

z-Jolle



Information

zum

Selbstbau

Allgemeiner Überblick über die Klasse

Die heute gebaute z-Jolle ist das Ergebnis einer langjährigen und ständigen Weiterentwicklung einer Konstruktionsklasse, die jetzt einen Entwicklungsstand erreicht hat, der es gestattet, zu einer Einheitsklasse überzugehen.

Bedingt durch ihren Spantriß und ihre Hauptabmessungen stellt sie einen optimalen Kompromiß zwischen Wanderboot und Regattaboot dar. Für den Regattasegler ist sie ein sportliches Boot mit Trapez, Genua und Spinnaker, die eine hohe Grundgeschwindigkeit aufweist und bedingt durch die Abmessungen nicht stark auf unterschiedliches Mannschaftsgewicht reagiert.



Deshalb ist gerade im Seniorenbereich eine Chancengleichheit garantiert. Für den Wandersegler bietet sie ausreichend Platz zum Verstauen von Urlaubsgepäck und gibt die Möglichkeit zum Auslegen von 2 Luftmatratzen.



Einige Bemerkungen zur Bauvorschrift

Der vollständige Text der Bauvorschrift ist über das Generalsekretariat des BDS der DDR, 1055 Berlin; Storkower Str. 118, erhältlich.

Es soll daher hier nur ganz kurz der wesentliche Inhalt der Bauvorschrift erläutert werden:

Rumpf

Der Rumpf kann aus GFK und in Sandwichbauweise hergestellt werden. Er muß in einer dem jetzigen Spantriß entsprechenden Form gebaut sein. Das Deck sowie der Doppelboden und der Ausbau kann wahlweise in GFK, Sandwich oder Sperrholz erfolgen.

Der Ausbau muß in der Form erfolgen, um die Gleichheit zu gewährleisten. Die Bootsrümpfmasse muß einschließlich aller Beschläge 150 kg betragen. 10 kg Ausgleichsmasse ist zulässig. Fester Auftrieb von ca. 200 dm³ (je nach Bauart) ist vorzusehen.

Takelage

Die z-Jollen sind mit einem einheitlichen Rigg entsprechend der beiliegenden Zeichnung ausgerüstet. Die angegebene Vorsegelgröße kann unterschritten werden, wenn das Wandersegeln bevorzugt wird.

Schwert und Ruder müssen den Maßen der beiliegenden Zeichnung entsprechen. Sie sind identisch mit den in der 470er Klasse festgelegten Abmessungen.

Der Einbau einer Spinnakertüte ist erlaubt.

Die Benützung des Trapezes ist für den Vorschotmann gestattet.

Die Ausführung, Anzahl und Anbringung der Beschläge ist freigestellt.

Mit dieser Bauvorschrift werden einerseits die geschwindigkeitsbeeinflussenden Parameter eingegrenzt und der schnelle moralische Verschleiß einer Bootskonstruktion vermieden und andererseits genügend Spielraum für das individuelle Experimentieren gelassen und die Möglichkeit für eine Weiterentwicklung eingeräumt.

Technische Hauptabmessungen:

| | |
|--|---|
| Länge über Alles | 5,25 m |
| Breite über Alles | 1,76 m |
| Tiefgang mit/ohne Schwert | 1,10 m / 0,12 m |
| Takelungshöhe | 6,00 m |
| Gesamtmasse <i>Gewicht regattaklas</i> | 185 kg <i>!</i> |
| Segelfläche am Wind | max. 15,3 m ² zwischen den Meßmarken |
| Spinnaker | ca. 20 m ² |

Die weitgehend eingeführte Doppelbodenausführung mit Lenzöffnungen im Spiegel verhindert nach einer Kenterung und dem Wiederaufrichten den Verbleib von Restwasser im Boot. Das Wasser fließt durch die Lenzklappen im Spiegel und den Schwertkastenschlitz in wenigen Minuten selbst ab.

Mit einer Gesamtmasse von 180 kg segelklar ist die z-Jolle ein handliches, gut trailerbares Boot.

Die Konzeption und Konstruktion ist auf den Selbstbau durch Amateure ausgerichtet. In der jüngsten Vergangenheit haben sich viele Sportfreunde für den Selbstbau dieser Jolle entschieden. So konnten in den Bezirken Berlin, Potsdam, Frankfurt/O., Halle, Karl-Marx-Stadt und Magdeburg regattafähige Flotten aufgebaut werden.

Die z-Jollen-Klasse hat einen prall gefüllten Terminkalender mit interessanten Wettfahrten auf vielen Segelrevieren der DDR.

Als DDR-Meisterschaftsklasse wurde die z-Jolle vom BDS der DDR nicht bestätigt, weil keine industriemäßige Fertigung abgesichert werden kann.



Takelage

Die z-Jollen sind mit einem einheitlichen Rigg entsprechend der beiliegenden Zeichnung ausgerüstet. Die angegebene Vorsegelgröße kann unterschritten werden, wenn das Wandersegeln bevorzugt wird.

Schwert und Ruder müssen den Maßen der beiliegenden Zeichnung entsprechen. Sie sind identisch mit den in der 470er Klasse festgelegten Abmessungen.

Der Einbau einer Spinnakertüte ist erlaubt.

Die Benützung des Trapezes ist für den Vorschotmann gestattet.

Die Ausführung, Anzahl und Anbringung der Beschläge ist freigestellt.

Mit dieser Bauvorschrift werden einerseits die geschwindigkeitsbeeinflussenden Parameter eingegrenzt und der schnelle moralische Verschleiß einer Bootskonstruktion vermieden und andererseits genügend Spielraum für das individuelle Experimentieren gelassen und die Möglichkeit für eine Weiterentwicklung eingeräumt.

Technische Hauptabmessungen:

| | |
|--|---|
| Länge über Alles | 5,25 m |
| Breite über Alles | 1,76 m |
| Tiefgang mit/ohne Schwert | 1,10 m / 0,12 m |
| Takelungshöhe | 6,00 m |
| Gesamtmasse <i>Gewicht regattaklas</i> | 185 kg <i>!</i> |
| Segelfläche am Wind | max. 15,3 m ² zwischen den Meßmarken |
| Spinnaker | ca. 20 m ² |

Welche Selbstbauunterlagen bestehen?

Da gegenwärtig ca. 120 Stück z-Jollen im Selbstbau erstellt wurden, existieren umfangreiche Unterlagen, die diesen Selbstbau weitestgehend unterstützen und auch dem bootsbautechnischen Laien zugänglich machen. Folgende Unterlagen sind vorhanden:

- Arbeitsschutz
- Bau einer Form
- Bau des Bootskörpers - Kompositbau
- Bau von Schwert und Ruder
- Bau von Masten (im Segelsport veröffentlicht)
- Masttrimm
- Segeltrimm
- Segelherstellung
in Vorbereitung Segeltechnik

Die Ausrüstung der z-Jolle besteht aus handelsüblichen Beschlügen und Beschlügen, die der 470er- bzw. FD-Klasse entlehnt sind. Für letztere werden die Konstruktionsunterlagen über den Klassenobmann den Baugemeinschaften zur Verfügung gestellt. Mast- und Großbaumzeichnungen sind ebenfalls vorhanden und befinden sich beim Hersteller der Masten, dem VEB Müggelspree. Von den Hauptgruppen des Bootes bestehen Übersichtszeichnungen und Stücklisten.

Für die Selbstanfertigung von Segeln besteht ein Schablonensatz im Maßstab 1 : 1.

Aufstellung der Schwerpunktmaterialien

Rumpfschale: 45 kg Polyesterharz AS 2334 oder
mit Kielschwein AS 3334
1,5 kg Kobaltbeschleuniger
Härter
1,5 kg App 50 Cyclohexanonperoxyd
Trennmittel
Glasmatte 300 g/m² ~ 5 kg
450 g/m² ~ 11 kg
Rowinggewebe(oder entsprechende
Menge Glasmatte)
600 g/m² ~ 7 kg

Doppelboden: GFP

15 kg Polyesterharz dazu ~ 3 %
Beschleuniger und Härter wie oben
bezeichnet
8 kg Glasmatte 300 u. 450 g/m²

Doppelboden: Sperrholz

2 Platten Bootsbausperrholz 6 mm dick

Deck: GFP

15 kg Polyesterharz, dazu 3 % Beschleuniger
u. Härter wie oben bezeichnet
8 kg Glasmatte wie oben bezeichnet
10 kg Polyesterharz mit Zutatzen zum
Verkleben der Bauteile

Deck: Sperrholz

2 1/2 Platten Bootsbausperrholz 6 mm dick

Segel:

25 lfd./m Segeltuch
davon für Genua 10 lfd./m 210 g/m²
und für Großsegel 15 lfd./m 190 g/m²

Masten und Großbäume:

Hersteller VEB Müggelspree
118 Berlin, Regattastr. 55
Tel.: 6714313

Segelmachereien mit Erfahrungen auf dem Gebiet der z-Jollen-Segel sind:

- J. Hellmich, 16 Königs Wusterhausen, An der Bahn 19
- H. Stegemann, 1055 Berlin, Greifswalder Str. 36/37

Beschläge: Fachhandel: z.B. Kultur- und Sportartikel
27 Schwerin, Am Güterbahnhof
Tel.: Schwerin 5021

oder:

Wassersporthaus "Neptun"
117 Berlin, Oberspreestr. 183
Tel.: 657 26 23

oder:

Auto-Schutz
117 Berlin, Friedrichshagener Str. 1
Tel.: 657 17 36

Wichtige Anschriften:

Klassenobmann: Klaus Schweigel
1195 Berlin, Erich-Lodemann-Str. 63
Arbeitsblätter, Konstruktionsunterlagen,
Verleih der Rumpfform 1

Decksform mit Wellenbrecher:

(Spi-Tüte
kann nachträglich
eingebaut
werden) Guntram Schindler
133 Schwedt, Lilo-Herrmann-Str. 26

Doppelbodenform 2: Horst Görne

18 Brandenburg, Pflugendorf 21

Rumpfform 2 Decksform:

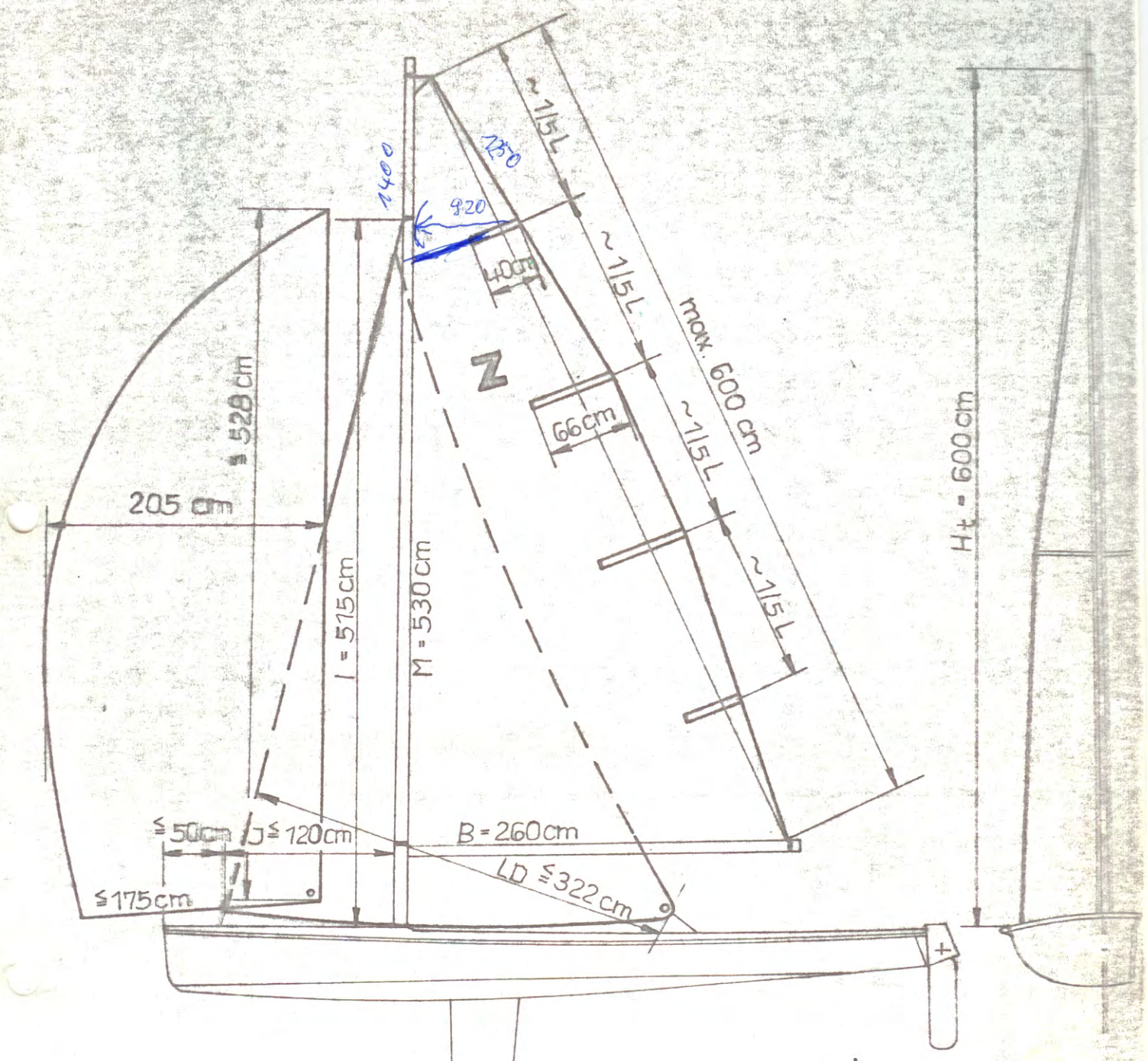
(ohne Wellen-
brecher, mit
Spi-Tüte,
Doppelboden-
form 1) Udo Pippig
992 Oelsnitz/Vogtl.,
Adorfer Str. 20

Rumpfform 3: K.-H. Fricke
117 Berlin, Lianenweg

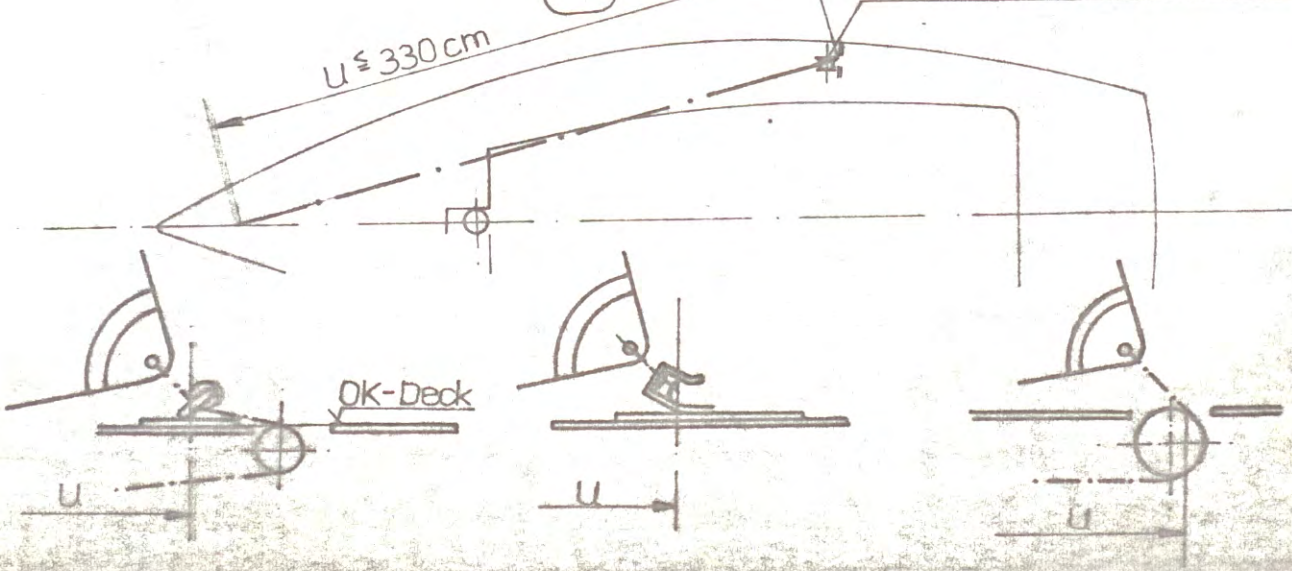
Rumpfform 4: Erich Löwe
4712 Kelbra, Kirchtal 7

Alle Formen sind untereinander austauschbar!

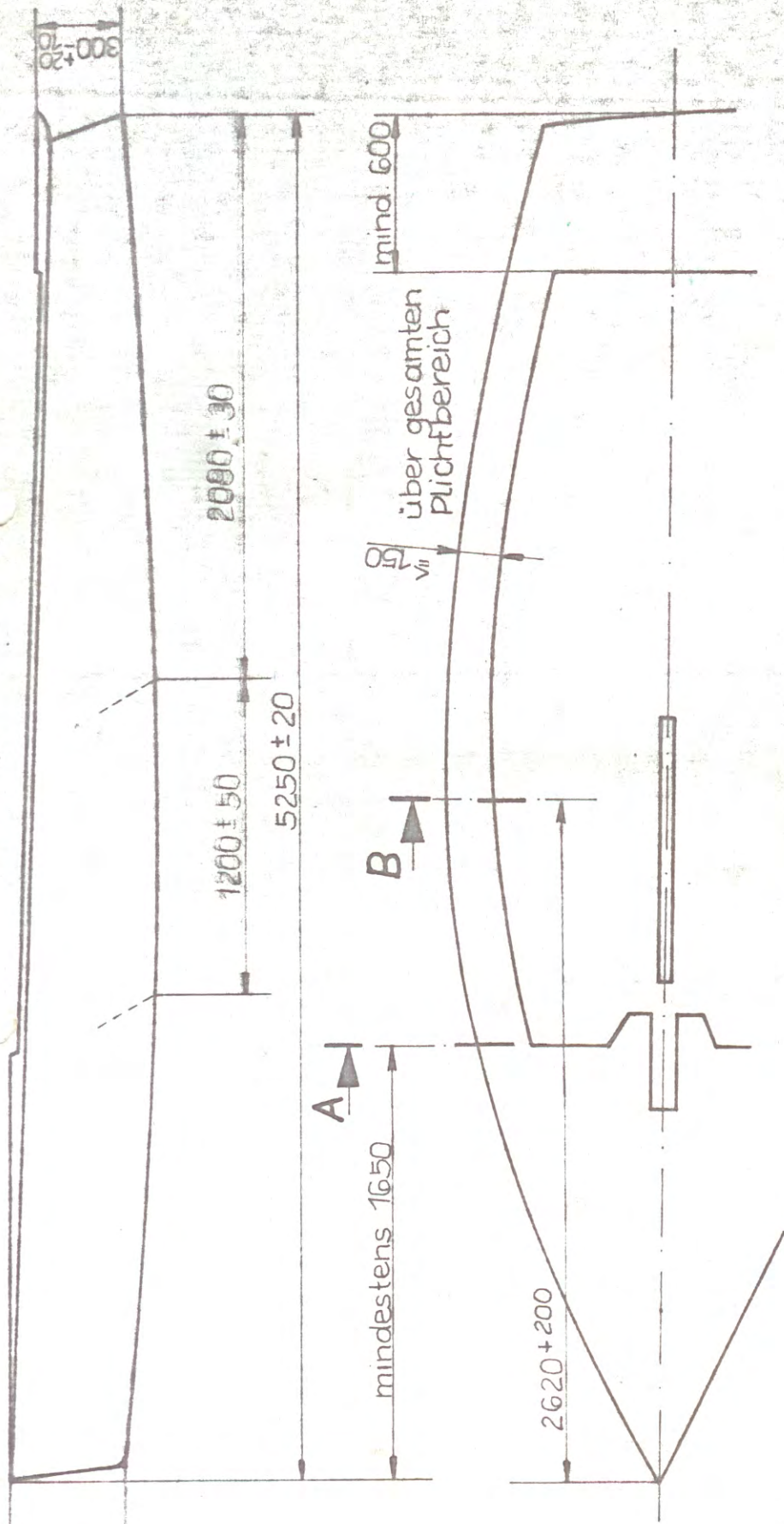
Segelfläche $F_y = 10 \text{ m}^2$
 Gesamtsegelfl. $F_G = 15,3 \text{ m}^2$
 z. den Meßmarken



Achterlichster Punkt der Fock bzw. Genua, der möglich ist



Rumpf



Schnitt A-A

Deckssprung im Mastbereich

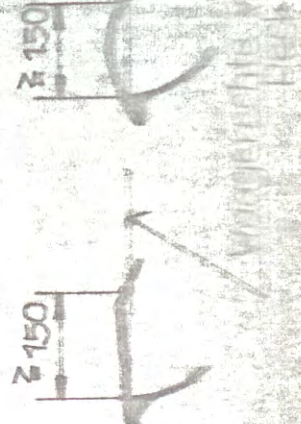
70 ± 20



Schnitt B-B

Definition der seitlichen Eindeckung

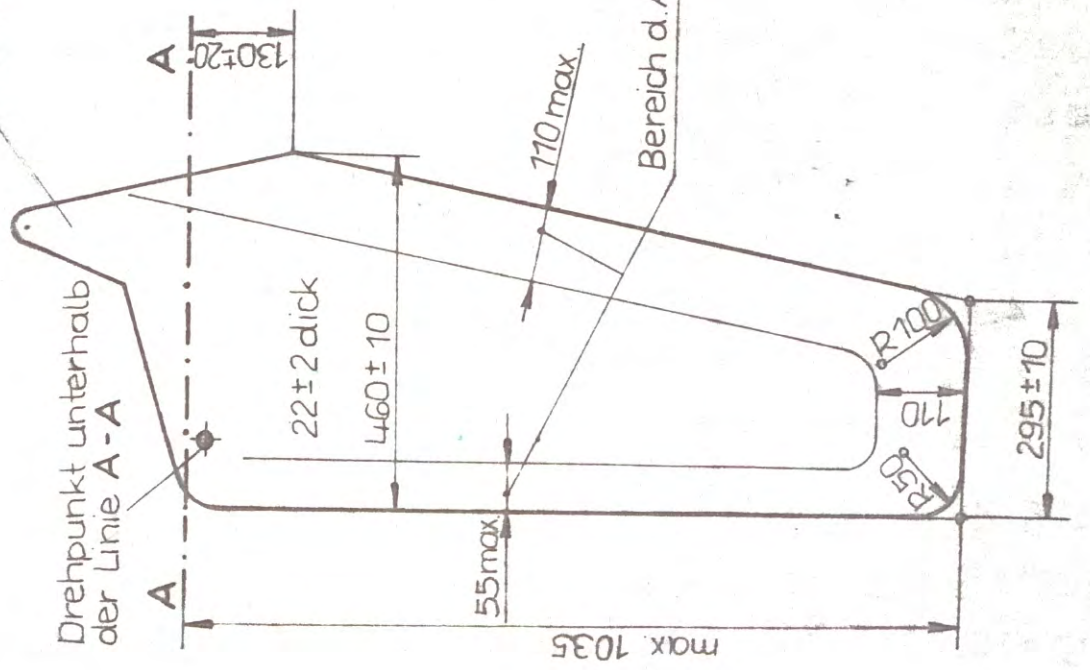
1680 ± 28



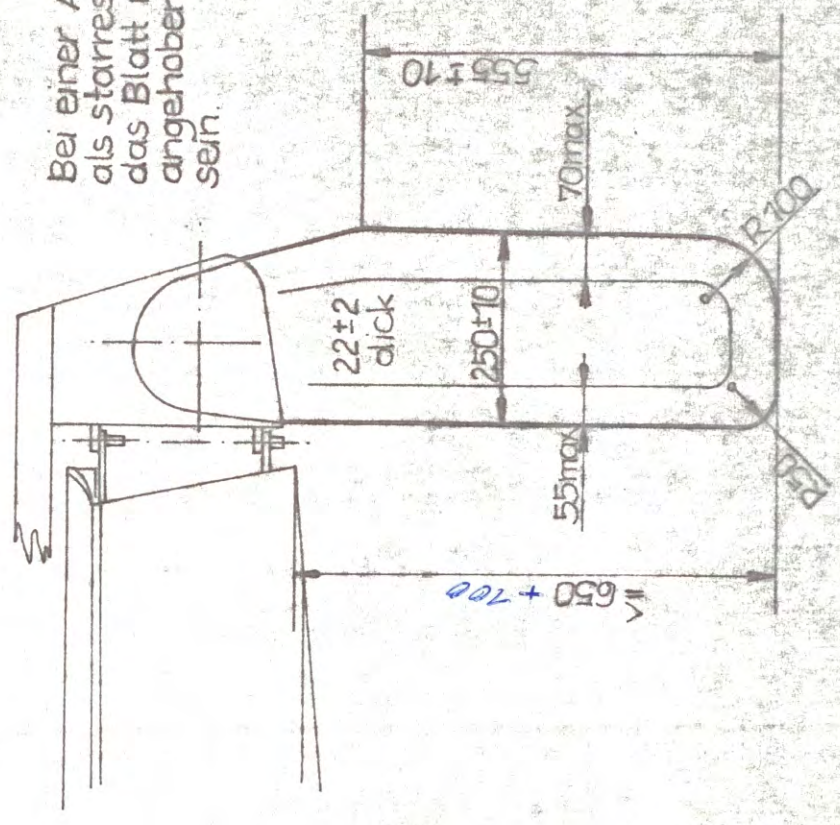
WIRTSCHAFTS UNIVERSITÄT
WIEN

Ruder und Schwert

Kopfform freigestellt



Bei einer Ausführung als starres Ruder darf das Blatt nach achtern angehoben montiert sein.





Blick in das Cockpit
eines Regattabootes.
Durch Ausbau des
Reitbalkens kann -



- es in wenigen Minuten
in eine breite Liege-
fläche umgewandelt
werden.

Entwicklung der Z-Jolle

Erste Neubauten in Polyester/Komposit 1975. In den Jahren bis 1979 starke Eigenbautätigkeit in 6 Bezirken. Per Saisonschluß 1979 existieren insgesamt 90 komplette, segelfertige Boote. Weitere 43 Boote sind teilweise fertiggestellt bzw. begonnen. Folgende Verteilung der Boote und deren Regattaaktivitäten im Jahre 1979 ist zu nennen.

| BFA | segelfertige Boote 1979 | Regatta aktiv 1979 | erwarteter Zuwachs 1980 |
|----------------|-------------------------|--------------------|-------------------------|
| Potsdam | 6 | 1 | 1 |
| Halle | 8 | 8 | 4 |
| Magdeburg | 3 | 3 | 5 |
| Frankfurt/Oder | 8 | 8 | 10 |
| Berlin | 40 | 26 | 10-12 |
| K.-M.-Stadt | 20 | 14 | 11 |
| sonstige | 5 | - | - |
| | 90 | 60 | 41-43 |

Nach dem Beginn der Regattatätigkeit in den Jahren 1977, 1978 vorwiegend in den Bezirken Berlin und Karl-Marx-Stadt konnte 1979 ein erhebliches Anwachsen der Regattatätigkeit verzeichnet werden.

Wettkampfjahr 1979

| BFA | Anzahl Regatten | Anzahl gestarteter Z-Jollen | aus Bezirken |
|-----------------|-----------------|-----------------------------|----------------------------|
| Berlin | 5 | 21, 16, 33, 14, 24 | 2, 1, 5, 2, 2, |
| Karl-Marx-Stadt | 8 | 8, 7, 7, 10, 9 19, 7, 9 | 1, 1, 1, 1, 1, 2, 2, 2, |
| Halle | 8 | 6, 5, 5, 5, 4, 5, 4, 6 | 1, 1, 1, 1, 1, 1, 1, 1, |
| Magdeburg | 1 | 3 | 2 |
| Frankfurt/Oder | 1 | 8 | 1 |
| | 23 | 233 | |

Die Z-Jolle präsentiert sich 1979 als Einheitsklasse. Die Bauvorschrift liegt der TK vor (gültig per 1.1.79).

1979 segelten 4 gemischte Mannschaften (Vorschotleute Frauen) Regatten. Die physische Belastung wird dabei als geringer und als besser auf den Gesamtorganismus verteilt empfunden als z.B. in der Piraten-Klasse. Der Trend zu gemischten Mannschaften wird unterstützt.