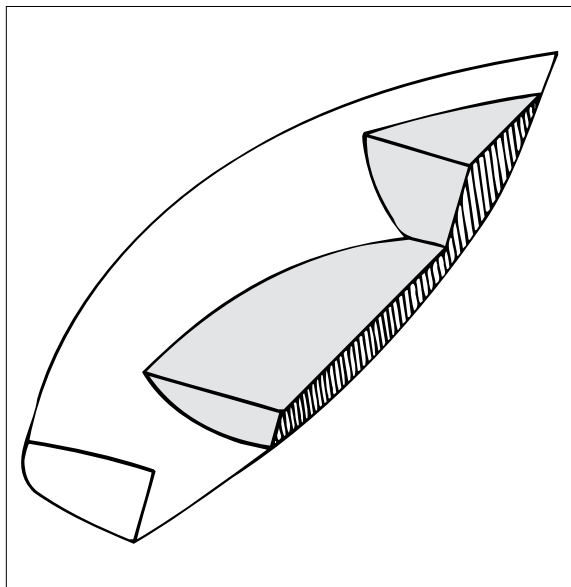


EON GER



Der Conger ist in Seglerkreisen so bekannt, dass man ihn eigentlich gar nicht mehr vorzustellen braucht. Er hat sowohl Tradition als auch Zukunft.

Ehemals als kleinstes „Schiff“ auf der Hamburger Großwerft BLOHM + VOSS gebaut, hat diese Jolle heute über 3800 Schwesterschiffe, wovon ein Teil in Japan in Lizenz hergestellt wird.



Für die Bundesrepublik Deutschland ist Fiberglas Technik seit dem 1. 1. 1978 der alleinige Lizenznehmer. Der Conger wird auf unserer Werft in Neu Wulmstorf (Hamburger Stadtrand) gefertigt. Beide Gründer der Firma Fiberglas Technik waren auf der Werft Blohm + Voss in der Kunststoffkonstruktion tätig und haben den Conger mitentwickelt und zu seiner derzeitigen Serienreife geführt.

Der Rumpf des Conger besteht aus glasfaserverstärktem Polyester unter Verwendung von wechselweise Matte, Gewebe und Rovinggewebe in 3 – 6 Schichten. Dieses Material ist bruchfest, wasserdicht, seewasserfest und farbecht, da die Farbe ein Bestandteil des Polyesters ist. Sie braucht deshalb nicht erneuert zu werden.

Zur Verstärkung des Rumpfes sind PU-Schaumkörper eingebaut, die einen zusätzlichen Auftrieb von 0,9 t bewirken. Damit ist der Conger unsinkbar.

Cockpit, Kajütdach und Deck sind ein einziges Formstück. Die Kajüte bietet genügend Stauraum und Schlafgelegenheit für 2 Personen.

Der Conger hat sehr gute Segeleigenschaften, sowohl bei leichtem als auch bei starkem Wind und rauhem Wasser und wurde speziell für das Segeln auf Binnen- und in Küstengewässern konstruiert. Der Conger kann somit als Universalboot für jeden Wassersportler gelten!

Ob Sie leidenschaftlicher Regattasegler sind, beschauliche Segelpartien lieben oder ob Sie Romantiker, Realist, jung oder nicht mehr ganz so jung sind, ein Conger ist für Sie das richtige Boot!

Der Conger ist gegen alle Witterungseinflüsse unempfindlich. Er benötigt deshalb selbst im Winter keinen Bootshausplatz.

Er ist stabil und benötigt wenig Pflege. Dank der hohen Festigkeit können ohne weiteres zusätzliche Beschläge angebracht werden.

Auch im Conger steckt die Schiffbauerfahrung der Firma Blohm + Voss!

Damit Sie den Conger auch über Land transportieren können, wurde ein spezieller Bootsanhänger konstruiert, der auch von unserer Werft hergestellt wird. (Siehe Seite 7 unten) .

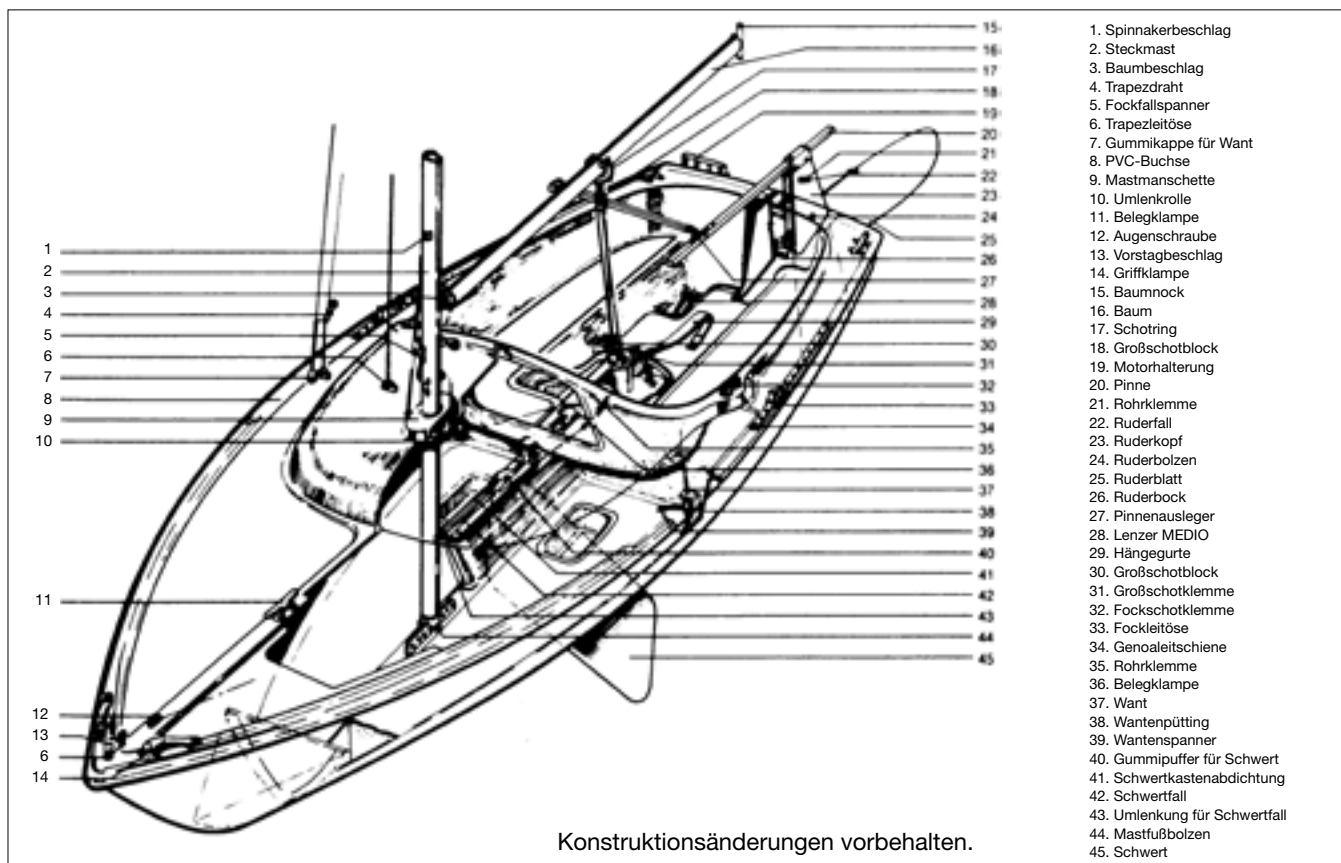
Klassenvorschriften für die Regattatätigkeit

Durch die Klassenvorschrift soll erreicht werden, dass alle Conger einheitlich ausgerüstet an den Start gehen. Als Grundausrüstung für Regatten gilt die serienmäßige von der Werft gelieferte Ausrüstung.

Dazu gehören: Aluminium-Mast, fertig geriggt, Großsegel und Fock als Standard-Besegelung.

Genua, Spinnaker, Trapez und große Fock dürfen bei Regatten nicht benutzt werden. Lediglich das durch den Hersteller zusätzlich gelieferte Sonderzubehör wie Abdeckklappe, Klappmast und Motorhalterung dürfen bei Regatten mitgeführt bzw. entfernt werden. Der Conger darf bei Regatten nur mit zwei Personen gesegelt werden. Die allgemeinen Wettsegelbestimmungen erfordern oftmals zusätzliche Sicherheitsausrüstungen.





EONGER-Jolle

Nationale Klasse des Deutschen Segler-Verbandes

Abmessungen

L.ü.a. Bootsrumpf	5,00 m
L.ü.a. inkl. Ruderanlage	5,30 m
L. in der Wasserlinie	4,30 m
B. ü. Deck	1,80 m
Tiefgang m. Schwert	1,10 m
Tiefgang o. Schwert	0,20 m
Gewicht, segelfertig	245 kg

Besegelung:

Großsegel	7,4 qm
Fock	4,6 qm
Gesamtsegelfläche	12,0 qm
Große Fock	5,9 qm
Sturmfock	2,2 qm
Genua	8,6 qm
Spinnaker	ca. 20,0 qm

Serienmäßige Ausführung bei neuem Boot

- Eloxiertes Aluminium-Mast zum Trimmen verstellbar, mit Nirostarigg, Mastabdichtung aus Gummi, Verklicker, Fockfallspanner aus Niro
- Großbaum mit Binde- und Rollreifeinrichtung, Baumniederholer und Dirk
- Großsegel 7,4 m² und Fock 4,6 m² aus synthetischer Faser mit Segelzeichen, Bindereff, Segelnummer, Segellatten und Segelsack
- Eingebauter PU-Schaumkörper (Auftrieb 0,9 t)
- Fock und Genualeitschienen, Belegklampen vorn und achtern
- Hängegurte vorn und achtern im Cockpit
- Aluminiumpinne mit Teakholzgriff
- Pinnenausleger mit Pinnenfeststeller
- Senkruder mit Ruderkopf aus seewasserbeständigem Aluminium und Ruderblatt aus Massiv-Polyester
- Schotwagen mit zwei Racingblöcken
- Schwert aus Massiv-Polyester mit Auf- und Niederholer
- Schoten aus synthetischer Faser, 10 mm Durchmesser
- Zwei Curryklemmen auf Schwertkasten und zwei auf Vordeck
- Großschot Mubirblock (Patentbeschlag)
- Wirbelplatte mit Großschotracingblock auf Schwertkasten
- Knarrpoller (Winsch) auf Vordeck
- Abdeckplatte zum Vorraum verschließbar mit Entlüftung
- Ablagefach achtern und Kompassfach
- Eingeformte Lenzbrunnen mit zwei Nirosta-Lenzern
- Zwei Lenzdurchführungen vom Vorraum zum Cockpit
- Zehn Niro-Leitösen unter Decks-kuppel für Ablagenetz
- Ein Satz Bordwerkzeug mit Marlspieker und Schäkelöffner



Nässe und Schräglage des Bootes. Die Kajüte ist verschließbar durch eine Polyesterklappe mit

Sicherheitsschloss und Entlüftung.

Das Ruderblatt besteht aus Polyester im Gegensatz zum Ruderkopf, der aus Aluminium gefertigt ist. Die Beschläge sind aus Nirosta. Das Ruderblatt lässt sich senken und aufholen. Dadurch wird jede Auflaufbeschädigung vermieden. Die Aluminiumpinne ist verstellbar, sie wird im Ruderkopf durch eine Nirostakappe gehalten. Der Griff und der Pinnenausleger sind aus Holz oder Aluminium.

Der Inspektionsdeckel im Cockpitboden ist gleichzeitig Einbauplatz für den Kompass. Die Hängegurte können auf Wunsch auch bis achtern geführt werden.

Am Bug sind zwei Griffe eingelassen, die sich auch als Lippe für den Festmacher eignen.

Die Verstellung der Vorstaglänge und die Neigung des Mastes werden durch einen Vorstagbeschlag möglich. Die Fock ist mit Stagreitern ausgerüstet.

Die Flächen auf dem Deck, auf den Duchten und im Cockpit des Congers haben ein einlaminierendes, geriffeltes Oberflächenprofil. Diese Profilierung ermöglicht einen sicheren Stand bei



Steckmastausführung

Dieses Bild zeigt die normale Steckmastausrüstung mit Gumimanschette, die den Kajütraum gegen Regen und Spritzwasser abdichtet.

An der Steuerbordseite des Mastes befindet sich der Fockfallspannhebel mit eingehaktem Drahtvorläufer. Das Fall aus Perlon ist mit einem Karabinerhaken versehen und abnehmbar.

Der Conger hat Wanten aus 4 mm Nirostamaterial, die mit Wantenspanner angezogen werden.

Die Höhe des Großbaumes ist verstellbar und wird durch eine Rändelschraube festgestellt. Der Baumbeschlag ist serienmäßig mit einem Patentreff ausgerüstet.



Klappmaststütze zu empfehlen. Abbildung siehe nächste Seite. Für diese Teile siehe unsere Preisliste, Pos. 006/4900, 040/6500, 078/6400, bei Umbau Pos. 046/1510, bei Selbstumbau Pos. 075/6000.

Beschläge:

Die Beschläge sind aus Nirosta, Kunststoff und Aluminium gefertigt.

Laufendes und stehendes Gut:

Alle Teile sind aus Nirosta, Nylon und Polypropylen hergestellt.

Mastausführung:

Der stromlinienförmig gebaute Aluminium-Mast ist schwimmfähig.

Länge: 7,35 m

Durchmesser: 8 cm und 5 cm

Die Aluminiumlegierung ist seewasserbeständig und eloxiert.

Klappmastausführung

Der Conger kann alternativ mit einem Klappmast ausgerüstet werden. Dazu wird der unten links abgebildete Klappmastbeschlag geliefert. Im Kajütraum verbleibt das untere abgeschnittene Ende des Mastes als Stütze.

Für den Klappmast sind Unterwanten zu empfehlen, die bis zur Saling reichen. Siehe Abbildung unten rechts.

Zum Auf- und Abriggen des Bootes und bei Brückendurchfahrten ist eine

Kajütenabmessungen:

Länge = 1,95 m

Breite = 1,50 m

maximale Höhe = 0,7 m

Raum für zwei Schlafgelegenheiten.





Bitte beachten Sie, die Ruderbeschläge am Spiegel sind so konzipiert, dass Sie die Klappmaststütze und die Badeleiter aufsetzen können, ohne weitere Halterungen am Spiegel anbohren zu müssen.



Motorhalterung, Preisliste Pos. 313/19

Badeleiter, Preisliste Pos. 374 a/321

Ablagenetz, Preisliste Pos. 348/177

Grätting, Preisliste Pos. 371/231

Klappmaststütze, Preisliste Pos. 78/64

3teilige Abdeckklappe, Preisliste Pos. 138/261



CONGER – Tipps

1. Sollten Sie größere Ausbesserungen an Ihrem Boot vornehmen, fragen Sie vorher uns, wir können Ihnen das richtige Rohmaterial liefern.
2. Sollte Ihr Conger trotz der widerstandsfähigen Gelcoatschicht einmal an der äußeren Harzschicht einen größeren „Lackschaden“ bekommen, ist die auszuspachtelnde Stelle vorher unbedingt mit chemisch reinem Aceton zu säubern.
3. Die Spachtelarbeiten sollten möglichst bei einer Außentemperatur von wenigstens 18° Celsius ausgeführt werden.
4. Die Polyester-Spachtelmasse ist mit dem Härter „MEK-Peroxyd 50 %“ gut zu verrühren. Folgendes Mischungsverhältnis ist einzuhalten: 100 Teile Polyesterspachtel, 2 – 5 Teile Härter. Dabei unbedingt beachten: Augen schützen!! „MEK-Peroxyd 50 %“ ist giftig!!
5. Nach dem Auftragen der Spachtelmasse diese je nach Außentemperatur ca. 10 – 30 Minuten trocknen lassen.
6. Die Spachtelstelle zunächst mit stark gekörntem Nassschleifpapier überschleifen. Die letzten Feinheiten danach mit 600 Nassschleifpapier nachschleifen. Zum Schluss ist die Spachtelstelle mit Autopolitur aufzupolieren und mit Autowachs oder einem Spezialwachs der Werft einzuwachsen.

7. Wachsen Sie Ihren Conger regelmäßig ein, er wird es Ihnen mit einer widerstandsfähigen, spiegelblanken Außenhaut danken.
8. Bei nachträglichem Anbringen von Beschlägen brauchen Sie wegen der Haltbarkeit der Schrauben im Polyester keine Angst zu haben. GFK hat eine hohe Festigkeit.
9. Achten Sie beim Segeln auf folgende Punkte:
 - a) Segel gut durchsetzen.
 - b) Beim Vor-dem-Wind-Segeln Schwert aufholen.
 - c) Jolle möglichst mit wenig Schräglage segeln.
 - d) Achten nicht so viel Gewicht lagern wegen Sogbildung.
 - e) Beim Segeln möglichst mittschiffs sitzen.

Wenn Sie alle diese Punkte befolgen, werden Sie mit Ihrem Conger optimale Geschwindigkeiten erzielen.

10. Fetten Sie Ihre Bolzen und Schäkel an Bord vor dem Einsetzen gut ein. So ist jederzeit ein schnelles Abnehmen gesichert.
11. Kaufen Sie für Ihren Conger nur Original-Conger Ausrüstungsteile und Zubehör. Diese Artikel sind speziell für den Conger konstruiert worden.
12. Legen Sie sich eine Conger-Persenning zu. Dadurch erweitern Sie bei schlechtem Wetter Ihre Kajüte. Sie werden sich wundern, wie gemütlich es darunter sein kann. Wochentags schützt sie Ihren Conger außerdem vor Oberflächenschäden durch Luftverschmutzung. Siehe Abbildung Seite 11.



Original Conger-Trailer (weitere Informationen siehe auch Preisliste)

5,20-m-GFK-Jolle Conger

Unter den Kunststoff-Booten ist die Conger-Jolle ein Oldtimer. Bereits Mitte der 60er Jahre bauftragte die renommierte Großschiffswerft Blohm & Voss die Konstrukteure Feltz, Lehmann und den Erfolgssegler Libor, eine moderne Jolle für einen kompletten GFK-Bau zu entwickeln. Man wollte ein Bein im Sportbootgeschäft haben. Heute, rund 20 Jahre danach, wird die Conger-Jolle immer noch gebaut, und zwar perfekter denn je. Wir hatten Gelegenheit, die neueste Ausführung der Firma Fiberglastechnik zu testen.

Ein ewig junger Oldtimer

Testkommentar:
Meinert Matzek

Daß die Conger-Jolle bereits zu den Oldtimern unter den Kunststoff-Booten gehört, merkt man der Konstruktion nicht an. Sie war eine der ersten Jollen mit einer Schlupfkajüte und Sitzbänken innerhalb des Cockpits.

Vor allem die Segeigenschaften überzeugten schon damals Wander- wie Regattasegler. Die vollen Linien verleihen der sportlich zu segelnden Jolle ein hohes Maß an Formstabilität, die sich durch ein fast gutmütig zu nennendes Segelverhalten äußert.

Das Trailern der 250 Kilogramm schweren Jolle von Hamburg an die Ostsee verlief ohne Probleme. Auch das Aufhängen machte der Testmannschaft dank Klappmast (Sonderausrüstung) und der mitgelieferten Beschreibung keine Schwierigkeiten und war schnell erledigt. Obwohl der Wind am Morgen unserer Testfahrt kräftig zugelegt hatte – in den Böen maßten wir 6 Beaufort – segelten wir das Boot ungereift.

Wir wollten sehen, wie es sich unter diesen Bedingungen verhält.

Vorsichtshalber ließen wir die Fock erst einmal nur angeschlagen an Deck liegen. Beim Aufkreuzen unter Groß aus dem engen Hafen heraus hatten wir Schwierigkeiten. Das Boot kam nicht recht in Fahrt und war nur widerwillig zum Wenden zu bewegen. Doch kaum hatten wir das Hafenbecken verlassen und die Fock gesetzt, wurde das Schiff lebendig. Auf Halbwindkurs kam die Conger-Jolle bei etwa 5 Beaufort und mit den rund 160 Kilogramm unserer



Rumpflänge: 5,2 m, Wasserlinienlänge: 4,3 m, Breite 1,8 m, Wasserlinienbreite: 1,61 m, Tiefgang ohne/mit Schwert: 0,20/1,1 m, Gewicht: 250 kg (segelklar), Rumpfgewicht: 210 kg (Min. lt. Klassenvorschrift), Großsegel: 7,24 m², Fock: 4,6 m², Genua: 8,6 m², Masthöhe

über Wasser: 7,42 m, Rumpfmateriale: GFK massiv/Handauflegeverfahren, Deck: GFK massiv Handauflegeverfahren.

Testmannschaft auf der Kante schnell ins Gleiten. Fielen dann noch Böen ein, stob das Boot in einer Gischtwolke los.

Wir konnten zwar mit dichten Schoten weniger als 40 Grad Höhe herauschinden, doch zahlte sich dieser Gewaltakt nicht aus. Starke Abdrift und

Geschwindigkeitsverlust waren das unbefriedigende Ergebnis.

Verkleinern läßt sich die Gesamtsegelfläche von 12 Quadratmetern in erster Linie durch das Dreheff für das Großsegel, mit dem sich jedoch bekanntlich kein befriedigender Segelstand erzielen läßt sowie durch

das Setzen einer Sturmfock von 2,2 Quadratmetern.

An der Ausrüstung erkennt man die Serienreife einer 20 Jahre alten Einheitsklasse: Alle Beschläge sind ausreichend dimensioniert und sitzen an der richtigen Stelle. Ein reichhaltiges Angebot an Zubehör, das speziell für die Jolle entwickelt wurde, ermöglicht die Ergänzung zum handigen Fahrtenboot. Allerdings ist der größte Teil davon laut Klassenvorschrift für Regatten nicht zugelassen. Allein sechs verschiedene Persenning-Ausführungen werden angeboten.

Im Vorschiff können zwei Personen auf einer V-förmigen Doppelkoje mit 1,95 Metern Länge und 1,5 Metern maximaler Breite schlafen. Wenn das bei einer Höhe unter der Spritzkappe von nur 70 Zentimetern und weniger zu eng und zu niedrig ist, wird sicher die von vielen Eignern bevorzugte Methode kopieren und den Fußraum im Cockpit mit Sperrholzplatten abdecken.

Die Sicherheit kommt bei der Conger-Jolle nicht zu kurz. Sie ist mit 900 (neunhundert!) Litern Schaum in den Rumpf-Deck-Zwischenräumen selbst unter den ungünstigsten Umständen absolut unsinkbar. Nach einer Kenterung mit geschlossener Luke läßt sich das Boot wieder aufrichten.

Obwohl Mast und Baum schwimmfähig sind, kentert die Jolle durch. Das Aufrichten aus dieser Lage ist auch für eine geübte Mannschaft schwierig. Dafür ist es wichtig, daß der Niederholer für das Schwert stets richtig durchgesetzt wird, so daß es auch nach der Durchkenterung in voller Länge ausgeklappt bleibt.

YACHT TEST

Das Schwert gibt es übrigens auch als Ballastausführung mit eingegossenem Bleikern; es wiegt dann 32 Kilogramm. Damit wird die Jolle zwar nach YACHT-Definition nicht kentersicher, läßt sich aber wesentlich schwieriger umschmeißen.

Zwei Elvström-Lenzer sorgen für ein schnelles Abfließen des im Cockpit verbliebenen Wassers. Durch zwei zusätzliche Lenzöffnungen in der Stirnwand des Cockpits kann auch in das Vorschiff gelangtes Wasser über das Cockpit abfließen.



Zubehör: die klappbare Badeleiter...



...der Bugschutz aus Gummi für enge Häfen.

Gut

Segeleigenschaften
Verarbeitung
viele Ergänzungsmöglichkeiten durch breites Zubehörangebot
hohes Maß an Sicherheit

Schlecht

sehr wenig Raum über den Kojen in der Schlupfkajüte
Drehreff



Bei Starkwind dankt die Conger-Jolle für den Schrick in den Schoten mit hoher Geschwindigkeit und beachtlicher Wendigkeit.



Das Zubehörpaket „Stautaschen“ enthält vier feste Stautaschen aus GFK an Steuerbord sowie Halterungen...



In dem serienmäßig eingebautem Inspektionsluk hinter dem Schwertkasten kann ein kleiner Kompass untergebracht werden.

Gebaut wird die Conger-Jolle seit 1978 von der Firma Fiberglass Technik vor den Toren Hamburgs. Die Bauausführung des Testbootes war sehr gut, vor allem überzeugte das exzellente Kunststoff-Finish.

Rund 3400 Einheiten wurden bis heute verkauft, etwa fünf Prozent davon gingen ins Ausland. Daß die Conger sich auch heute noch großer Beliebtheit erfreut, zeigen gut besuchte Regattafelder und nicht zuletzt der hohe Wiederverkaufswert dieses „Oldtimers“.



Die zusätzlichen Lenzöffnungen sind seit 1983 erlaubt.



...für Paddel, Bootshaken und Spi-Baum an Backbord.

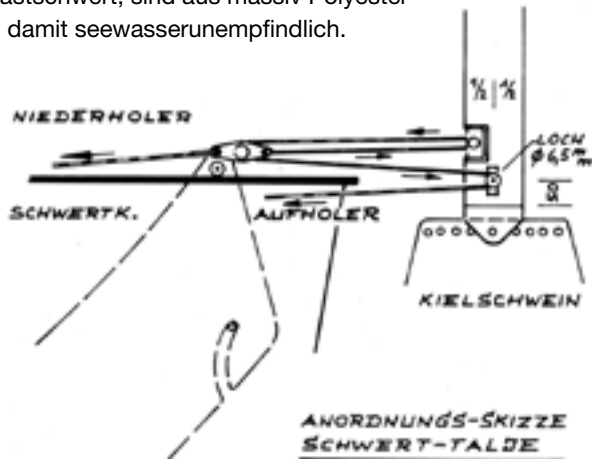
YACHT-TESTURTEIL

Mit der Conger erwirbt man eine ausgereifte Familien- und Wanderjolle von hohem Wiederverkaufswert, mit der man sich auch bei mehr Wind auf das Wasser wagen kann. Das Schiff ist mit seinem fest eingebauten Auftrieb (mehr als das Dreifache des Eigengewichts) auch unter den ungünstigsten Voraussetzungen als unsinkbar einzustufen. Ein Bindereff würde die Segeleigenschaften in gereiftem Zustand erheblich verbessern.



Ballastschwert

Zur zusätzlichen Sicherheit wurde ein Ballastschwert entwickelt, das äußerlich wie ein normales Schwert aussieht, jedoch 32,0 kg wiegt (sonst 9,0 kg). Beim Pressen wird in das Schwert Bleigranulat eingebracht, um auf das angegebene Gewicht zu kommen. Beide Schwerter, Normal- und Ballastschwert, sind aus massiv Polyester und damit seewasserunempfindlich.



Persenninge:

Zur Abdeckung und Ergänzung gibt es folgende Persenninge:

1. Baumpersenning, Preisliste Pos. 321/2290
2. Ganzpersenning, Preisliste Pos. 316/1480
3. Flachpersenning mit Mast- u. Wantenausschnitten, Preisliste Pos. 319/3090
4. Rollfockpersenning, Preisliste 322/3100
5. Schwert- und Rudertasche, Preisliste Pos. 320/1000 und 320/2000

Material: Hochstrapazierfähiges und langlebiges Polyester-Tuch (1680D), innen weiß, außen blau. Rollfock- und Baumpersenning sind atmungsaktiv ausgeführt.



Rollfockeinrichtung

Auf Wunsch wird eine Rollfockeinrichtung mitgeliefert. Damit kann die Fock oder die Genua vom Cockpit aus eingerollt werden.

Die Rollfockeinrichtung umfasst folgenden Lieferumfang:

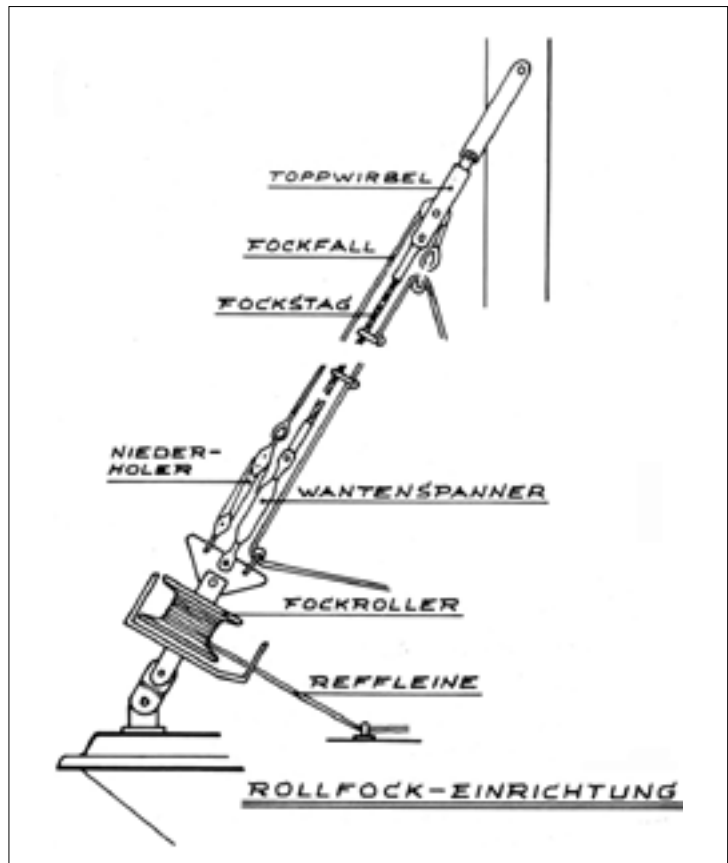
- 1 Fockroller mit Reffleine
- 1 Vorstag mit Spanner
- 1 Niederholer
- 1 Toppwirbel
- 2 PVC-Leitösen
- 1 Curryklemme mit Auge

Siehe Pos. 079/1540 unserer Preisliste.

Beim Umbau bzw. nachträglichem Einbau bleibt der vorhandene Beschlag am Mast (Vorstagbeschlag). Der neue Toppwirbel wird an der unteren Schraube befestigt. Diese Rollfockeinrichtung ist speziell für den Conger entwickelt.

Bugschutz und Scheuerleiste

Preisliste Pos. 386/3010 und Pos. 387/3300



Trapezeinrichtung

Auf Wunsch wird eine Trapezeinrichtung mitgeliefert. Der Trapezdraht läuft parallel zu den Wanten und wird durch einen Gummizug gehalten. Oben am Want ist ein Loch zum Einschäkeln des Trapezdrahtes vorgesehen. Die Trapezeinrichtung wird komplett mit Hose geliefert, siehe unsere Preisliste Pos. 306/9800.



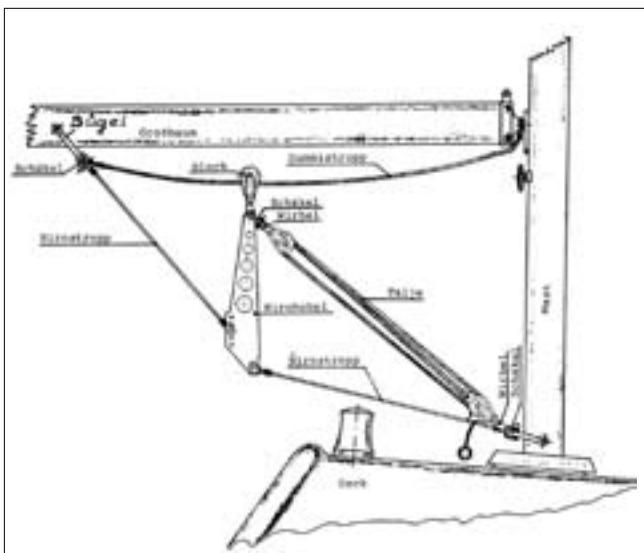
Spinnakereinrichtung

An der Mastvorderseite befindet sich ein Bügel für den Spinnakerbaumniederholer. Zwei weitere Bügel für die Spinnakereinrichtung sind auf halber Höhe und über dem Fockfallbeschlag angebracht. Das von oben kommende Spinnakerfall wird durch eine Öse auf der Spritzkappe zur Curryklemme umgelenkt. Preisliste Pos. 260/1270 und 261/2090



Baum-Niederholer

(Regatta-Ausführung), siehe Preisliste, Pos. 388/3310

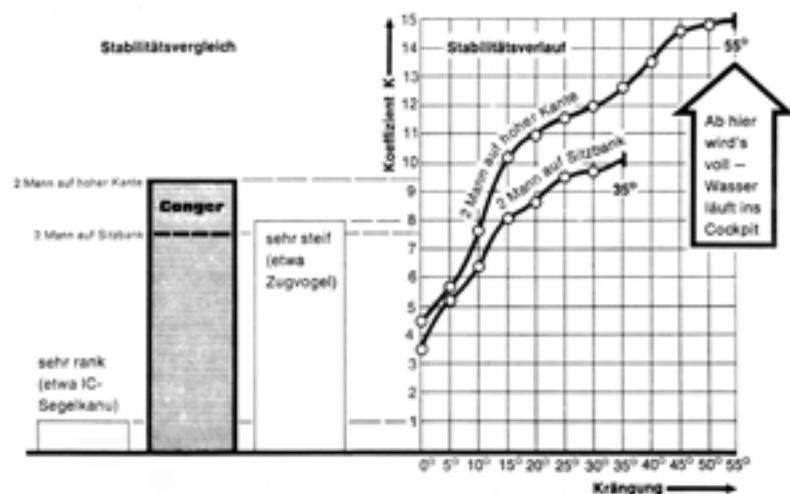
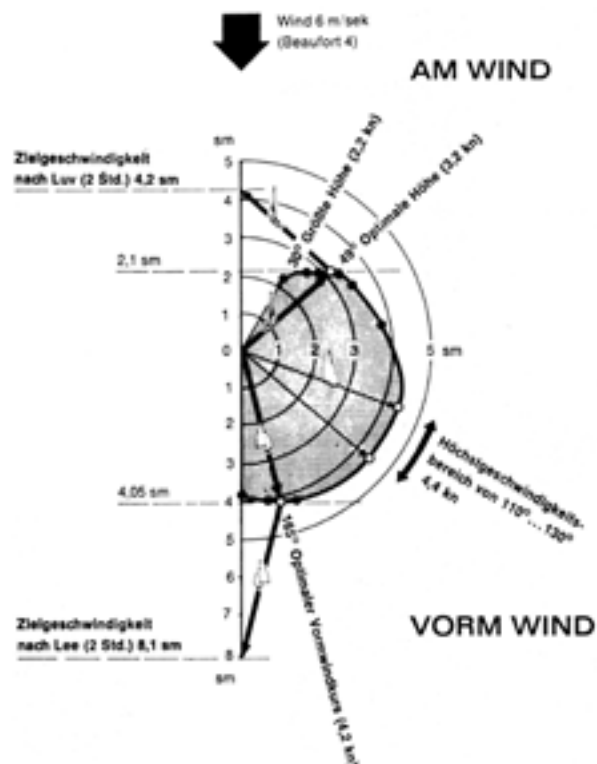


Der YACHT-Test

Sonderdruck aus der Fachzeitschrift YACHT 64. Jahrgang, Nummer 9, 4. Mai 1967

Geschwindigkeit

Bei 40° am wahren Wind begann die Fock im Vorliek einzufallen. Der Conger lief bei 30° am Wind aber immer noch 2,2 kn. Die optimale Höhe liegt bei 49°, wo das Boot mit 3,2 kn in zwei Stunden 4,2 sm über Grund gegen den Wind gut machen würde (Zielgeschwindigkeit nach Luv). Beim Durchschnittstestwind von 4 Beaufort lag die Höchstgeschwindigkeit mit 4,4 kn in einem Bereich von 110° bis 130° zum wahren Wind. Ins Gleiten kam der Conger bei 5 bis 6 Windstärken im obengenannten Höchstgeschwindigkeitsbereich. Wir fuhren dabei die Genua und benutzten das Trapez. Der Conger entwickelte dadurch Geschwindigkeiten bis zu 8,5 kn. Interessant ist stets die Zielgeschwindigkeit nach Lee. Beim Conger lohnt es sich, vor dem Wind zu kreuzen. Das heißt, bei einem Windeinfallswinkel von 165° wären wir mit einer eingelegten Halse schneller am Ziel genau in Lee als platt vor dem Laken segelnd, ohne Halse.



Querstabilität

Im Krängungsversuch wurde die Stabilität gemessen*, welche die Rumpfform und das Gewicht der in Luv auf Deck oder auf den Sitzbänken sitzenden Mannschaft (hier zwei Mann = 150 kg) aufbringen. Denn je höher die Stabilität, desto mehr Winddruck kann das Boot verkraften.

Die Durchschnittsmenge der Stabilität sozusagen (das Mittel aus den Werten zwischen 5° und 35°) dient dem Stabilitätsvergleich links im Diagramm. Auch wenn die beiden Testpersonen nur auf der Sitzbank in Luv sitzen, hat der Conger eine außerordentlich hohe Stabilität. Ab 35° wurde es uns dort zu ungemütlich, und wir mussten auf die „hohe Kante“. Wenn die Crew dort sitzt, ist der Conger über alle Maßen steif. Die Stabilitätskurven rechts im Diagramm sind ebenfalls aufschlussreich: Man kann sehen, in welchen Krängungsbereichen sich das Boot besonders steif verhalten wird, nämlich da, wo die Kurven am steilsten ansteigen. Und man kann vergleichen, bei welchem Krängungswinkel die Kurven auf den berühmten absteigenden Ast geraten. Das ist beim Conger so lange nicht der Fall, bis er Wasser ins Cockpit nimmt, nämlich bei 55°. Das Sicherheitsmoment ist also beim Conger außergewöhnlich hoch. Die Gefahr des Kenterns besteht nur in einem sehr geringen Maße.

Ausgabe 10.78



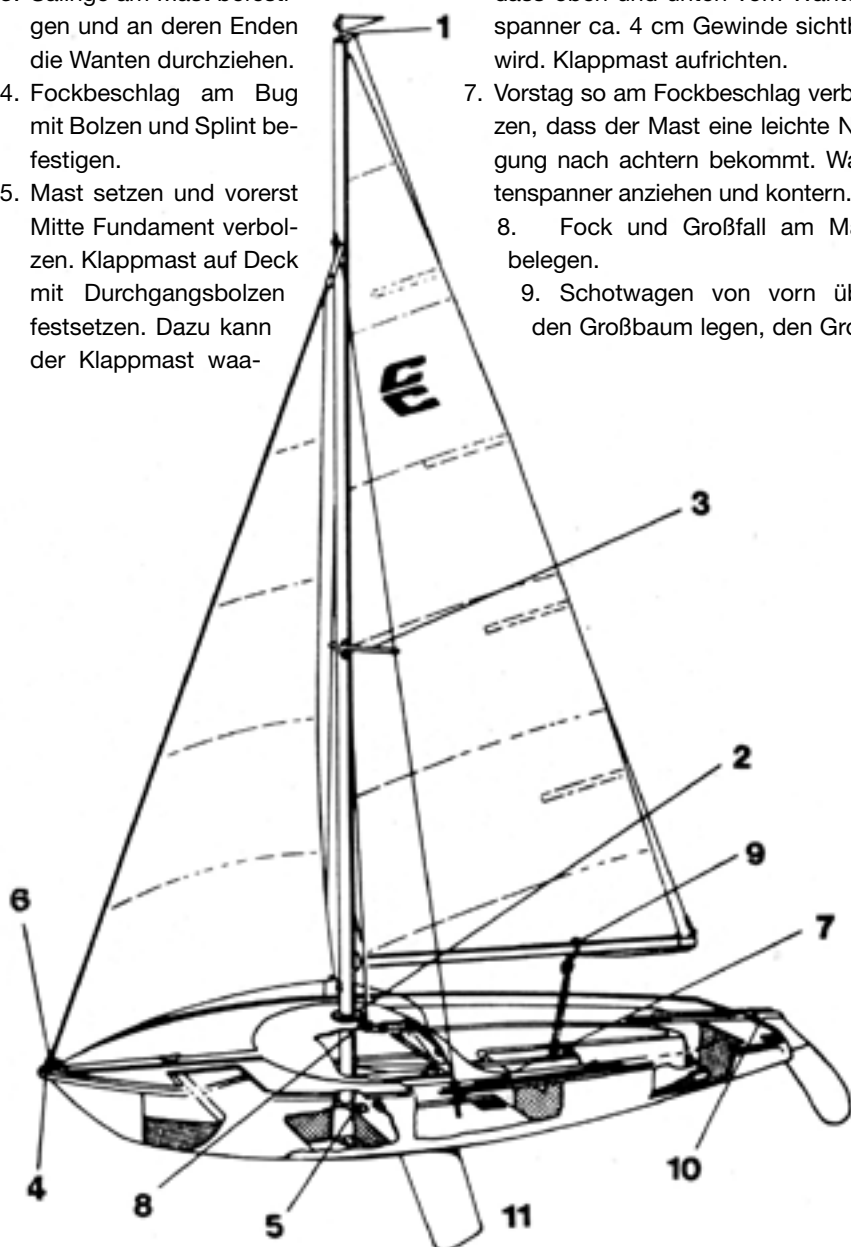
1. Verklicker einsetzen.
2. Mastmanschette anbringen: Mast mit Talkum bis etwas über Deckshöhe beschichten. Bei neuen Booten bereits von der Werft montiert.
3. Salinge am Mast befestigen und an deren Enden die Wanten durchziehen.
4. Fockbeschlag am Bug mit Bolzen und Splint befestigen.
5. Mast setzen und vorerst Mitte Fundament verbolzen. Klappmast auf Deck mit Durchgangsbolzen festsetzen. Dazu kann der Klappmast waa-

gerecht gehalten werden oder er kann achter in der Klappmaststütze liegen.

6. Wantenspanner auf Deck befestigen, Wanten weit aufschrauben, so dass oben und unten vom Wantenspanner ca. 4 cm Gewinde sichtbar wird. Klappmast aufrichten.
7. Vorstag so am Fockbeschlag verbolzen, dass der Mast eine leichte Neigung nach achtern bekommt. Wantenspanner anziehen und kontern.
8. Fock und Großfall am Mast belegen.
9. Schotwagen von vorn über den Großbaum legen, den Groß-

baum bis zur Rändelmutter (Großbaumstopper) in den Mast einführen, anschließend die Dirk am achteren Ende des Großbaumes befestigen, die Großschot durch die Blöcke und den Winschblock führen und durchholen. Siehe Abbildung unten. Baumniederholer am Mast und am Baum einschäkeln.

10. Das Ruderblatt wird erst nach dem Zuwasserlassen der Jolle eingehängt. Anschließend die Sicherung am oberen Beschlag umlegen und die Pinne in den Ruderkopf stecken.
11. Das Schwert so einsetzen, dass der Bolzen in die Schlitzführung gelangt. Schlitz muss beim Einsetzen nach vorne zeigen.
12. Segellatten (4 Stück) ins Großsegel einschieben.



Lenzdurchführungen zum vorderen Stauraum



Fiberglas Technik Lehmann + Sohn GmbH

Telefon (040) 700 50 81 · Telefax (040) 700 65 19
Fritz-Reuter-Straße 5 · 21629 Neu Wulmstorf

mail@fiberglas.net
www.fiberglas-technik.de



Herstellung in
Blohm+Voss

Lizenz