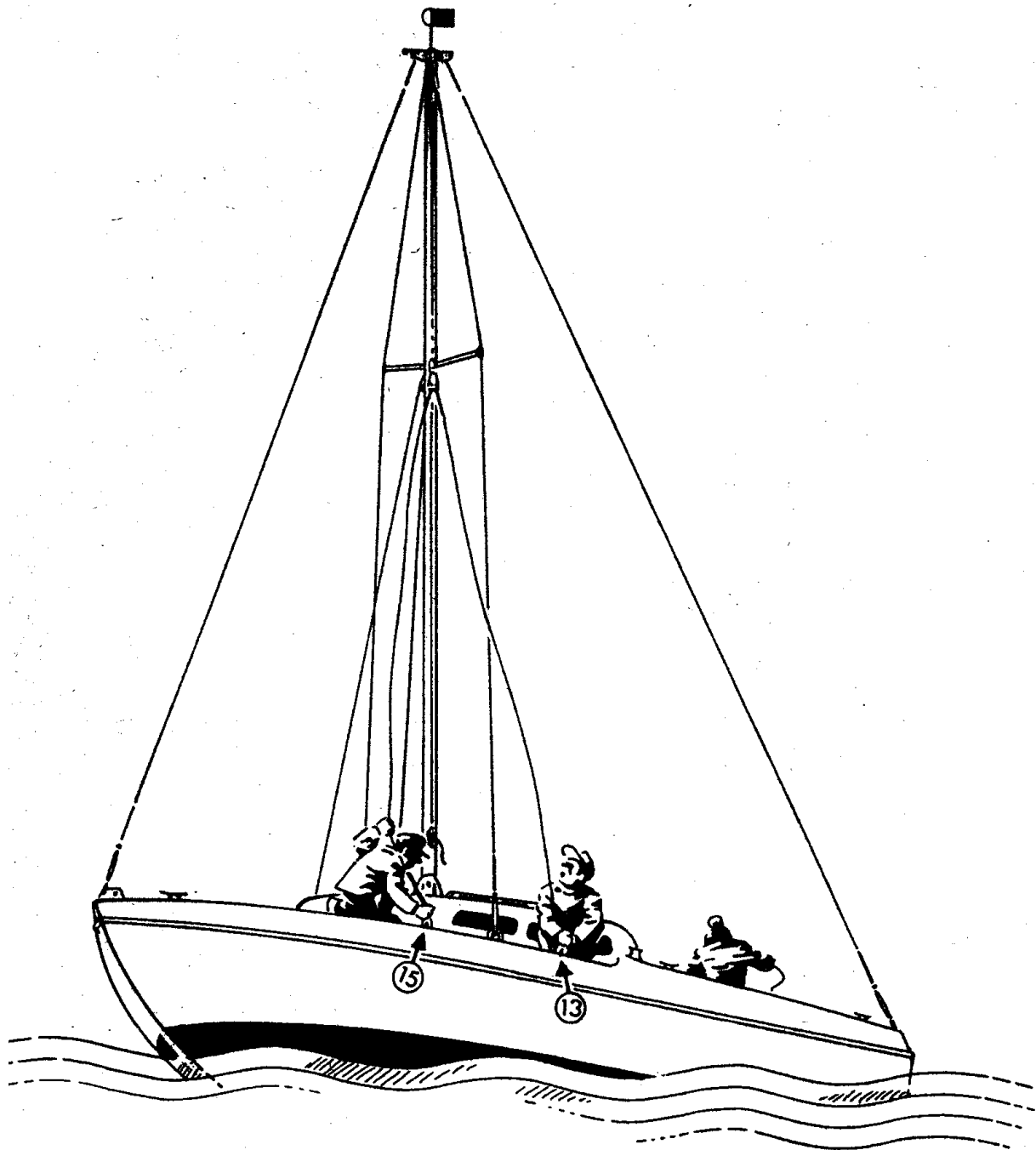


---

Jetzt die Unterwanten anschlagen:

die vorderen Unterwanten (VU) an die vorderen Püttings (15)

die achteren Unterwanten (AU) an die achteren Püttings (13)



Anschließend wird geprüft,

ob alle Stagen und Wanten richtig angeschlagen und gesichert sind,

ob alle Fallen und Leinen klar sind und ob bei den Wantenspannern beide Gewindebolzen gleichmäßig eingeschraubt sind.

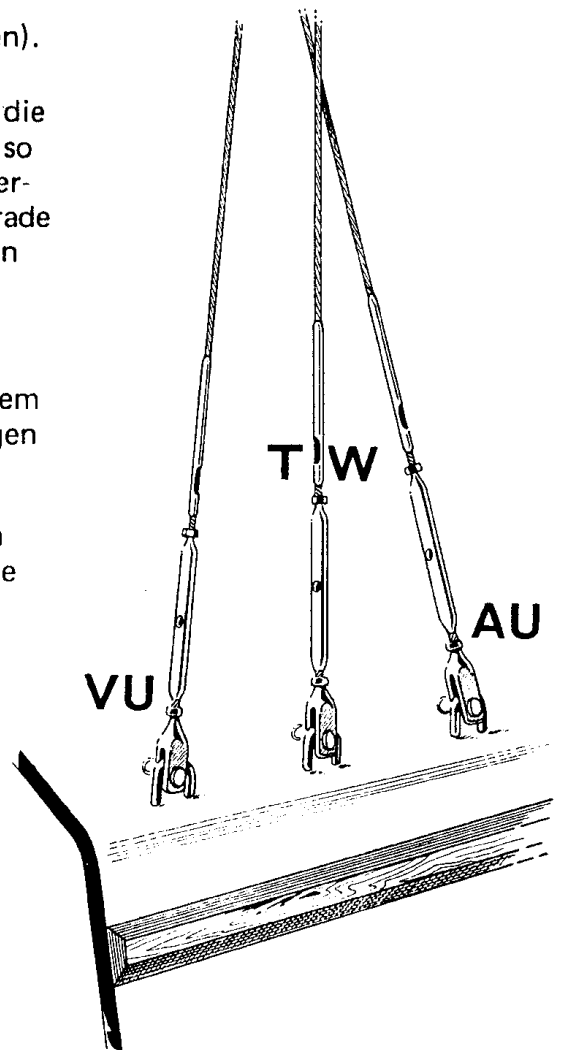
Die Stagen und Wanten werden vorerst nur so weit angezogen,

daß der Mast gerade steht (am besten von Land aus kontrollieren).

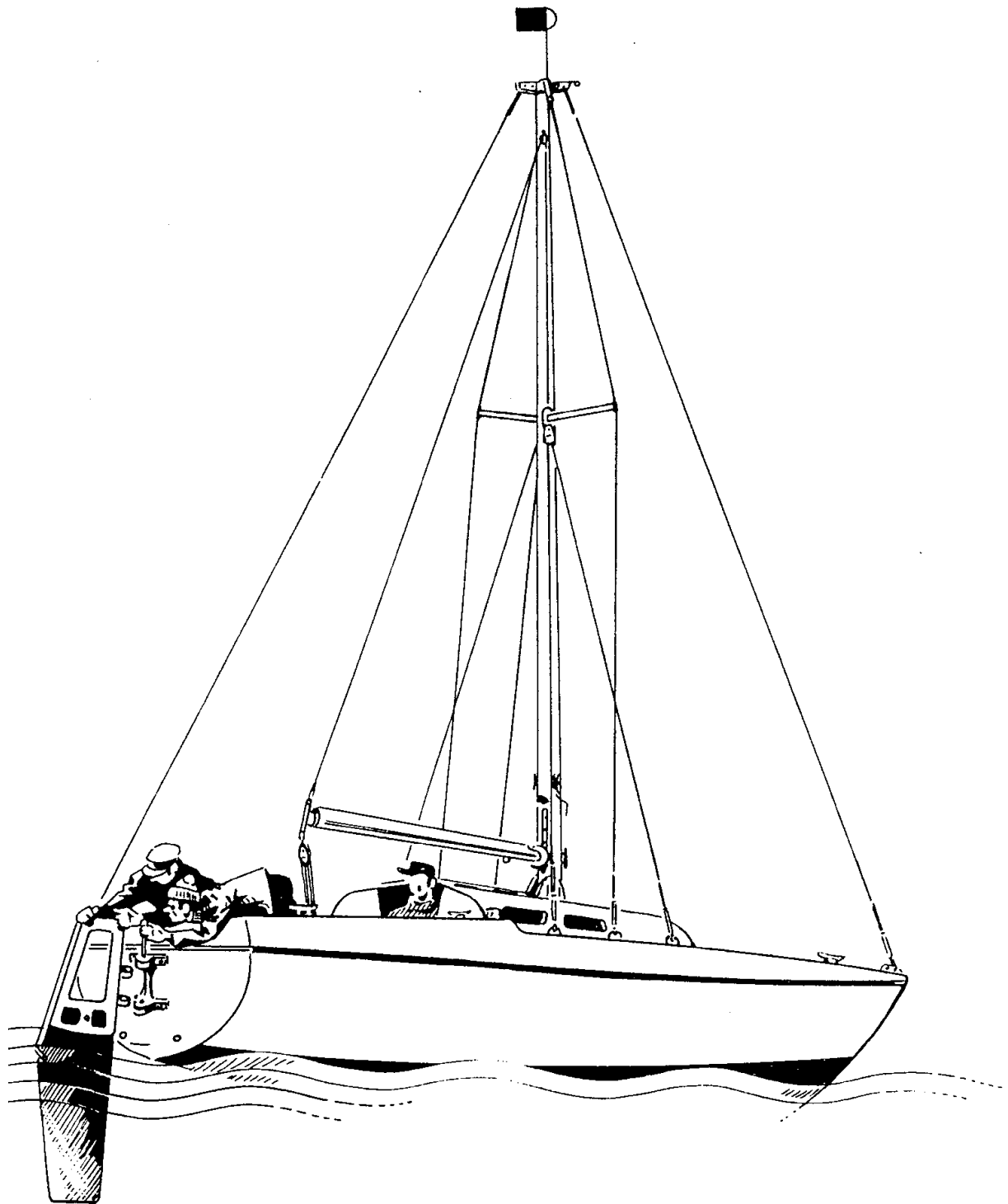
Anschließend sollten die Wantenspanner noch so weit nachgespannt werden, daß der Mast gerade anfängt sich nach vorn durchzubiegen.

Wichtig ist, daß alle Kontermuttern mit dem Schlüssel fest angezogen werden.

Nach den ersten Fahrten sollten der Masttrimm überprüft und die Wanten gegebenenfalls nachgespannt werden.



# Das Anbringen des Ruders



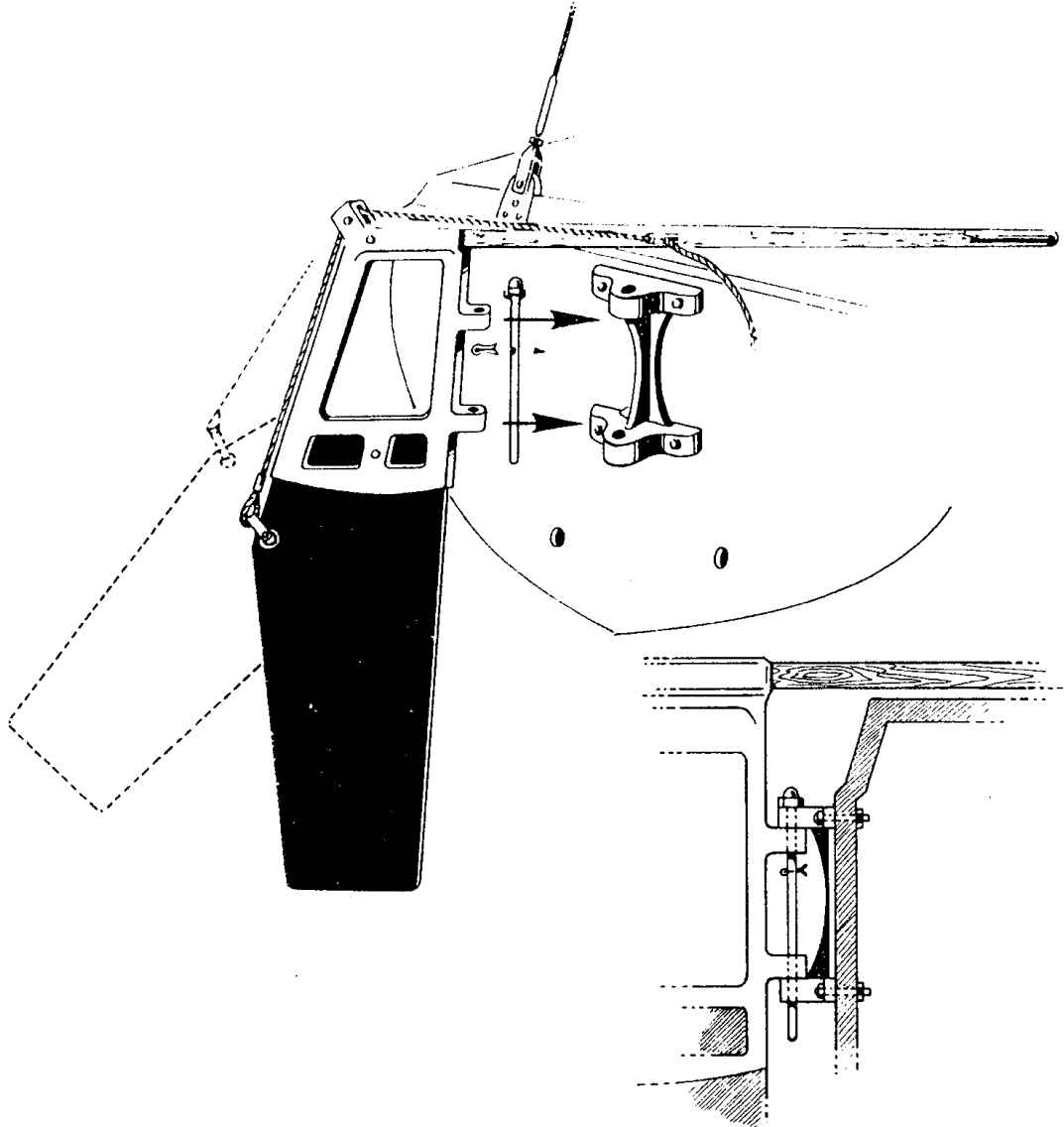
Neptun-Boote sind entweder mit einem am Spiegel aufgehängten Ruder oder mit einem Balance-Ruder ausgerüstet.

Das lose Ruder wird entsprechend untenstehender Abbildung angebracht:

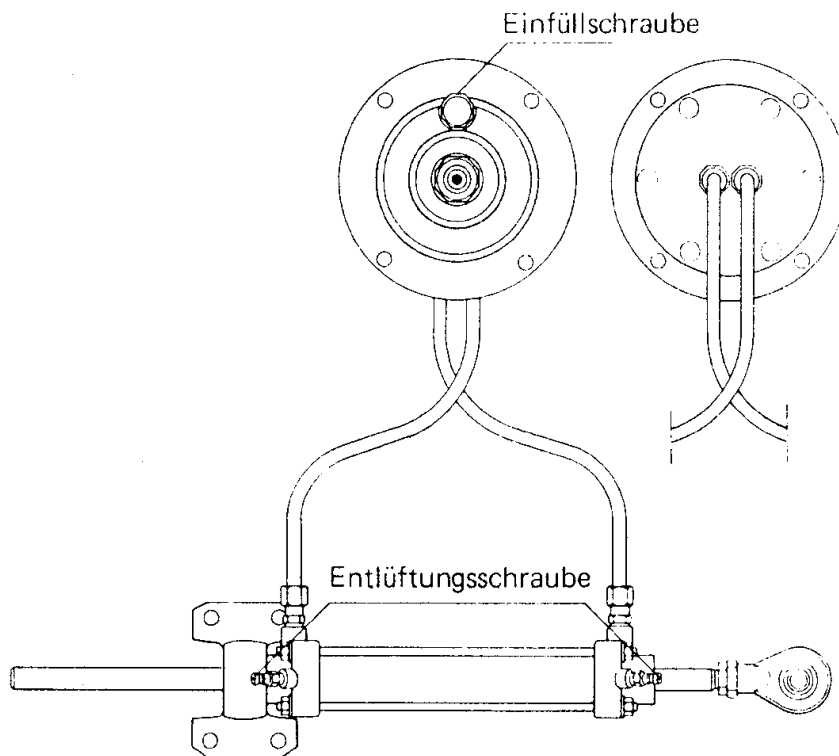
Zuerst den Bolzen aus dem Ruderbeschlag herausziehen.

Dann das Ruder in den Beschlag einhängen.

Den Bolzen durch die Bohrungen von Ruderbeschlag und Ruderschaft durchführen und wieder durch Splint sichern.



# Die hydraulische Ruderanlage



Neptun-Boote mit Radsteuerung haben eine hydraulische Ruderanlage.

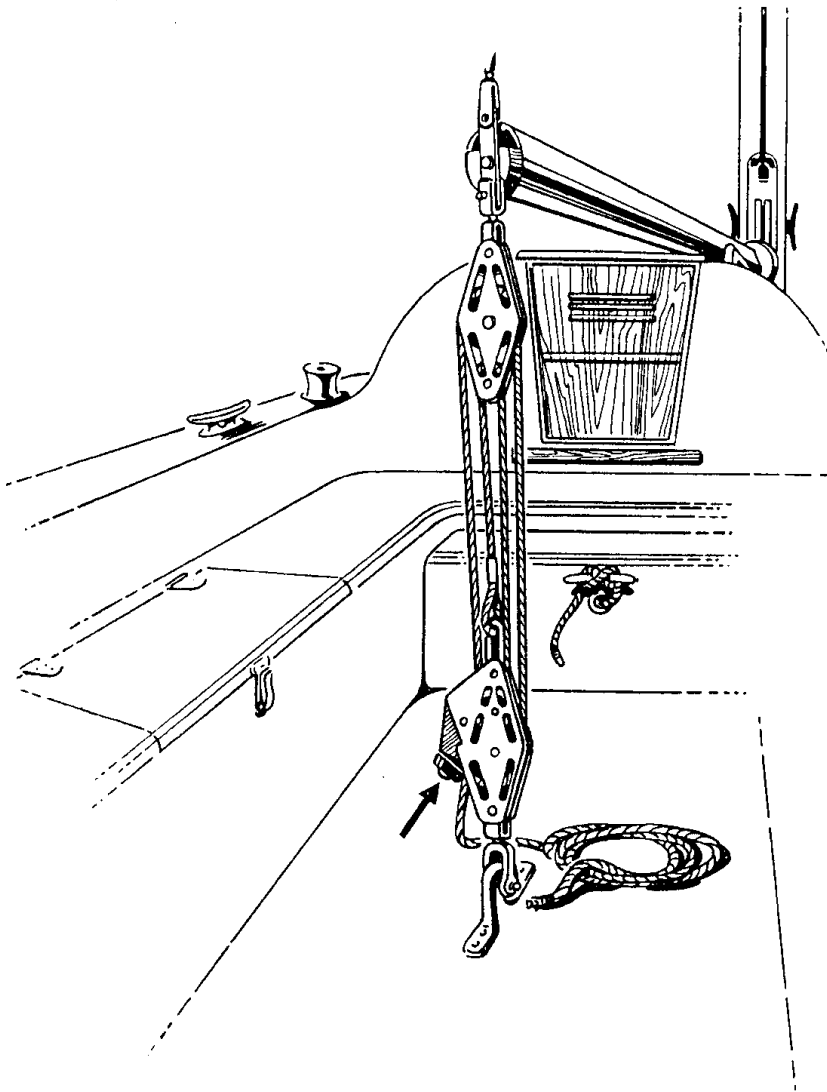
Die Anlage arbeitet wartungsfrei. Doch muß sie in den ersten 4 Wochen nach Inbetriebnahme öfter (durch Lösen der Entlüftungsschraube) (Abb.) entlüftet werden.

Gleichzeitig muß darauf geachtet werden, daß genügend Hydrauliköl im Vorratsbehälter ist.

Das Hydrauliköl kann durch Lösen der Einfüllschraube des Vorratsbehälters (Abb.) geprüft und nachgefüllt werden.

Bei Störungen an der Hydraulik muß die Hydraulikkolbenstange vom Ruder getrennt und die Notpinne benutzt werden.

# Das Anschlagen der Großschot



Die beiden Großschotblöcke werden entsprechend der Abbildung so angeschlagen, daß der Block mit der Schotklemme (Pfeil) unten ist.

Beim Segelsetzen und Schwojen des Bootes unter Segeln muß darauf geachtet werden, daß die Großschot aus der Klemme gelöst und der Großbaum frei beweglich ist, damit das Großsegel keinen Vortrieb erhält.

Weiterhin sollte nicht vergessen werden, die Schot am Tampen durch einen Achtknoten zu sichern, damit sie nicht ausrauschen kann

# Das Setzen des Großsegels

Zum Setzen von Groß- und Vorsegeln wird das Boot so verholt, daß es im Wind liegt und frei schwojen kann. Dann empfiehlt sich folgender Arbeitsablauf:

Den Großbaum mit seinem Schlitten in die dafür vorgesehene Schiene am Mast (Abb.) einschieben und den Baumstrecker an der Klampe so belegen, daß der Schlitten bei Zug nach oben nur bis zum oberen Drittel der Schiene gelangen kann.

Den Großbaum in waagerechte Lage bringen, indem die Dirk angeschlagen oder die Baumnock mit einer kurzen Leine am Achterstag eingehängt wird.

Die Großschot mit den beiden Schotblöcken anschlagen (siehe Seite 13).

Das Unterliek des Großsegels mit dem Schothorn vom Mast her in die Keep des Großbaums einziehen.

Das Auge des Großsegelhalses am oberen Auge des Großbaumschlittens einschäkeln.

Das Auge am Schothorn mit dem dort austretenden Bändsel an der Baumnock festlegen.

Das Vorliek oder die an ihm angebrachten Rutscher, angefangen beim Segelkopf, von unten in die Mastkeep einführen.

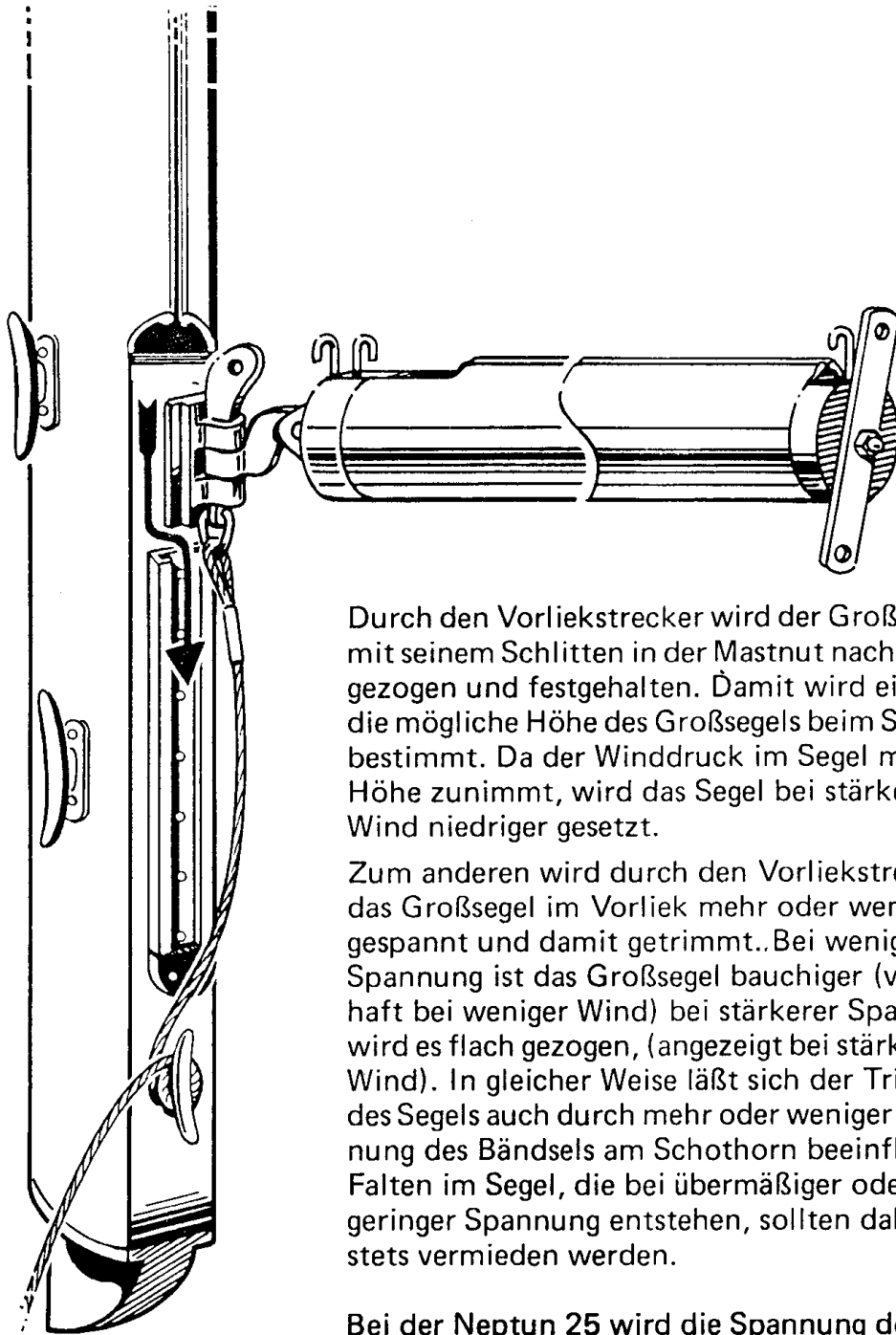
Das Großfall am Segelkopf anschlagen und soweit vorheißeln, bis die erste Lattentasche kommt.

Die Segellatten nacheinander in die Lattentaschen einführen.

Die Baumnock vom Achterstag freisetzen. Die Dirk kann angeschlagen bleiben.

Das Großfall voll durchsetzen, an der Klampe belegen und das Ende aufschießen.

# Der Vorliekstrecker



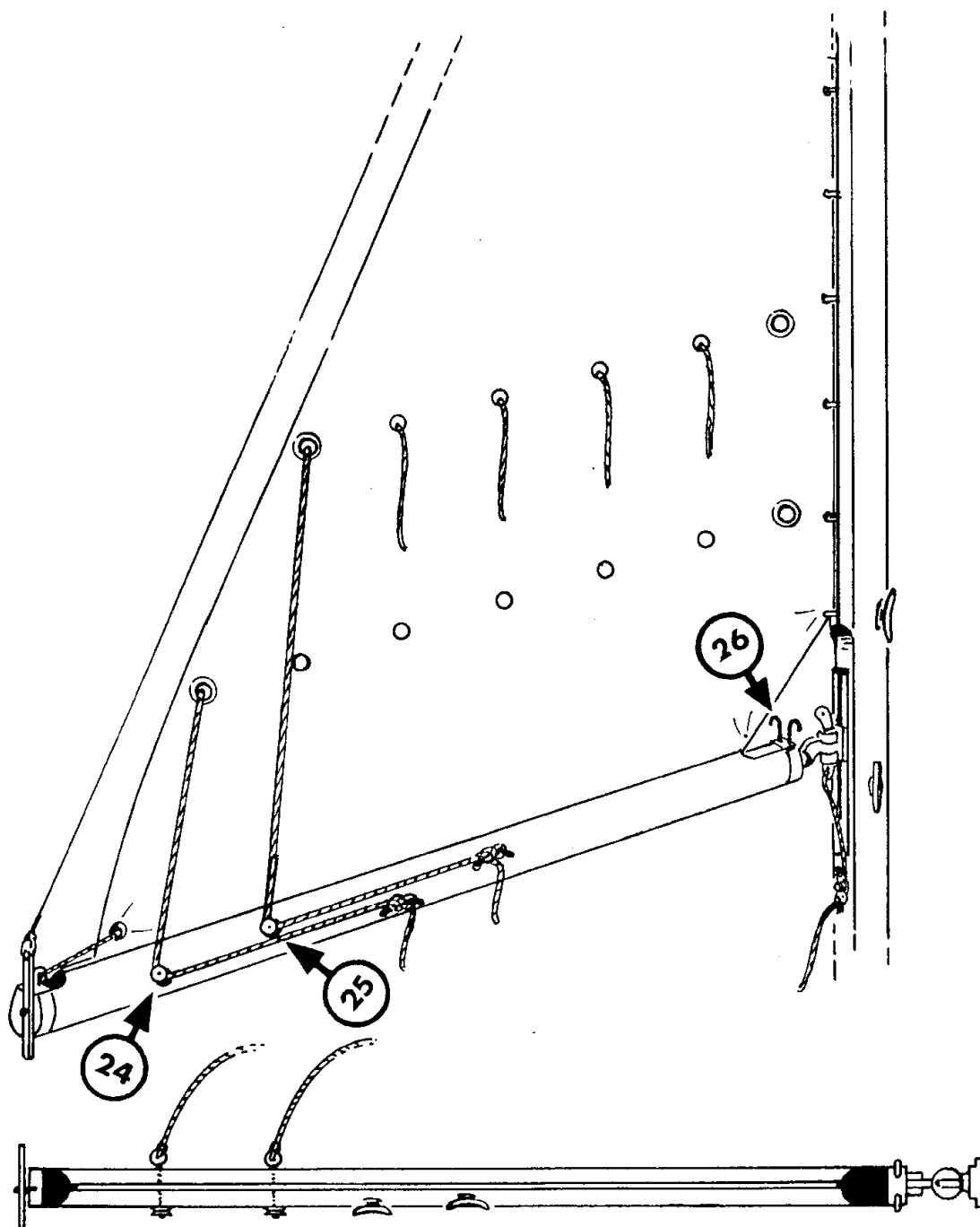
Durch den Vorliekstrecker wird der Großbaum mit seinem Schlitten in der Mastnut nach unten gezogen und festgehalten. Damit wird einmal die mögliche Höhe des Großsegels beim Setzen bestimmt. Da der Winddruck im Segel mit der Höhe zunimmt, wird das Segel bei stärkerem Wind niedriger gesetzt.

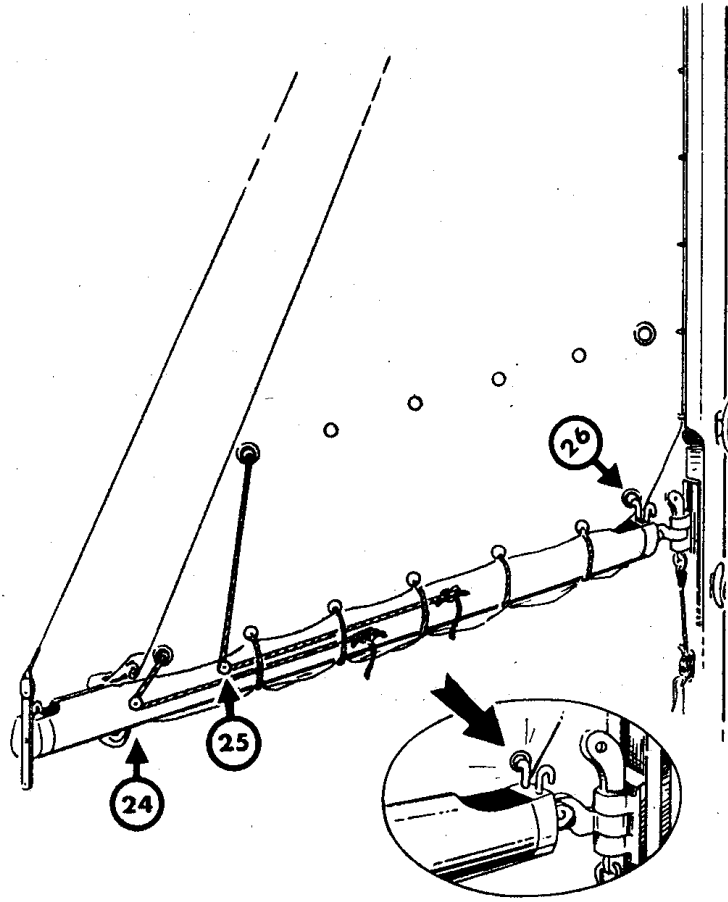
Zum anderen wird durch den Vorliekstrecker das Großsegel im Vorliek mehr oder weniger gespannt und damit getrimmt. Bei weniger Spannung ist das Großsegel bauchiger (vorteilhaft bei weniger Wind) bei stärkerer Spannung wird es flach gezogen, (angezeigt bei stärkerem Wind). In gleicher Weise läßt sich der Trimm des Segels auch durch mehr oder weniger Spannung des Bändsels am Schothorn beeinflussen. Falten im Segel, die bei übermäßiger oder zu geringer Spannung entstehen, sollten dabei stets vermieden werden.

Bei der Neptun 25 wird die Spannung des Vorlieks über die Großfallwansch reguliert.



# Das Reffen des Großsegels





Das Großsegel ist mit zwei Bindereffreihen versehen (je 3 Reffösen und 2 Reffkauschen), die nicht nur ein einfaches und schnelles Reffen ermöglichen, sondern dem Segel auch einen, dem stärkeren Wind angepaßten, flacheren Stand geben.

Je nach Windstärke wird das Großsegel bis zur ersten oder zweiten Reffreihe heruntergefiert und das Vorliek mit seiner Reffkausch in den dafür vorgesehenen Haken am Großbaumhalsbeschlag (26) eingehakt.

Dann wird das Vorliek wieder durchgesetzt.

Die bereits vorher angeschlagene Reffleine (24 bzw. 25) wird steifgesetzt, so daß das Reffschothorn fest am Baum anliegt.

Danach wird das überschüssige Segel durch die 3 dafür vorgesehenen Ösen am Baum festgebunden.

# Das Setzen der Fock

Zum Setzen der Fock

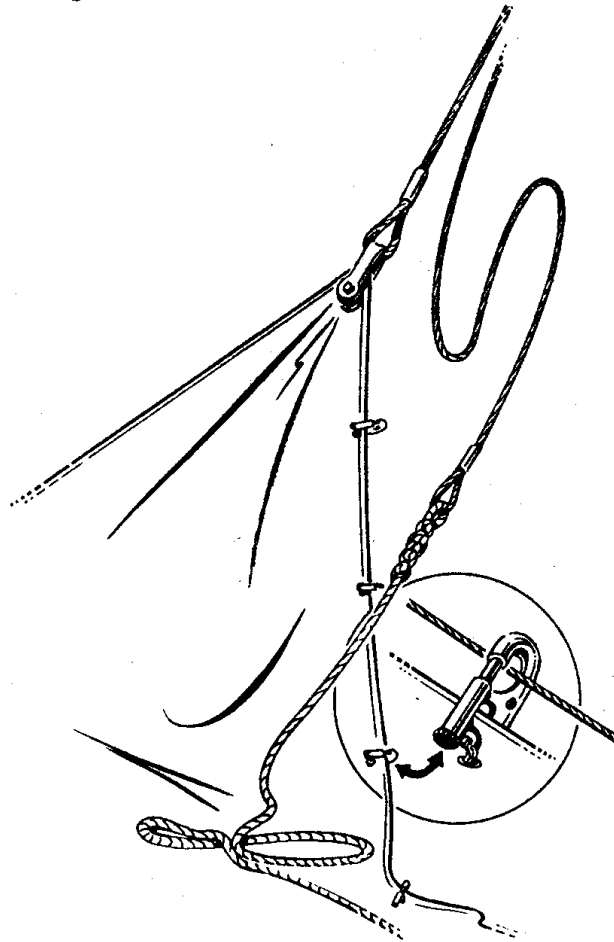
wird zunächst der Vorsegelhals am Vorsegelhalsbeschlag hinter dem Vorstag angeschäkelt.

Dann wird der Vorsegelkopf mit einem Schäkel am Fockfall befestigt.

Anschließend werden bei langsamen Vorheißsen der Fock die Stagreiter der Reihe nach eingepickt.

Schließlich wird die Fock steif durchgesetzt und zwar so weit, daß das Vorstag soeben beginnt, Lose zu haben.

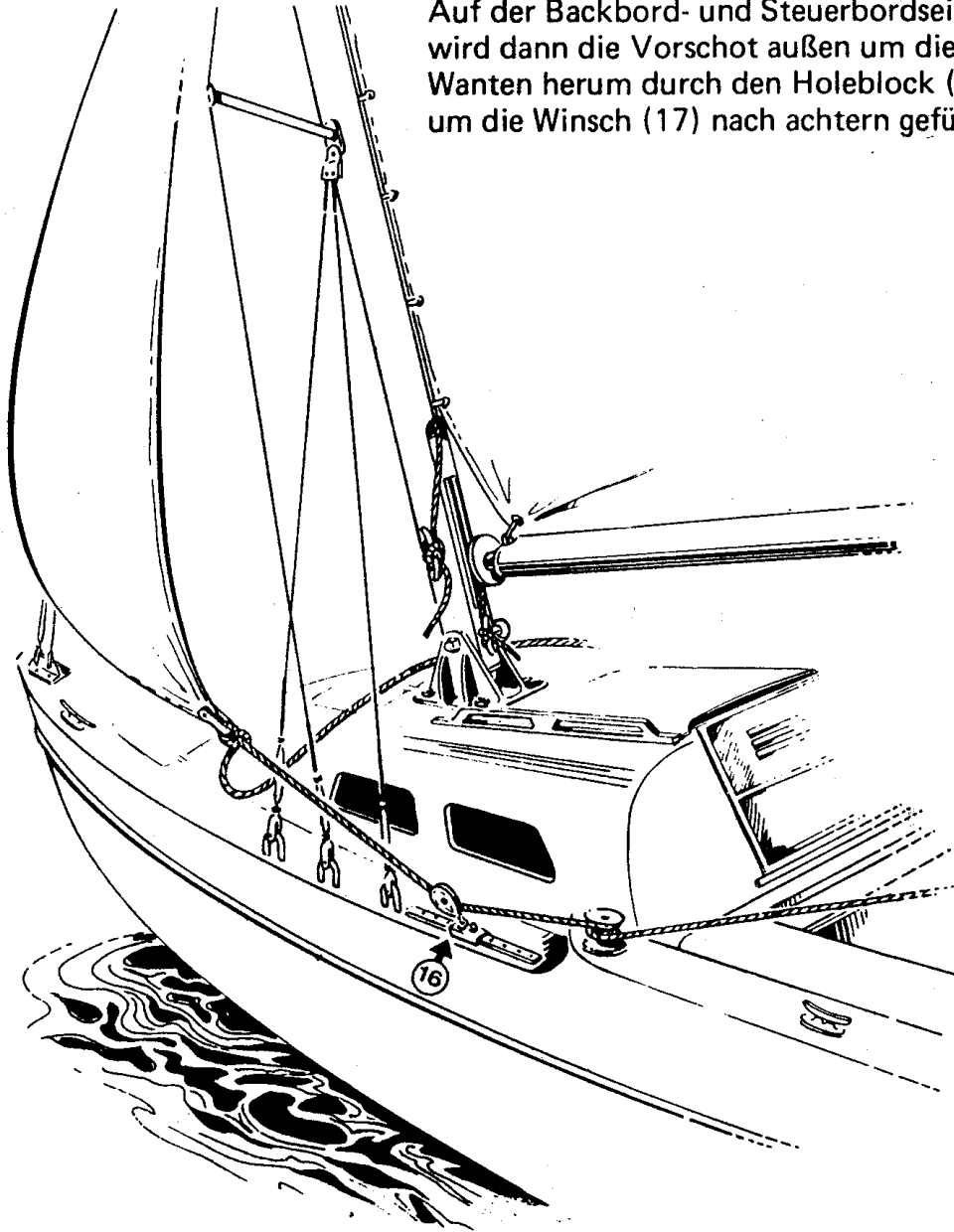
Das Fockfall wird an der Mastklampe belegt und das Ende aufgeschossen.

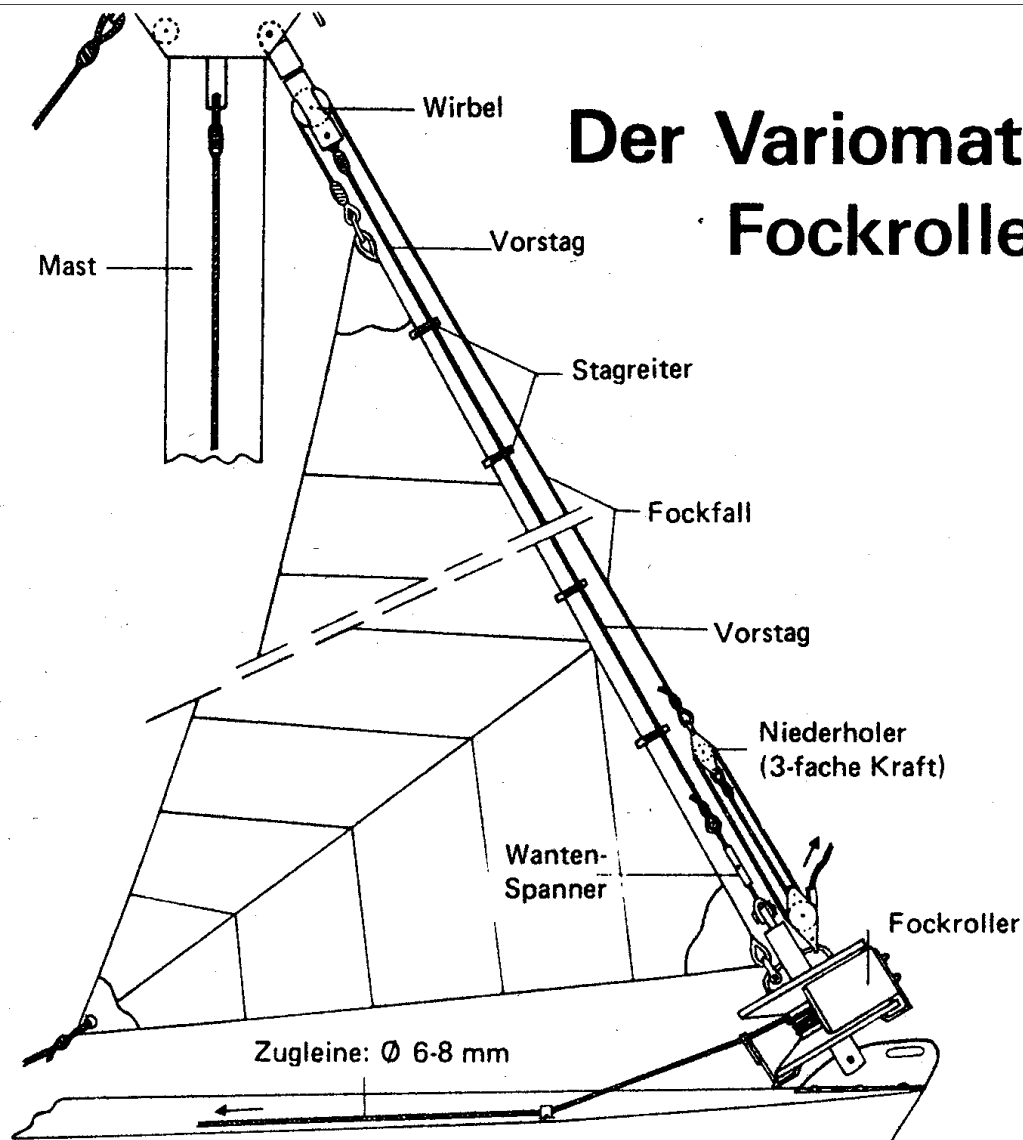


# Das Anschlagen der Fockschot

Nun muß die Fockschot durch das Auge im Schothorn der Fock geschoren und durch einen Schotstek (Gordingstek) so angebracht werden, daß man zwei gleichlange Parten erhält.

Auf der Backbord- und Steuerbordseite wird dann die Vorschot außen um die Wanten herum durch den Haleblock (16) um die Winsch (17) nach achtern geführt.





## Der Variomat- Fockroller

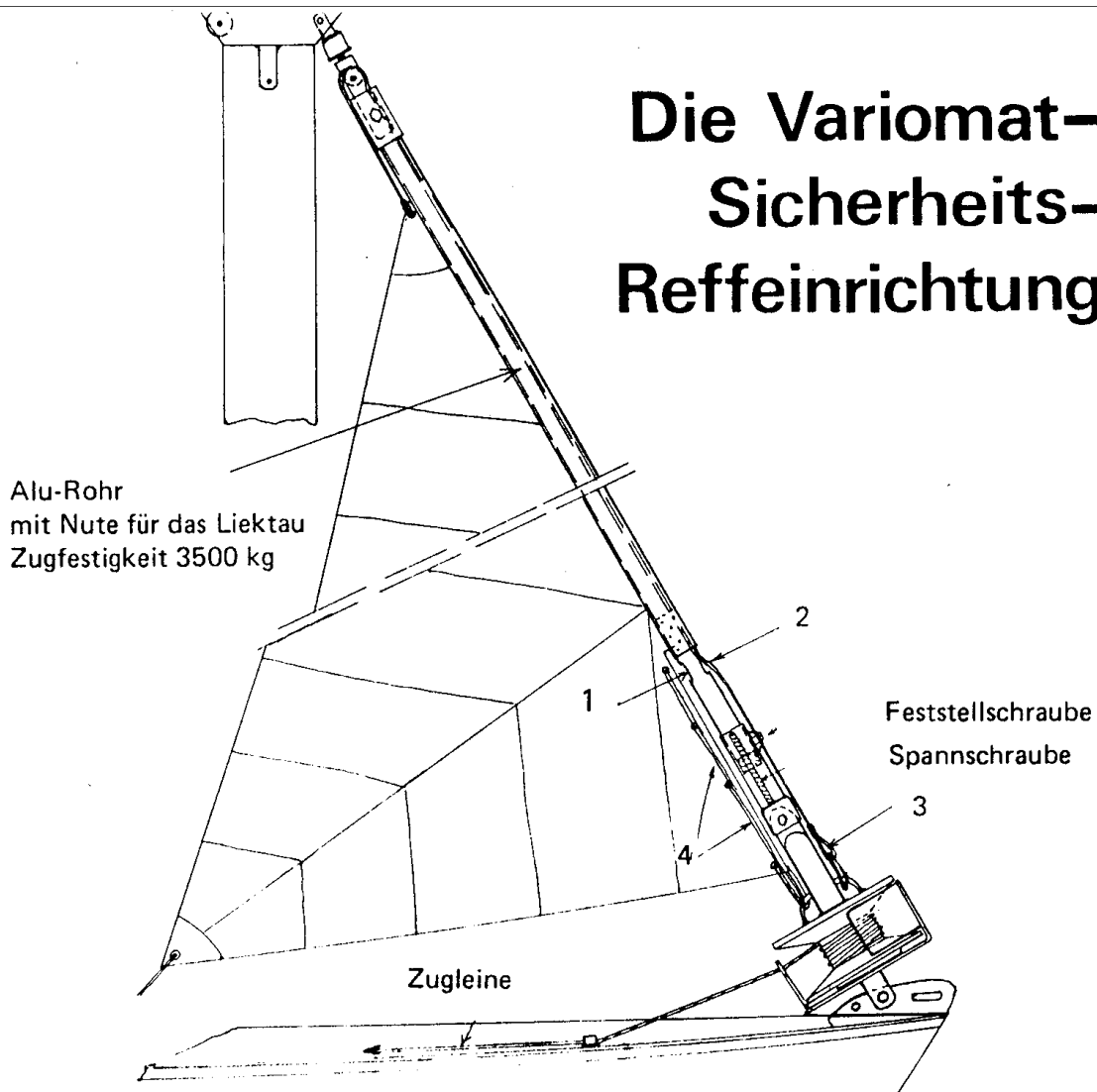
In das Vorstag wird am unteren Auge der Fockroller mit Wantenspanner und oben der Wirbel eingebaut. Das Fockfall läuft über eine Rolle im Wirbel und wird zum vorderen Augbeschlag des Fockrollers über einen Niederholer geführt.

Die Fock wird mit dem Hals am Augbeschlag des Fockrollers und mit dem Kopf am Fockfall angeschäkelt, sowie mit den Stagreitern am Vorstag angepickt.

Nach dem Setzen der Fock wird der Nylonstropp gezogen, der auf der Rolle des Fockrollers aufgewickelt ist. Dadurch dreht sich das Vorstag, und das Segel wickelt sich auf.

Um die Fock wieder auszurollen, braucht man nur an der Schot zu ziehen. Dabei spult sich gleichzeitig der Nylonstropp wieder auf.

# Die Variomat-Sicherheits-Reffeinrichtung



Mit der Variomat-Sicherheits-Reffeinrichtung kann die hierfür angefertigte Spezial-Genua auf jede beliebige Größe gerefft werden. Heißen und Bergen des Vorsegels über das vorhandene Fockfall am Mast ist möglich.

An die Stelle des Vorstags wird das Alu-Profilrohr oder das Edelstahlrohr mit überzogenem Alu-Profilrohr entsprechend der Abbildung an Fockroller und Wirbel montiert. Dabei muß es mit der Spannschraube eingestellt und mit der Feststellschraube gesichert werden.

- 1 Einführen des Liektaus in die Nute des Alu-Rohrs.
- 2 Holen des Falls mit dem Perlonvorläufer.
- 3 Anschäkeln des Falls. Vorläufer lösen; beim Segelbergen wieder anknoten.
- 4 Strecken des Segelhalses je nach Windstärke.

# Das Setzen des Spinnakers

Es empfiehlt sich, den Spinnaker aus dem Segelsack herauszufahren. Dazu muß er vorher so zusammengelegt werden, daß er unvertörnt vorgeheißt werden kann. Der Kopf und die beiden Schothörner, an denen die Schoten bereits befestigt sind, hängen aus dem Sack heraus.

Der Spinnaker wird auf der Seite ausgebaumt, die dem ausgefierten Großbaum gegenüberliegt. Deshalb ist es ratsam, alle Vorbereitungen von dieser Seite aus zu treffen, vor allem, wenn die Fock stehen bleiben soll.

Ist der Spinnakersack im Vorschiff oder am Bug befestigt:

Zunächst den Kopf am Fall anstecken.

Den Achterholer (Schot auf der Seite des Spinnakerbaums) außen um die Wanten zur Belegklampe im Achterschiff führen.

Die (andere) Schot außen um das Vorstag herum und ebenfalls zur achteren Belegklampe führen.

Spinnakerbaum in Längsachse des Schiffs bringen und vorn am Achterholer einpicken.

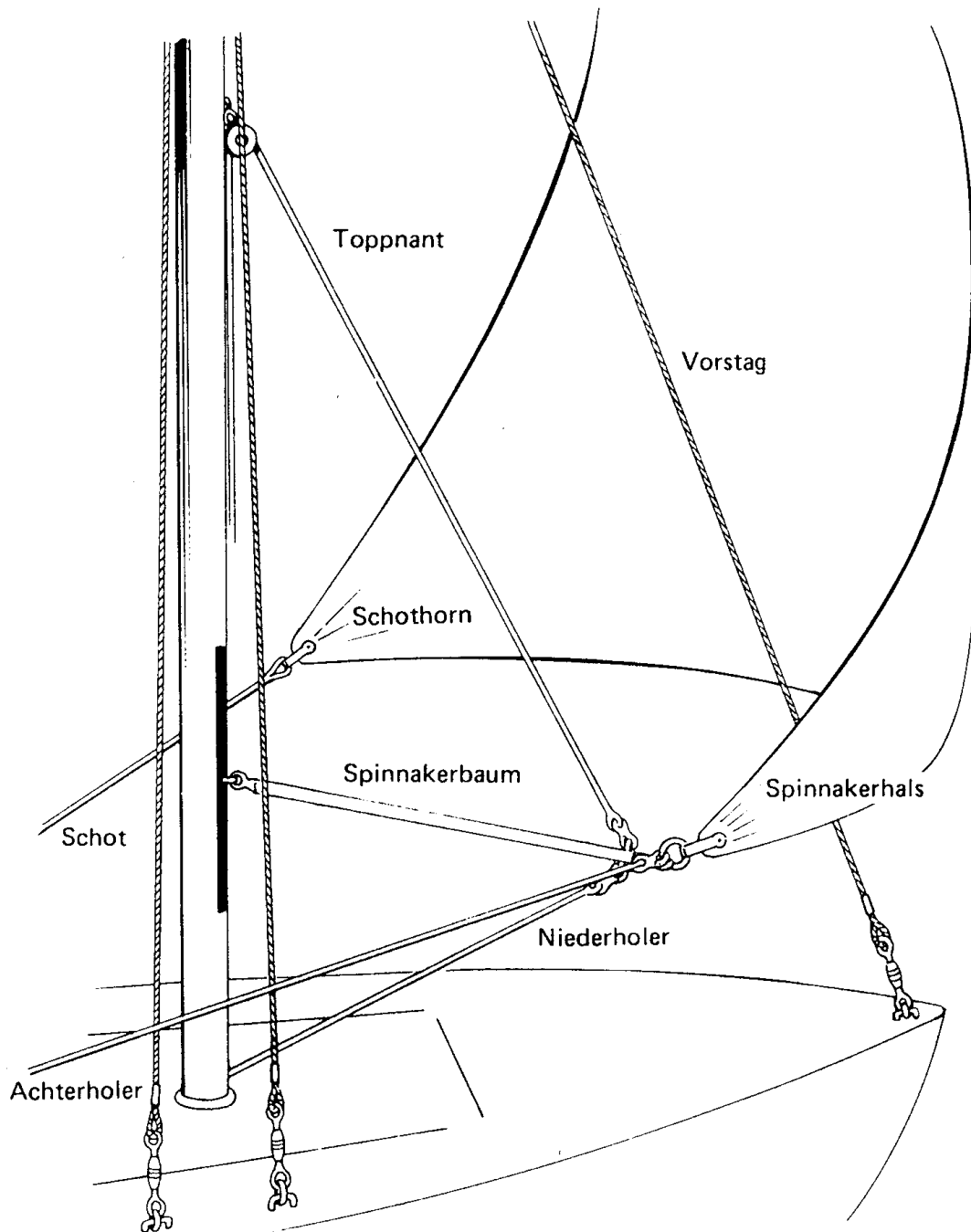
Der Spinnakerbaum wird am Mastbeschlag eingepickt und durch Anziehen des Achterholers so weit ausgeschwungen, daß der Spinnaker voll steht. Der Stand des Spinnakers muß nach dem Heißen durch Achterholer und Schot ständig ausgeglichen werden.

Damit der Spinnakerbaum nicht durchhängen oder hochsteigen kann, wird er durch den Toppnant und den Niederholer reguliert, die beide am Baum angesteckt und an den entsprechenden Beschlägen am Mast festgemacht werden.

Dann wird der Spinnaker am Fall vorgeheißt.

Beim Bergen des Spinnakers muß zuerst der Achterholer am Spinnakerhals losgeworfen werden. Dann wird das Spinnakerfall gefiert und gleichzeitig der Spinnaker an der Schot unter dem Großbaum nach achtern geführt und in die Kajüte verbracht.

Anschließend wird das Deck aufgeklart und der Spinnaker wieder zusammengelegt und im Sack verstaut.





# Der Bootstransport auf dem Trailer

Für den Anhängertransport stehen für die verschiedenen Bootstypen die geeigneten Trailer zur Verfügung, deren Achslast jeweils auf das Gewicht des Bootes abgestimmt ist.

Für sämtliche Boote sind gebremste Anhänger erforderlich, die Beleuchtung soll hinten mit der Ladung abschneiden, so daß kein Teil übersteht.

Bei der Verladung ist es wichtig, daß das Boot nicht in den Seitenpolstern des Trailers hängt, sondern mit seinem Gewicht auf dem Kiel steht. Die Seitenpolster sollten dem Boot nur seitlich Halt geben und es in seiner Lage stabilisieren; sie müssen also entsprechend eingestellt werden.

Die Bootslast muß auf dem Trailer so verteilt werden, daß vor der Achse ein leichtes Übergewicht von 40 - 50 kg besteht. Man muß die Deichsel gerade noch anheben können. Entsprechend der richtigen Gewichtsverteilung muß die Bugstütze angebracht werden.

Vor Antritt und in gewissen Abständen während der Fahrt sollte grundsätzlich geprüft werden:

- ob die Anhängerkupplung richtig angeschlossen und zusätzlich gesichert ist,
- ob der Beleuchtungsstecker eingerastet ist und Standlicht, Bremslicht und Blinker am Anhänger wie am Zugwagen funktionieren,
- ob das Beleuchtungskabel bei kleinem Wendekreis genügend Spiel hat, ohne durchzuhängen,
- ob alle Radmutter des Hängers fest angezogen sind, das Stützrad richtig hochgedreht (zeigt nach achtern) und die Knebelschrauben festsitzen,
- ob alle Verzurrungen (besonders nach den ersten 20 km Fahrt) noch genügend Spannung haben.

Stets sollte ein Bremsversuch gemacht werden. Der Reifendruck beträgt beim beladenen Anhänger durchschnittlich ca. 3 atü.

---

# Die Pflege des Bootes

Der Vorteil Ihres Polyesterbootes besteht nicht nur in seiner außerordentlichen Stabilität, sondern auch in seiner Bedürfnislosigkeit hinsichtlich der Pflege. Die Gelcoatschicht des Bootes ist weitgehend unempfindlich gegen Schmutz und zersetzende Einflüsse von Meerwasser und Bewuchs. Dennoch sollten besonders vorm Winterlager einige Grundregeln beachtet werden.

Nach jedem Aufslippen des Bootes sollte das Unterwasserschiff sofort einer gründlichen Reinigung unterzogen werden. Solange die teilweise aus organischen Substanzen bestehende Schmutzschicht oder der ange-setzte Bewuchs noch feucht ist, läßt er sich viel leichter entfernen als in angetrocknetem und verhärtetem Zustand.

Zunächst oberflächlichen Schmutz mit einem Schlauch abspritzen.

Bewuchs oder Seepocken mit einem Spachtel entfernen; dabei den Rumpf nicht unnötig zerkratzen.

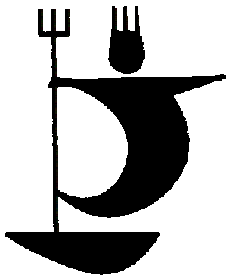
Dann das Boot mit einem handelsüblichen Autowaschmittel waschen und eventuell mit einem Auto-Lackpflegemittel nach Anweisung des Herstellers behandeln.

Kleinere Beschädigungen können mit Polyester-Spachtel (bindet nur mit Härter) ausgespachtelt werden. Weiterhin können Sie über unsere Händler für kleinere Reparaturen fertige Packungen mit Glasfasermatten und Gelcoat erhalten, denen die vollständige Gebrauchsanleitung beiliegt.

Die Teakholzteile sollten gelegentlich mit etwas Teakholzöl eingerieben werden. Veränderungen an den Nirostateilen lassen sich mit einem Chromputzmittel wieder entfernen.

Das Boot kann auch im Winterlager auf dem Trailer verbleiben. Dabei sollte jedoch die Achse des Trailers durch untergesetzte Stützen entlastet werden. Der Mast sollte möglichst flach aufliegen oder gleichmäßig an mehreren Punkten waagrecht aufgehängt werden.

In allen weiteren Fragen werden Sie unsere Händler stets gern beraten und betreuen.



***Neptun***