

Dear customer,

Thank you for having chosen an Elvstrøm sail. Our broad network of qualified and certified Elvstrøm Sail- and ServicePoints is ready to service your sail. Register your product and select your preferred point of service for future service calls – and get 3 free issues of the

Seahorse
Digital Magazine

Spinnaker

Find the product no. on this label at the tack of your sail:



Register now:
mysails.elvstromsails.com

Elvstrøm Sails A/S
Paul Elvstrøms Vej 4
6200 Aabenraa
Denmark
+45 73 62 48 00
elvstromsails.com

Register
now!

and get 3 free
issues of the

Seahorse
Digital Magazine

for 3
months!

ELVSTRØM
SAILS

You have chosen the right sail.
Now go for the
right service!



Scan me



Register your sail online and benefit from
the service of your preferred SailPoint.

mysails.elvstromsails.com





Elvstrøm Sails Prod: PE049879-01-001

Kundereference: 28247 Ordre Nr. 16778

Week: 2022-21

DRAGONFLY - 28 Touring Mainsail Fathead

Get SailTips:



EPEX
Koonaa
Coming
Batten 9

Register your sail:



DF28TMG03-13

Elvstrøm Sails A/S * Paul Elvstrøms Vej 4 * DK-6200 Aabenraa * Tel.: +45 7362 4800
www.elvstromsails.com

Congratulations
on your new sail!

SAIL & SAILING TIPS

elvstromsails.com

Find the colour of your dream!



Dear Sailor!

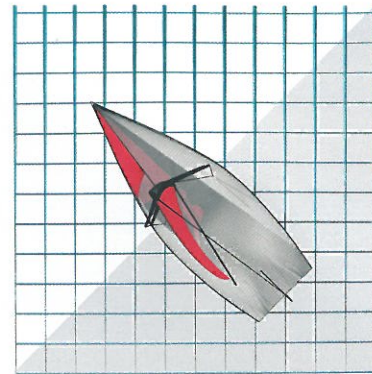
We are pleased to welcome you under the crown. We take pride in using our know-how for your quality cruising and racing. For you to enjoy your sail best possible, use the sail and sailing tips in this brochure. And don't forget to connect with your local Elvstrøm Sail- or ServicePoint for future service at mysails.elvstromsails.com.

Fair Winds, Team Elvstrøm Sails

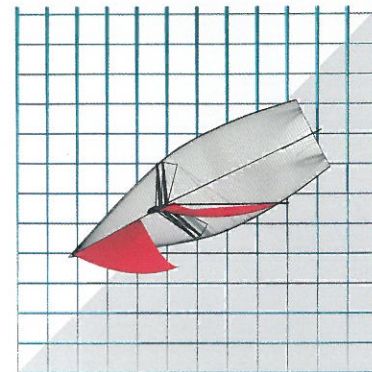


Register your sail online and benefit from the service of your preferred SailPoint.
mysails.elvstromsails.com

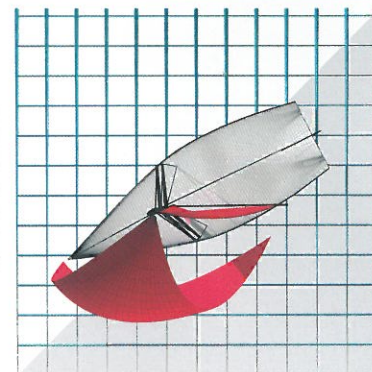
UPWIND



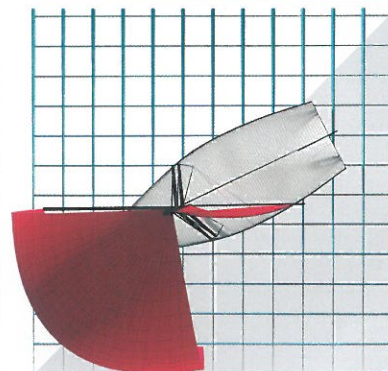
REACHING



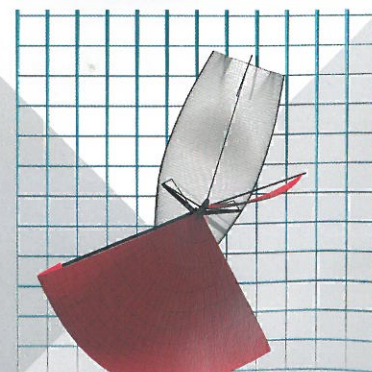
REACHING WITH GENNAKER



REACHING WITH SPI



RUNNING WITH SPI



PROBLEM

CAUSES

SOLUTION

Excess weather helm, i.e the boat is very heavy on the helm and tries to round up into the wind causing much pressure on the helm.

- Leech of mainsail too closed
- Too little twist in the mainsail
- Mainsail too full
- Headsail too flat
- Too much wind for sail area

- Bend the mast with the permanent backstay
- Ease the mainsheet or boom vang
- Ease the main traveller to leeward
- Tighten outhaul and Cunningham
- Move headsail sheeting point forward
- Reef the mainsail and/or change headsail

You can't sail as close to the wind as similar boats.
Poor pointing ability going to windward.

- Forestay not taut enough
- Mainsail trimmed incorrectly
- Headsail trimmed incorrectly

- Tighten permanent backstay and lower shrouds
- Sheet main tighter and further to windward
- If not enough, ease the forestay and start above you
- Tighten jib sheet and check for correct twist
(All telltales respond simultaneously up the luff)

While reaching without spinnaker the boat is very heavy on the helm and tends to round up into the wind.
(Note: most boats carry more weather helm reaching than when beating).

- Mainsail trimmed too tight
- Headsail sheeted incorrectly
(Over sheeting the jib can "backwind" the main, leading to the incorrect conclusion that the main should be sheeted more tight)

- Ease mainsheet
- Ease traveller to leeward
- Ease the vang
- Sheet headsail further outboard with a barberhaul

- Heavy on helm

- Gennaker trimmed incorrectly

- Ease gennaker sheet until it starts being a little unstable in luff.
Fall off slightly, ease sheet and mainsail

- Gennaker is unstable and tend to collapse behind mainsail.

- Course is too low

- Point slightly higher to the wind; Trim / ease the sheet and the gennaker will start rotating to windward

- Poor boat speed

- Gennaker is too tight for the course

- Ease gennaker sheet until it starts being a little unstable in luff

Excessively heavy on helm while reaching with spinnaker. The boat tends to heel over and round up into the wind and is difficult to hold on course.

Poor boat speed while reaching with spinnaker, relative to wind strength and other similar boats.

- Spinnaker trimmed incorrectly
- Main trimmed too tight
- Spinnaker sheeted incorrectly

- Ease sheet and haul spinnaker further round to windward
- Pull back spinnaker pole 50-80 cm from forestay
- Fall off slightly
- Ease mainsheet and vang, so mainsail is no longer pulling
- Should be sheeted from as far aft as possible, to open leech
- Ensure that windward clew is slightly lower than leeward (Adjust pole height)
- Pole too high throws draft aft, too low causes early collapse

Poor boat speed running with spinnaker.

- Main trimmed incorrectly
Incorrect mast rake

- Ease the sheet
- Deepen the sail by easing the outhaul
- The mast should be vertical or even leaning forward, for optimal speed off the wind
- Ease backstays
- Pull spinnaker to windward and ensure that the spinnaker is not choked by oversheeting

Spinnaker is unstable and swings from side to side on a run in fresh winds.

- Spinnaker trimmed incorrectly
- Sailing by the lee; Spinnaker sheeted incorrectly

- In fresh winds, stabilize spinnaker by sheeting further forward, use barberhaul and close leeches
- Sail a little higher to stabilize

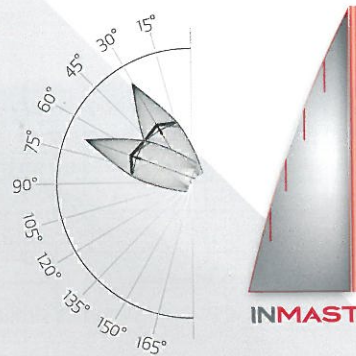
Furling Tips:

IN-MAST FURLING MAINSAIL

A correct rig-tuning is essential for the furling sail to work properly. If the mast has too much pre-bend it will be difficult to furl the sail. A rule of thumb is to make sure that the furling mast has a pre-bend of max. 0.2 % of the luff length (P- measurement). Example: A sail with a 10 meter luff should have a max. pre-bend of 2 cm (measured with no back stay tension).

The extrusion in the furling mast must be tensioned according to the guide given by the mast producer. (Neither too little nor too much.)

The optimal wind angle when furling in and/or out is 30-70° with a reasonable tension on the out-hall as well as on the main sheet. Remember - no backstay.

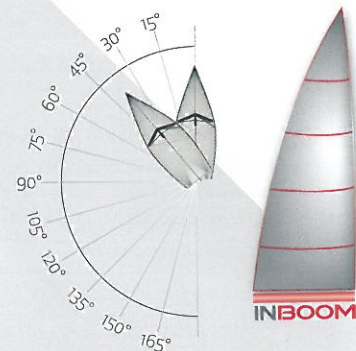


IN-BOOM FURLING MAINSAIL

The boom angle is the most important parameter for a smooth furling in a Furling-boom. If the sail rolls too much forward then the boom is too low and must be raised. And if the sail rolls too much aft then the boom must be lowered.

When furling make sure there is a little tension on the halyard in order to furl the sail compact.

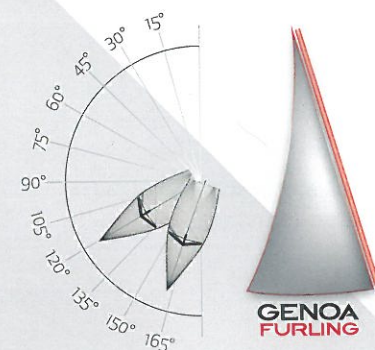
The optimal wind angle is 0-40°



FURLING HEADSAIL

The head stay tension has impact on how the sail furls. By a very straight head stay the sail is less cambered whereby the furling is smoother. Do not hold too much back in the sheet when furling (ease plenty, without having a fluttering sail).

The optimal wind angle to furl is 120-160°, if possible.



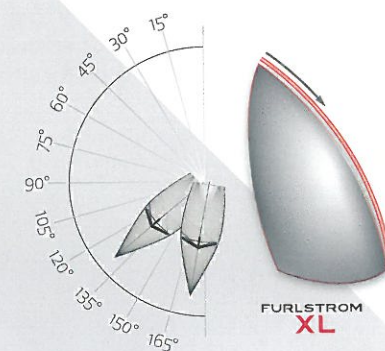
FURLING TOP-DOWN (Furlstrøm XL)

When furling a sail fitted on a Top-Down system with an Anti-torsion cable, the cable must be properly tensioned. Always furl in, in the same direction.

The optimal wind angle to furl is 130-170°, if possible, where the sheet is eased successively without having the sail to flutter.

When the sail starts to furl in the top, keep some tension on the sheet, this to ensure a smooth and compact furling process.

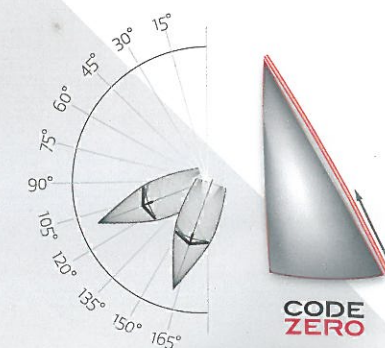
Sailing with this sail in courses of 120-170° a barberhaul is recommended.



FURLING BOTTOM-UP (Code 0, Furlstrøm, Code Permanent Hoist)

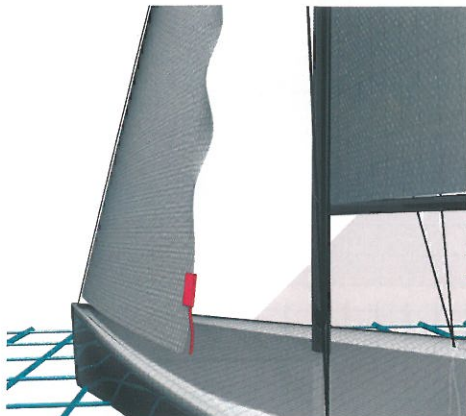
When furling a sail fitted with an Anti-torsion cable then the cable must be properly tensioned. Always furl in, in the same direction.

The optimal wind angle to furl is 110-160°, if possible, where the sheet is eased successively without having the sail to flutter. Barberhaul is recommended for optimal trimming.



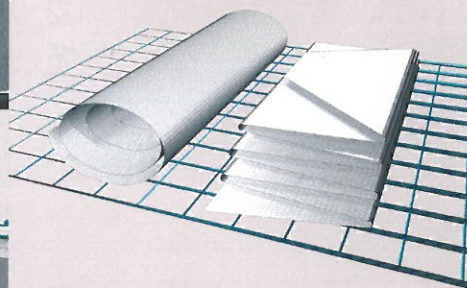
During its life, a sail has to take huge mechanical impacts. Your sail has been designed to withstand those impacts. Damages occur, when a sail has to take on loads for which it has not been designed

AVOID FLUTTERING SAILS



Whenever you notice a fluttering leech, tighten the leech lines. To avoid fluttering sails, reef in time.

AVOID CREASES



Make sure you either roll or fold your sail correctly (Zig-Zag). Ideally an EPEX sail should be rolled from the top to foot, when going in to winter storage. This will prevent permanent creases.

USE PATCHES



Wherever your sail may touch parts of the boat, like spreaders, reelings, pulpits, radars, etc, use patches to protect your sail from unnecessary friction.

Avoiding mechanical damages

We are constantly improving the UV resistance of our sails. On the other hand we are aware of the significant increase of UV radiation.

ALWAYS USE COVER

Always use cover when mooring. We offer a range of products which are very comfortable to handle, i.e. Boomcover, Furlcover, ZipPack

UV COVER

Furling headsails are usually equipped with UV-Protection. Make sure you furl your sail right. The UV cover has to be on the outside!

AVOID UV IMPACT

Take down your sails in calm conditions to avoid UV impact. Boiling heat and flapping sails are harmful to the sails.

Avoid UV impact

Keeping your sails clean is important to keep the original properties of the material.

AVOID MILDEW

Never leave your wet sails furled or packed for more than a few days. Moisture will cause mildew and that can be very hard to clean. Whenever you have the chance, wash your sail with sweet water and dry out. Salt water has a strong hygroscopic effect and hardly dries at all.

CORRECT CLEANING

Use warm water or lemon solvent to clean your sail. You can get rid of most stains by using a soft brush. Never use any chemical solvents or detergents because they may destroy the material integrity of your sail!

WINTER SERVICE

Hand in your sails for an annual service check. Our SailPoints offer a range of winter services and repairs to extend the life span of your sails. Some also offer winter storage.

Avoid incorrect cleanin

Warranty Conditions

Please note that all warranties will be terminated for these reasons:

1. Inappropriate handling, such as overloading (sail does not fit the wind conditions or not reefed) or overexpansion caused by deckgear (too much sheet or halyard tension)
2. Use of furling headsails without UV Protection
3. Modifications which have been carried out by a Non-Elvstrøm Sails Sailmaker
4. Use of chemical solvents or detergents

Always contact your local Elvstrøm SailPoint, which you will find at elvstromsails.com. Find our entire Terms and Conditions of sales and delivery at elvstromsails.com. All claims must be approved by Elvstrøm Sails prior to repair.

Kære sejler,

Vi er glade for at byde dig velkommen under kronen. Vort team sætter en ære i at levere kvalitetssejl til din tur- eller din kapsejlad, så du kan koncentrere dig om at nyde turen og få det bedste ud af sejladsen. Vi har samlet en række tips til dig i denne brochure. Glem ikke at registrér dine sejl på mysails.elvstromsails.com og vælg her dit foretrukne Elvstrøm Sail- eller ServicePoint til fremtidig service.

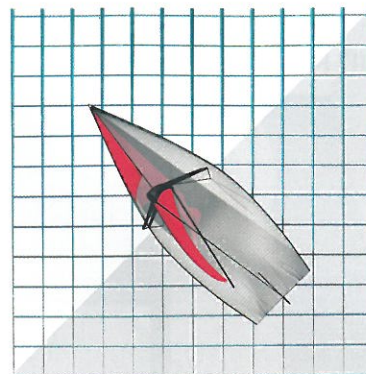
God vind, Team Elvstrøm Sails

Scan me

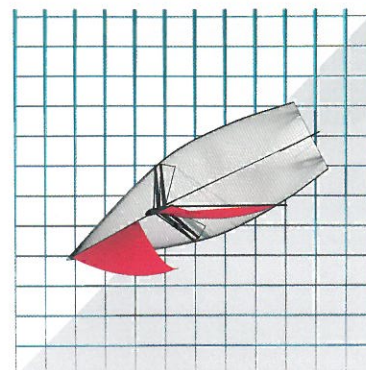


Registrér dine sejl online og drag fordel af kvalificeret service fra dit foretrukne Sail- eller ServicePoint mysails.elvstromsails.com

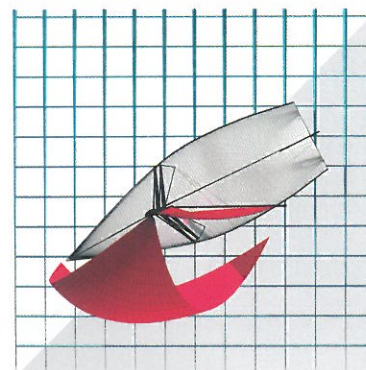
PÅ KRYDS



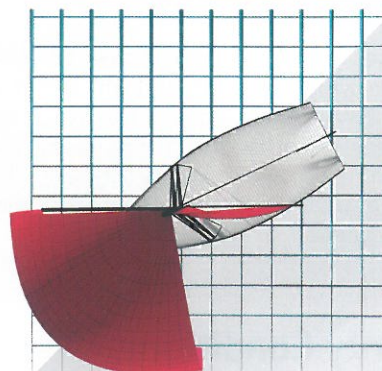
PÅ HALVVIND



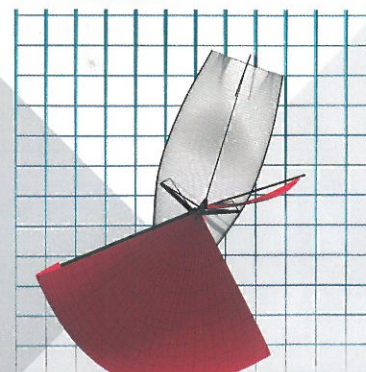
REACHING WITH GENNAKER



HALVVIND MED SPI



LÆNS MED SPILER



PROBLEM

MULIG ÅRSAG

LØSNING

Båden er meget hård på roret og søger op mod vinden. Kan kun holdes på bidevindskurs ved at holde kraftigt igen på rorpinden.

- Storsejlets kappe lukker for meget
- Storsejlet tvister ikke nok
- Vindtrykket i storsejlet er for kraftigt
- Forsejlet er for fladt
- For meget sejl i forhold til vind

- Hal agterstag mere
- Slæk storsejlskkøde eller bomnedhal
- Kør skødevojn længere til læ
- Kør skødevojn længere ud på bommen og tot Cunningham-halet
- Flyt forsejlets skødepunkt lidt frem
- Reb storsejl og/eller skift forsejl

Du holder ikke samme højde som de øvrige både.

- Forstagsspænding for lav.
- Storsejl/forsejl er skødet forkert.

- Hal agterstag og tot undervanter op.
- Skød storsejl og forsejl længere ind og kontrollér korrekt tvist (ticklers reagerer tilsvarende på forskellige højder langs forliget).

Ved sejlads uden spiler er båden for hård på roret og søger op i vinden. (Båden vil altid være mere luvgerrig på halv vind end på kryds.)

- Storsejlet er skødet for stramt
- Forsejl er skødet forkert
- Er forsejlet for langt inde kommer der bagluft i storsejlet. Så tror man, at storsejlet er slækket for meget og haler ind

- Slæk storsejlskkødet og kør skødevojn mod læ
- Slæk bomnedhal
- Skød forsejlet længere i borde med et barberhal

• Båden er tung på roret

- Gennaker er ikke trimmet korrekt

- Slæk gennaker skødet, indtil det bliver lidt ustabil i forliget Fald lidt af, slæk skøde og storsejlskkøde

• Gennaker er ustabil og viser tegn på at ville kollapse bagved storsejl

- Kursen er for lav

- Gå højere op mod vinden. Trim/slæk på skødet og gennaker begynder at rotere til luv

• Båden har ikke fart nok

- Gennaker er trimmet for stramt

- Slæk skødet indtil forliget bliver ustabil tin luff

I mellemluft er båden hård på roret. I hård vind skærer båden op og kan ikke holdes på kurs med roret. Båden har ikke fart nok i forhold til vinden og andre både.

- Spiler er trimmet forkert
- Storsejl er trimmet for stramt
- Spiler er skødet forkert

- Spiler halet for meget til læ. Flyt spilerstagen 50-80 cm væk fra forstaget. Fald lidt af. Slæk storskødet og bomnedhal således at storsejlet ikke længere trækker
- Fald af i pustene/slæk skøderne. Skal skødes så langt agterud som muligt for at åbne spileren og gøre den fladere. Luv skøde skal være lidt lavere end læ skøde. (Tilpas højden på spilerstagen)
- Er stagen sat for højt, lukker spilerens sidelig i læ Er stagen sat for lavt, klapper spileren for tidligt

Båden har ikke nok fart for spiler i forhold til vinden og andre både.

- Storsejl er skødet forkert
- Forkert mastekrængning

- Slæk storskødet
- Gør sejlet dybere ved at slække bomudhalet
- Masten bør stå lodret eller sågar hælde fremover for at få optimal fart på læns
- Slæk agterstaget
- Skød spileren godt til luv og sørg for, at spileren ikke stoppes ved at skøde for hårdt i læ
- Spileren skal flyve højt og frit til luv

Spileren er ustabil og svinger fra side til side på læns i frisk luft.

- Spiler er skødet forkert
- Kursen er for plat

- I frisk luft flyttes skødepunktet længere frem for at få mere kontrol over spileren. Hal barberhalene
- Skær en smule op og båden bliver mere stabil

PROBLEM

MULIG ÅRSAG

LØSNING

Båden er meget hård på roret og søger op mod vinden. Kan kun holdes på bidevindskurs ved at holde kraftigt igen på rorpinden.

- Storsejlets kappe lukker for meget
- Storsejlet tvister ikke nok
- Vindtrykket i storsejlet er for kraftigt
- Forsejlet er for fladt
- For meget sejl i forhold til vind

- Hal agterstag mere
- Slæk storsejls-skøde eller bomnedhal
- Kør skødevojn længere til læ
- Kør skødevojn længere ud på bommen og tot Cunningham-halet
- Flyt forsejlets skødepunkt lidt frem
- Reb storsejl og/eller skift forsejl

Du holder ikke samme højde som de øvrige både.

- Forstagsspænding for lav.
- Storsejl/forsejl er skødet forkert.

- Hal agterstag og tot undervanter op.
- Skød storsejl og forsejl længere ind og kontrollér korrekt tvist (ticklers reagerer tilsvarende på forskellige højder langs forliget).

Ved sejlads uden spiler er båden for hård på roret og søger op i vinden. (Båden vil altid være mere luvgerrig på halv vind end på kryds.)

- Storsejlet er skødet for stramt
- Forsejl er skødet forkert
- Er forsejlet for langt inde kommer der bagluft i storsejlet. Så tror man, at storsejlet er slækket for meget og haler ind

- Slæk storsejls-skødet og kør skødevojn mod læ
- Slæk bomnedhal
- Skød forsejlet længere i borde med et barberhal

• Båden er tung på roret

- Gennaker er ikke trimmet korrekt

- Slæk gennaker skødet, indtil det bliver lidt ustabil i forliget Fald lidt af, slæk skøde og storsejls-skøde

• Gennaker er ustabil og viser tegn på at ville kollapse bagved storsejl

- Kursen er for lav

- Gå højere op mod vinden. Trim/slæk på skødet og gennaker begynder at rotere til luv

• Båden har ikke fart nok

- Gennaker er trimmet for stramt

- Slæk skødet indtil forliget bliver ustabil tin luff

I mellemluft er båden hård på roret. I hård vind skærer båden op og kan ikke holdes på kurs med roret. Båden har ikke fart nok i forhold til vinden og andre både.

- Spiler er trimmet forkert
- Storsejl er trimmet for stramt
- Spiler er skødet forkert

- Spiler halet for meget til læ. Flyt spilerstagen 50-80 cm væk fra forstaget. Fald lidt af. Slæk storskødet og bomnedhal således at storsejlet ikke længere trækker
- Fald af i pustene/slæk skøderne. Skal skødes så langt agterud som muligt for at åbne spileren og gøre den fladere. Luv skøde skal være lidt lavere end læ skøde. (Tilpas højden på spilerstagen)
- Er stagen sat for højt, lukker spilerens sidelig i læ Er stagen sat for lavt, klapper spileren for tidligt

Båden har ikke nok fart for spiler i forhold til vinden og andre både.

- Storsejl er skødet forkert
- Forkert mastekrængning

- Slæk storskødet
- Gør sejlet dybere ved at slække bomudhalet
- Masten bør stå lodret eller sågar hælde fremover for at få optimal fart på læns
- Slæk agterstaget
- Skød spileren godt til luv og sørg for, at spileren ikke stoppes ved at skøde for hårdt i læ
- Spileren skal flyve højt og frit til luv

Spileren er ustabil og svinger fra side til side på læns i frisk luft.

- Spiler er skødet forkert
- Kursen er for plat

- I frisk luft flyttes skødepunktet længere frem for at få mere kontrol over spileren. Hal barberhalene
- Skær en smule op og båden bliver mere stabil

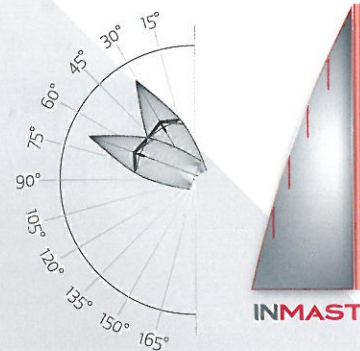
Tips Rullesejl:

RULLEMAST STORSEJL

Masttrimmet er essentielt for, at rulle stor-sejlet fungerer optimalt. Krummer masten for meget, er det vanskeligt at rulle sejlet ind/ud. En tommelfinger regel er at mastens for-udgangs-krumning på midten skal være max. 0,2 % af forligsmålet (P- mål). Eksempel: Forligsmål på 10 meter = optimal krumning på 2 cm. (målt uden spænding på agerstag).

Rulleprofilen inde i masten skal spændes ifølge masteproducentens anvisning (ikke for løst ikke for hårdt!).

Optimal vindvinkel ved ind- og udrulning er 30-70°, mens der holdes igen på udhal og skøde. Slæk på agterstag.

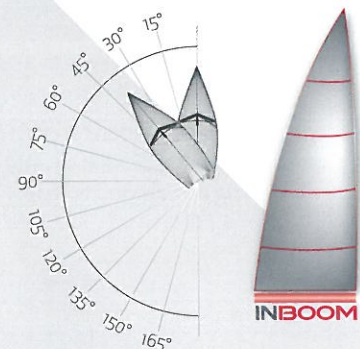


RULLEBOM STORSEJL

Bomvinklen i forhold til masten er afgørende for, at rullesejlet vil fungere. Vinklen skal være den samme hver gang, der rulles. Ruller sejlet for langt frem skal bommen hæves en lille smule. Ruller sejlet for langt tilbage skal bommen sænkes en lille smule.

Ved indrulning holdes igen på faldet, så sejlet rulles kompakt ind.

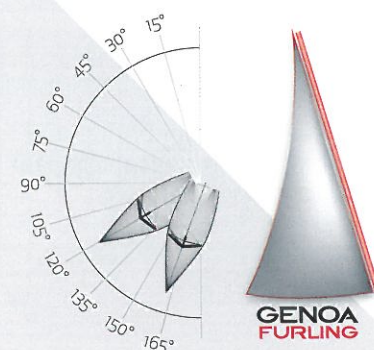
Den optimale vindvinkel ved indrulning er 0-40°



RULLE FORSEJL

Forstagsspænding på rulle forsejlet har en stor betydning for, hvordan sejlet ruller. Des mere ret forstaget står desto fladere er sejlet, og derved lettere at rulle. Ved indrulning hold da ikke for meget igen på skødet.

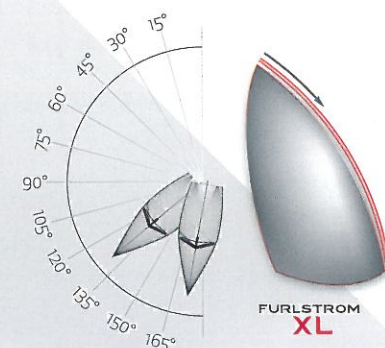
Den optimale vindvinkel ved indrulning er 120-160° om muligt.



RULLE TOP-DOWN (Furlstrøm XL)

Ved ind-og udrulning sørg for maksimal spænding på kablet. Rul altid samme retning på kablet ved indrulning.

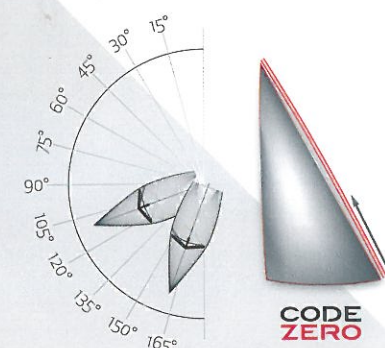
Den optimale vindvinkel ved indrulning er 130-170°, om muligt. Ved indrulning holdes igen på skødet. Ved kurser fra ca. 120-170° kan barber hal med fordel anvendes.



RULLE BOTTOM-UP (Code 0, Furlstrøm, Code Permanent Hoist)

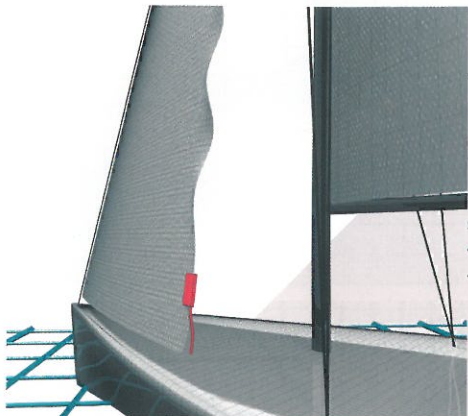
Ved ind-og udrulning sørg for maksimal spænding på kablet. Rul altid samme retning på kablet ved indrulning.

Den optimale vindvinkel ved indrulning er 110-160°, om muligt. Ved indrulning holdes igen på skødet. For optimal trim kan barberhal med fordel anvendes.



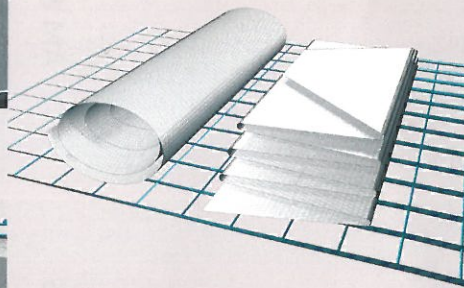
Et sejl udsættes for enorme mekaniske belastninger i løbet af årene. Dit sejl er designet til at kunne modstå disse. Skader opstår, når et sejl skal optage kræfter, som det ikke er designet til.

UNDGÅ BLAFRENDE SEJL



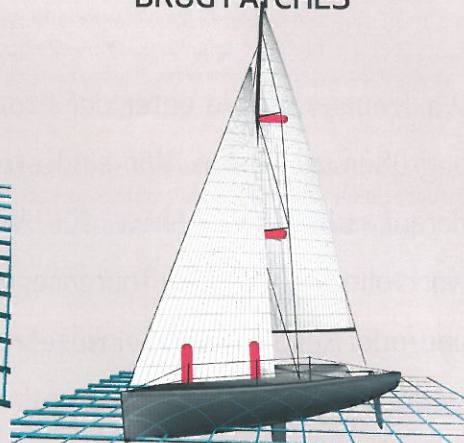
Ved blafrende agter- eller underlig, strammes lidselinen. Reb sejlet, såfremt det står og slår.

UNDGÅ KNÆK



Fold (zig-zag) eller rul sejlene omhyggeligt efter brug. Ideelt set rulles et EPEX-sejl op fra top til underlig, før vinteropbevaring. Dette for at undgå permanente folder/knæk.

BRUG PATCHES



Steder, hvor sejlet kommer i berøring med riggen eller andre dele af båden, som f.eks. salingshorn, sceptre, prædikestol og radar, bør beskyttes med nummerdugspatches, for at undgå unødigt friktion.

Mekaniske Belastninger

Vi forbedrer løbende sejlenes UV-resistens, men ved også at der er en betydelig stigning i UV-stråling.

BRUG COVER

Brug altid cover, når båden er fortøjet. Vi har udviklet en række let håndterbare produkter, f.eks. Boomcover, FurlCover, ZipPack.

UV COVER

Rulleforsejl er normalt forsynet med UV-beskyttelse. Sørg for at rulle sejlet korrekt ind. UV-beskyttelsen skal være på ydersiden.

UNDGÅ UV-PÅVIRKNING

Tag dine sejl ned i stille vejr for at undgå UV-påvirkning. Gloende hede og flagrende sejl er skadeligt for sejlene.

UV Beskyttelse

Det er vigtigt at holde sejlet rent, for at bevare de oprindelige materialeegenskaber.

FOREBYG MUG

Lad aldrig fugtige sejl stå oprullet eller sammenfoldet i mere end et par dage. Fugt forårsager mug, som kan være svært at fjerne. Skyl sejlet regelmæssigt med rent vand for at fjerne salt og lad sejlet tørre grundigt. Saltvand har en stærk hygroskopisk virkning og tørrer aldrig rigtigt.

KORREKT RENGØRING

Brug varmt vand eller citronopløsning til rengøring af sejl. De fleste pletter kan fjernes ved hjælp af en blød børste. Brug aldrig kemiske opløsnings- eller rengøringsmidler, da disse kan ødelægge sejludgens egenskaber.

VINTER SERVICE

Aflever dit sejl til årlig vask og/eller opbevaring. Vore SailPoints tilbyder en bred vifte af vinterservices (sejlhotel), som kan forlænge dit sejls levetid!

Rengøring

Garantibetingelser

Vi gør opmærksom på, at alle garantiydelser bortfalder af følgende grunde:

- 1/ U hensigtsmæssig håndtering, såsom overbelastning (sejl ikke tilpasset vindforhold eller ikke rebet) eller overspænding forårsaget af deckgear (for meget skøde- eller faldspænding.)
- 2/ Brug af rulleforsejl uden UV-beskyttelse/cover.
- 3/ Ved ændringer, som er foretaget af en ikke-Elvstrøm anerkendt sejlmager.
- 4/ Anvendelse af kemiske opløsnings- eller rengøringsmidler.

I tilfælde af reklamation, bedes du kontakte dit lokale SailPoint. Find det på elvstromsails.com. Alle reklamationer skal godkendes af Elvstrøm Sails forud for eventuel reparation.

Lieber Segler!

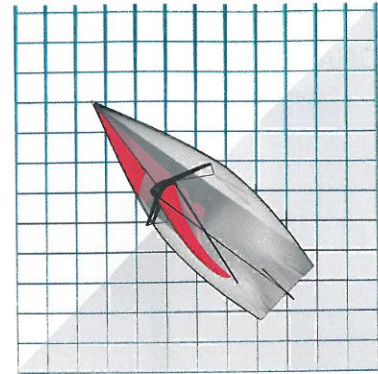
Wir freuen uns, Sie unter der Krone begrüßen zu dürfen. Wir sind stolz darauf, unser Know-how für Ihre wertvolle Freizeit beim Tourensegeln und/oder Regattasegeln einzusetzen. Damit Sie Ihre Elvstrøm Segel optimal genießen können, empfehlen wir Ihnen die Segel- und Segeltipps in dieser Broschüre zu folgen. Und denken Sie daran, sich mit Ihrem örtlichen Elvstrøm Sail- oder ServicePoint für den zukünftigen Service ihrer Segel unter mysails.elvstromsails.com anzumelden.

Fair Winds, Team Elvstrøm Sails

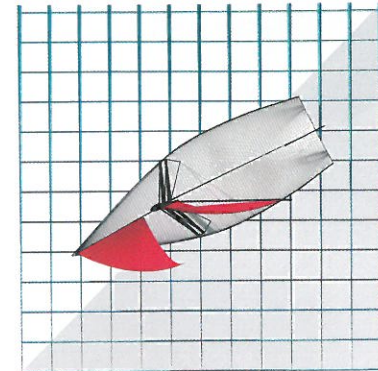


Registrieren Sie Ihre Elvstrøm Segel online und profitieren Sie vom Service Ihres bevorzugten Elvstrøm SailPoints mysails.elvstromsails.com

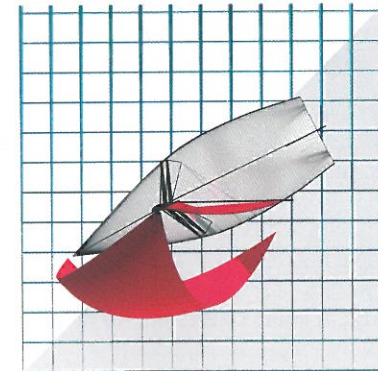
AM WIND



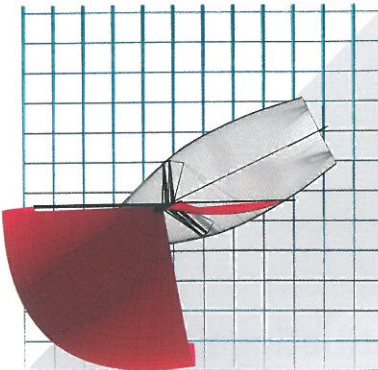
RAUMSCHOTS



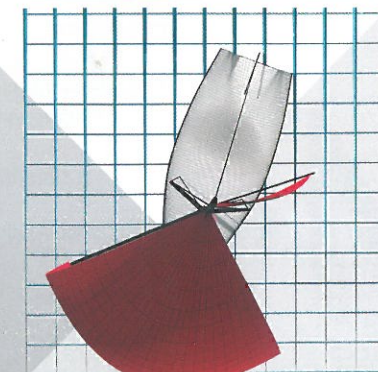
RAUMSCHOTS MIT GENNAKER



RAUMSCHOTS MIT SPI



VOR DEM WIND MIT SPI



PROBLEM

MÖGLICHE URSACHE

LÖSUNG

Das Schiff ist stark luvgerig – es kann nur mit starkem Gegenruder an der Kreuz gehalten werden.

- Achterliek des Großsegels schließt zu sehr
- Großsegel twistet nicht genug
- Großsegel zu bauchig.
- Fock zu flach
- Zu viel Segelfläche für den Wind
- Achterstag dichter
- Schot oder Baumniederholer fieren
- Traveller etwas nach Lee fahren
- Unterliek und Cunningham dichter
- Schotrutscher vom Vorsegel weiter nach vorne
- Großsegel reffen und/oder Vorsegel wechseln

Sie können nicht dieselbe Höhe wie die übrigen Schiffe fahren.

- Vorstag hängt zu stark durch
- Großsegel/Vorsegel falsch geschotet
- Achterstag und Unterwanten dichter
- Großsegel dichter und Fock weiter innen schoten den Twist kontrollieren (auf Windfäden achten!)

Auf spitzen, raumen Kursen ohne Spi ist das Schiff stark luvgerig. (Das Schiff wird auf raumen Kursen immer luvgeriger sein als „am Wind“.)

- Großsegel zu dicht
- Vorsegel falsch geschotet
- Der Kurs ist für die Windstärke zu spitz. Nimmt man das Vorsegel jedoch zu dicht, gibt es einen Gegenbauch im Großsegel
- Schot fieren und Traveller weiter nach Lee fahren
- Niederholer fieren
- Vorsegel mit einem Barberholer dichter schoten

• Starker Ruderdruck

• Gennaker falsch getrimmt

• Gennakerschot fieren, bis es im Vorliek etwas instabil wird. Leicht abfallen, Gennakerschot und Großsegel leicht fieren.

• Gennaker ist instabil und neigt dazu, hinter dem Großsegel zu kollabieren

• Zu tiefer Kurs

• Etwas höher am Wind fahren. Trimmen /fieren Sie die Schot und der Gennaker beginnt sich nach Luv zu drehen

• Geringe Bootsgeschwindigkeit

• Gennaker ist zu dicht für den Kurs

• Gennakerschot fieren, bis er im Vorliek etwas instabil wird

Schon bei Mittelwind zuviel Ruderdruck und in starken Böen schießt das Schiff in den Wind. Das Schiff hat Raumschots unter Spinnaker nicht genügend Geschwindigkeit im Vergleich zu anderen Schiffen.

- Spinnaker falsch geschotet
- Großsegel zu dicht
- Spinnaker falsch getrimmt

- Spinnaker ist zu weit in Lee
- Spinnakerbaum 50-80 cm vom Vorstag fahren
- Großschot und Baumniederholer fieren, damit das Großsegel nicht mehr zieht
- In den Böen etwas abfallen/Schoten fieren
- So weit achtern wie möglich schoten, um den Spinnaker zu öffnen und flacher zu machen
- Luvschot sollte etwas niedriger als Leeschot stehen
- Höhe von Spinnakerbaum anpassen (Ist der Baum zu hoch, schließt der Spi in Lee. Ist er zu weit unten, fällt der Spi zu früh ein.)

Das Schiff hat vor dem Wind unter Spinnaker nicht genügend Geschwindigkeit.

- Großsegel falsch geschotet
- Falscher Mastfall

- Großschot fieren; Segel bauchiger machen
- Der Mast soll senkrecht oder leicht nach vorne stehen. Achterstag fieren
- Spinnaker weit nach Luv schoten, und die Leeschoten so weit offen fahren, dass der Spi hoch und frei nach Luv fliegen kann

Das Schiff beginnt Vor dem Wind unter Spi zu „geigen“. Der Spinnaker ist instabil und schwenkt von der einen zur anderen Seite.

- Spinnaker falsch getrimmt
- Kurs ist zu vorlich

- Bei auffrischendem Wind den Schotpunkt nach vorne
- Barberholer dicht nehmen
- Etwas anluven und der Spi wird stabiler

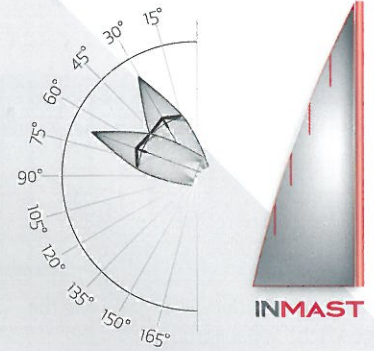
Tips Rollsegel:

ROLLMAST GROSSEGEL

Damit das Rollgroßsegel optimal funktioniert, ist das Trimm des Mastes sehr wichtig. Mit gebogenem Mast ist es schwierig, das Segel Ein- und Auszurollen. Faustregel: Die Mastbiegung in der Mitte soll max 0,2% des Vorlieks (P-Maß) sein. Beispiel: Vorliek 10m= optimale Biegung 2 cm (gemessen ohne Spannung am Achterstag).

Das Rollprofil im Mast muß nach den Anweisungen des Herstellers gespannt werden (Nicht zu locker und nicht zu fest!).

Optimaler Windwinkel zum Rollen ist 30-70° und mit Spannung auf Unterliek und Schot/Baumniederholer. Das Achterstag sollte dabei lose sein.

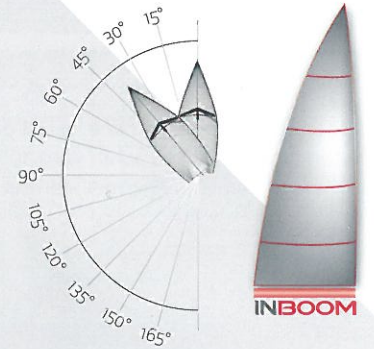


ROLLBAUM GROSSEGEL

Der Winkel von Mast und Baum ist für das Rollen entscheidend. Beim Einrollen muß der Winkel immer gleich sein. Rollt das Segel zu weit vor, muß der Baum etwas angehoben werden. Rollt das Segel zu weit zurück, muss der Baum ein wenig gesenkt werden.

Beim Einrollen muss das Fall unter Spannung gehalten werden, damit das Segel kompakt gerollt werden kann.

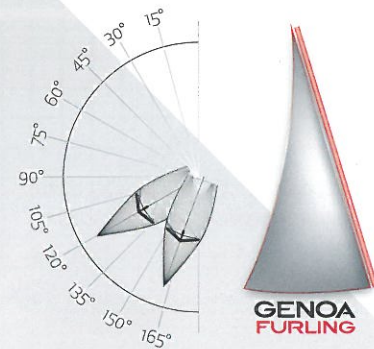
Der optimale Windwinkel beim Einrollen ist 0-40°.



ROLLVORSEGEL

Die Spannung des Vorstags bei einem Rollvorsegel ist für das Rollen von großer Bedeutung. Je gerader das Vorstag, desto flacher ist das Segel, und damit ist es leichter zu rollen. Beim Einrollen soll die Schot nicht zu voll gefiert werden, aber etwas unter Spannung gehalten werden.

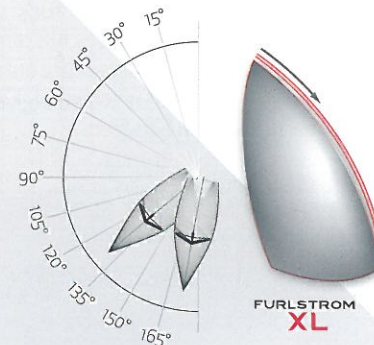
Der optimale Windwinkel beim Einrollen ist wenn möglich 120-160°.



TOP-DOWN ROLLEN (Furlstrøm XL)

Beim Ein- und Ausrollen der Segel ist eine maximale Kabelspannung wichtig, und es sollte immer in die gleiche Richtung gerollt werden.

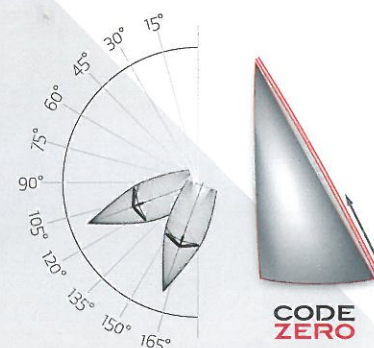
Der optimale Windwinkel beim Einrollen ist wenn möglich 130-170°. Beim Einrollen muß die Schot relativ stramm gehalten werden. Beim Segeln auf Kursen von 120-170°, kann mit dem Barberholer mit Vorteil getrimmt werden.



BOTTOM-UP ROLLEN (Code 0, Furlstrøm, Code Permanent Hoist)

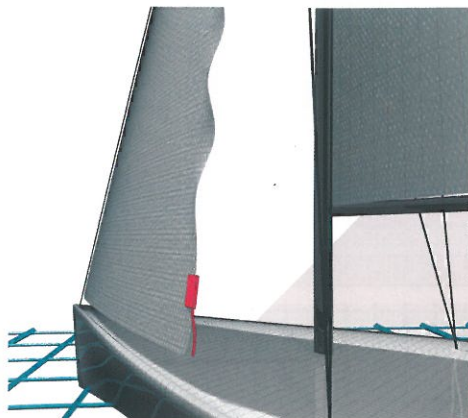
Beim Ein- und Ausrollen der Segel ist eine maximale Kabelspannung wichtig, und es sollte immer in die gleiche Richtung gerollt werden.

Der optimale Windwinkel beim Einrollen ist wenn möglich 110-160°. Beim Einrollen muß die Schot relativ stramm gehalten werden. Um das Trimmen zu optimieren, kann der Barberholer mit Vorteil angewendet werden.



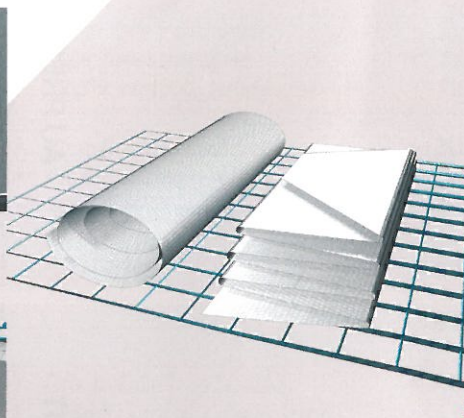
Segel sind im Laufe der Jahre enormen mechanischen Belastungen ausgesetzt. Ihre Segel sind designt, diesen Belastungen auszuhalten. Schäden entstehen wenn ein Segel Kräfte aufzunehmen hat, für denen es nicht designt ist.

FLATTERN VERMEIDEN



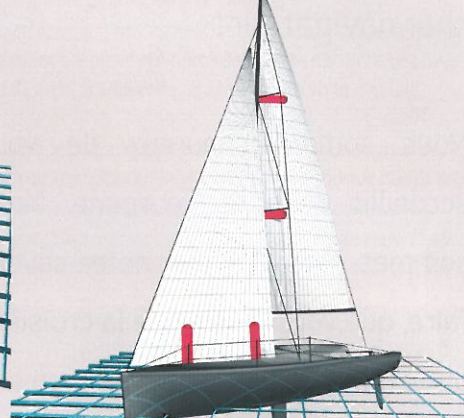
Unnötiges Flattern und Schlagen der Segel vermeiden. Um ein unruhiges Achter- oder Unterliek zu beruhigen benutzen Sie bitte die eingebauten Regulierleine. Rechtzeitig reffen.

KNICKE VERMEIDEN



Falten (Zig-Zag) oder rollen Sie Ihre Segel sorgfältig nach dem Segeln. Ein EPEX Segel sollte idealerweise von Topp zum Unterliek gerollt werden, wenn es ins Winterlager geht. Dies um Dauerknicke zu vermeiden.

PATCHES VERWENDEN



Stellen an denen das Segel das Rigg oder andere Bauteile, wie z.B. Salinge, Relingstützen, Bugkorb, Radar berührt, sollen mit Insigniapatches geschützt sein.

Mechanische Belastungen

Wir verbessern ständig die UV-Beständigkeit unserer Segel. Auf der anderen Seite haben wir eine zunehmende UV-Strahlung feststellen müssen.

PERSENING BENUTZEN

Wenn nicht gesegelt wird, immer Persenninge überziehen. Wir haben eine Reihe von Produkten entwickelt, die sehr leicht zu handhaben sind, d.h. FurlCover, ZipPack.

UV PERSENING

Rollvorsegel sind meist mit UV-Schutz ausgestattet. Vergewissern Sie sich, dass das Segel richtig eingerollt wird. Der UV-Schutz muss auf der Außenseite sein.

UV-EINWIRKUNG VERMEIDEN

Nehmen Sie die Segel runter bei stillem Wetter um UV-Einwirkung zu vermeiden. Glühende Hitze und flatternde Segel sind schädlich für Segel.

UV Schutz

Es ist wichtig Ihre Segel sauber zu halten, um die ursprünglichen Materialeigenschaften zu erhalten.

SCHIMMEL VERMEIDEN

Feuchte Segel nie mehr als ein paar Tage eingerollt oder eingepackt liegen lassen. Feuchtigkeit verursacht Schimmel, der sehr schwierig zu entfernen sein kann. Regelmäßiges Ausspülen und anschließendes Trocknen, hilft das Salz aus den Segeln zu entfernen. Salz wirkt hygroskopisch und begünstigt die Schimmelbildung.

KORREKTE REINIGUNG

Warmes Wasser oder Zitronenlösung verwenden, um Ihre Segel zu reinigen. Die meisten Flecken können mit einer weichen Bürste entfernt werden. Die Anwendung von chemischen Reinigungsmitteln birgt Gefahren, die für uns nicht kalkulierbar sind, deshalb raten wir von deren Anwendung ab.

WINTER SERVICE

Geben Sie Ihre Segel zum alljährlichen Waschen und/oder Aufbewahrung ab. Unsere SailPoints bieten Winter-Dienstleistungen (Segel-Hotel) an, die die Lebensdauer Ihrer Segel verlängern wird!

Reinigung

Garantiebedingungen

Wir weisen darauf hin, dass alle Garantieleistungen aus folgenden Gründen erlöschen:

- 1/ Unsachgemäße Handhabung hierzu gehört u.a. Überbelastung (Segel nicht an Windverhältnissen angepasst oder nicht gerefft) oder Überdehnung durch Deckgear (zu viel Schot- oder Fallspannung.)
- 2/ Das Segeln mit Rollvorsegeln ohne UV-Schutz.
- 3/ Bei Änderungen, die von einem Nicht-Elvstrøm Sails Segelmacher, gemacht worden sind.
- 4/ Anwendung von chemischen Lösungs- oder Reinigungsmitteln.

Im Falle einer Garantieleistung kontaktieren Sie ihren SailPoint vor Ort. Diesen finden Sie unter elvstromsails.com. Alle Reklamationen müssen vor der Reparatur von Elvstrøm Sails genehmigt werden.

Chère navigatrice,
cher navigateur !

Nous sommes heureux de vous accueillir sous la Couronne. Nous sommes fiers d'utiliser notre savoir-faire, que vous fassiez de la croisière ou de la régates. Pour profiter au mieux de votre voile, utilisez nos conseils d'utilisation et de navigation de cette brochure. Et n'oubliez pas de prendre contact avec votre agent ou point service local pour un futur service sur mysails.elvstromsails.com.

Bon vent, l'Equipe Elvstrøm Sails

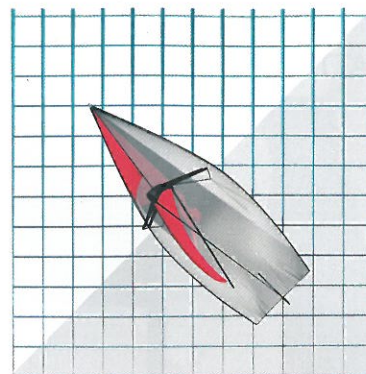
Scan me



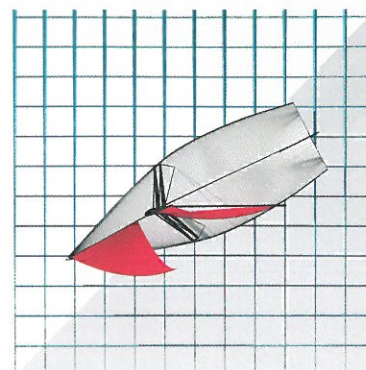
Enregistrez votre voile en ligne et bénéficiez
du service de votre agent préféré.
mysails.elvstromsails.com

Conseils de navigation

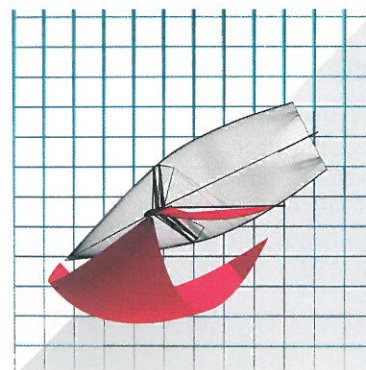
AU PRÈS



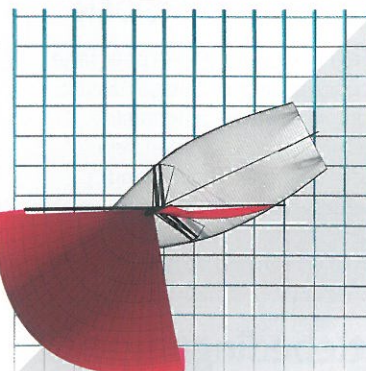
AU PORTANT



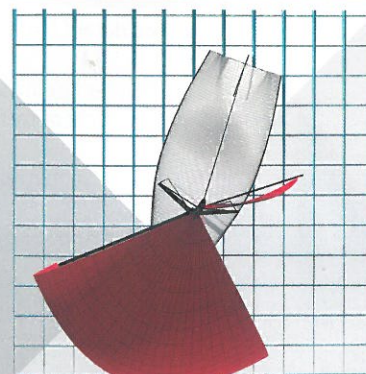
ABATTRE AVEC
LE GENNAKER



AU LARGUE SOUS
SPINNAKER



AU VENT ARRIÈRE
SOUS SPINNAKER



PROBLÈMES

CAUSE

SOLUTION

Bateau très ardent, c'est-à-dire que le bateau est très lourd sur la barre, et tente de remonter face au vent en causant une pression importante sur la barre.

- Chute de la Grand-Voile trop fermée.
- Trop peu de vrillage dans la Grand-Voile.
- Grand-Voile trop chargée.
- Voile d'avant trop plate.
- Trop de vent pour la surface de voile.

- Cintrez plus le mât avec le pataras.
- Choquez l'écoute de grand-voile ou le hale-bas
- Choquez le chariot de grand-voile.
- Contrôlez la tension de drisse et/ou utiliser le cunningham.
- Déplacez le point d'écoute de la voile d'avant vers l'avant.
- Réduire la grand-voile ou changer de voile d'avant.

Vous ne pouvez pas remonter aussi près du vent que des bateaux similaires
Mauvaise capacité à remonter au vent.

- Etai pas assez tendu.
- Grand-Voile mal réglée.
- Voile d'avant mal réglée.

- Tendrez le pataras et les bas haubans pour augmenter le cintre du mât.
- Bordez l'écoute de GV et remonter le chariot de GV au vent.
- Si cela ne suffit pas, soulagez l'étai et recommencer.
- Bordez l'écoute du foc et vérifiez le vrillage de la chute. (Tous les pennons doivent bouger simultanément sur le guindant)

Au portant sans spi le bateau est ardent et à tendance à loffer.
(Remarque : la plupart des bateaux ont cette tendance).

- Grand-Voile trop bordée
- Voile d'avant mal réglée (trop bordé, le foc peut renvoyer dans la GV, amenant à la conclusion erronée que la voile devrait être moins bordée).

- Choquez la grand-voile
- Choquez le chariot de grand-voile
- Choquez le hale-bas
- Gréez un barber hauler sur l'écoute de foc pour réduire le renvoi dans la GV.

• Lourd à la barre (ardent)

• Gennaker mal réglé

- Relâchez l'écoute du gennaker jusqu'à ce qu'il commence à faseiller sur le guindant, puis le reborder très légèrement pour stopper le faseyement.
- Abattez légèrement, relâchez l'écoute et la grand-voile

• Le gennaker faseille et a tendance à s'affaisser derrière la grand-voile.

• Vitesse trop faible

- Choquez l'écoute et le gennaker commencera à remonter au vent et se gonfler.

• Bateau lent

• Le gennaker est trop bordé par rapport à l'angle du vent.

- Choquez l'écoute du gennaker jusqu'à ce qu'il commence à faseiller sur le guindant, puis le reborder très légèrement pour stopper le faseyement

Excessivement lourd à la barre au portant avec un spinnaker. Le bateau a tendance à partir au lof, et il est difficile de tenir un cap. Faible vitesse du bateau avec un spinnaker, par rapport à la force du vent et à d'autres bateaux similaires.

- Mauvais réglages du spinnaker.
- Grand-voile trop bordée.
- Écoute de spinnaker mal réglée.

- Choquez l'écoute du spinnaker et utilisez un barber hauler si nécessaire
- Descendre le tangon de 50-80 cm
- Choquez l'écoute de GV et un peu de hale-bas, afin d'ouvrir la chute de la voile.
- S'assurer que le point d'écoute du spinnaker au vent soit un peu plus bas que le point d'écoute sous le vent (ajuster avec la hauteur du tangon).

Mauvaise vitesse du bateau avec un spinnaker.

- Grand-voile mal réglée.
- Quête du mat trop importante.

- Choquez l'écoute de GV.
- Creusez la GV en choquant un peu de drisse et de bordure.
- Le mât doit être vertical ou même penché en avant (quête) pour une vitesse optimale au débridé.
- Choquez le patarras pour réduire le cintre du mât.
- Basculez le spi au vent, attention à choquer aussi l'écoute de spi.

Spinnaker instable et il se balance d'un côté et de l'autre quand le vent monte. Le bateau se met à rouler.

- Spinnaker mal réglé.
- Écoute de spinnaker trop bordée.

- Par vent frais, stabilisez le spinnaker avec un barber hauler, et sur-bordez un peu, afin de fermer la chute.
- Loffez légèrement pour augmenter la stabilité.

Conseils de base

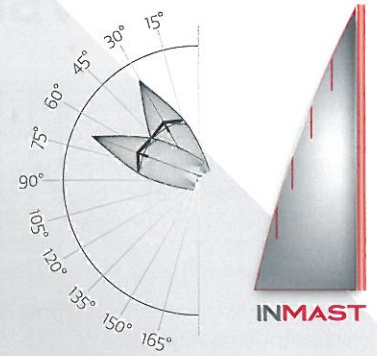
GRAND-VOILE ENROULEUR DANS LE MAT

Un réglage correct du gréement est essentiel pour que la grand-voile enrouleur fonctionne correctement. Si le mât est trop cintré, il sera difficile d'enrouler la voile. Une règle de base est de s'assurer que le mât enrouleur a un pré-cintre de max 0.2% de la longueur du guindant (ou mesure de P).

Exemple : une GVE avec un guindant de 10 mètres doit avoir un pré-cintre de 2 cm (mesuré sans tension).

Le profil enrouleur dans le mât enrouleur doit être tendu selon le guide donné par le fabricant du mât. (Ni trop peu ni pas assez).

L'angle de vent optimal lors de l'enroulement ou du déroulement est de 30 à 70° avec une tension raisonnable sur le bout de bordure, ainsi que sur l'écoute principale. Rappelez-vous pas de tension de pataras trop importante.

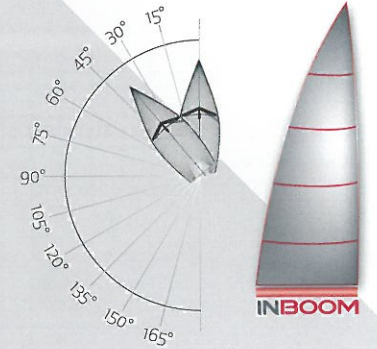


GRAND-VOILE POUR BOME ENROULEUR

L'angle de bôme par rapport au mât est le paramètre le plus important pour un enroulement en douceur dans une bôme enrouleur. Si la voile se roule trop vers l'avant, la bôme est trop basse et doit être relevée. Et si la voile se roule trop vers l'arrière, la bôme doit être abaissée.

Lors de l'enroulement, assurez-vous qu'il y ait un peu de tension sur la drisse de GV afin d'enrouler la voile serrée.

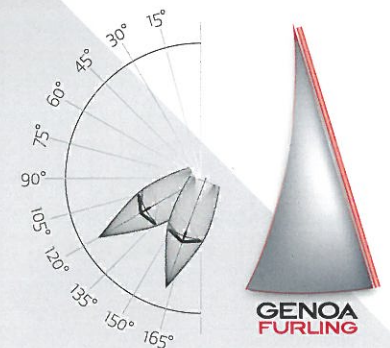
L'angle de vent optimal est de 0 à 40°.



VOILE D'AVANT ENROULEUR

La tension de l'étai a un impact sur l'enroulement de la voile. Avec un étai tendu, la voile est moins courbée, ce qui permet un enroulement plus facile. Ne retenez pas trop l'écoute lors de l'enroulement (mais sans avoir une voile qui faseille de trop).

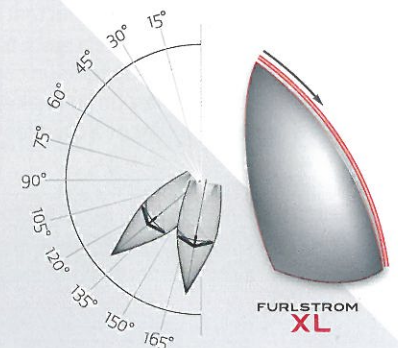
L'angle de vent optimal par rapport à l'enroulement est de 120 à 160°, si possible.



ENROULEUR TOP-DOWN (Furlstrøm XL)

Lors de l'enroulement d'une voile équipée d'un câble anti-torsion, le câble doit être correctement tendu. Enroulez toujours dans le même sens.

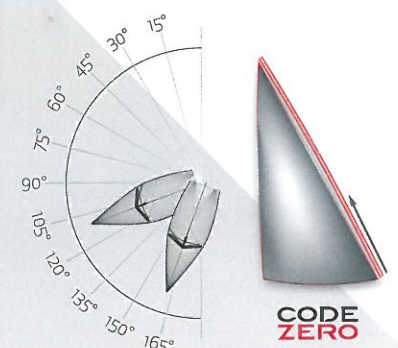
L'angle de vent optimal par rapport à l'enroulement est de 130 à 170°, si possible, et l'écoute est relâchée en même temps qu'on enroule, sans que la voile faseille. Pour naviguer avec cette voile dans des angles de 120-170°, un barber-hauler est recommandé.



ENROULEUR PAR LE BAS (Code 0, Furlstrøm, Code Permanent Hoist)

Lors de l'enroulement d'une voile équipée d'un câble anti-torsion, le câble doit être correctement tendu. Enroulez toujours dans le même sens.

L'angle de vent optimal par rapport à l'enroulement est de 110 à 160°, et l'écoute est relâchée en même temps qu'on enroule, sans que la voile faseille. Pour naviguer avec cette voile, un barber-hauler est recommandé.

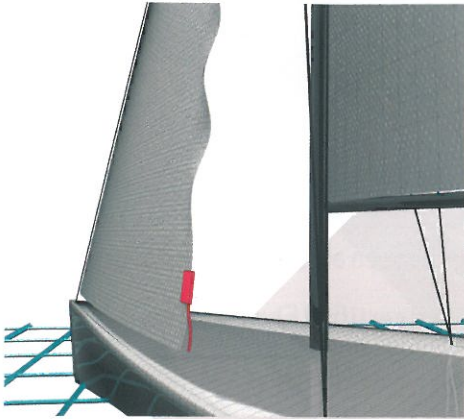


Conseils de manipulation

French

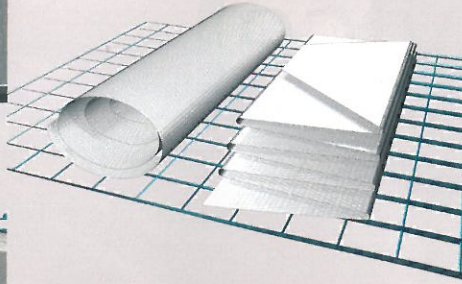
Au cours de sa vie, une voile peut subir des efforts mécaniques importants. Votre voile a été conçue pour résister à ses chocs. Des dommages surviennent lorsqu'une voile doit supporter des charges pour lesquelles elle n'a pas été conçue.

EVITER LE FASSEYEMENT



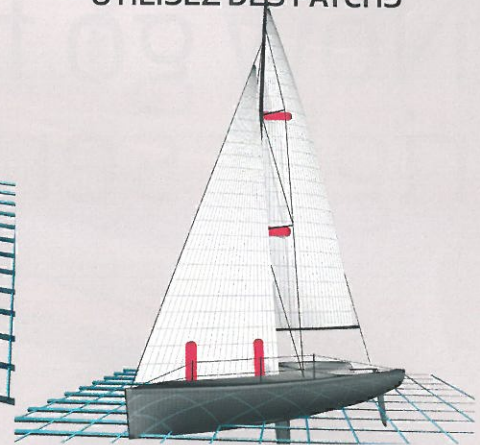
A chaque fois que vous remarquez que la chute d'une voile faseille, il faut tendre le nerf de chute. Pour éviter le fasseyement de la grand-voile, il faut réduire à temps (prise de ris).

EVITEZ LES PLIS



Assurez-vous de rouler ou de plier correctement votre voile (en zig-zag). Idéalement une voile EPEX doit être roulée du point de drisse vers la bordure lors de son stockage hivernal. Cela évitera les plis permanents.

UTILISEZ DES PATCHS



Partout où votre voile peut toucher des parties du bateau comme les barres de flèches, l'enrouleur, les chandeliers, le radar, etc... utilisez des patchs en insignia autocollant pour protéger votre voile des frottements inutiles ou ragage.

Impacts Mécaniques

Nous améliorons constamment la résistance aux UVs de nos voiles. D'autre part, nous sommes conscients de l'augmentation significative du rayonnement UV (Ultra-Violet).

UTILISEZ TOUJOURS UNE HOUSSE DE PROTECTION

Utilisez toujours une housse hors navigation. Nous avons développé une gamme de produits très faciles à manipuler, à savoir housse de Grand-Voile, housse de Génois Enrouleur, Zippack.

PROTECTION UV

Les voiles d'avant enrouleurs sont généralement équipées d'une protection UV. Assurez-vous de bien enrouler la voile dans le bon sens. La protection doit se trouver à l'extérieur de l'enroulement.

EVITER LES IMPACTS SUR LES PROTECTIONS UV

Descendez vos voiles dans des conditions calmes pour éviter d'abîmer la protection UV. Les températures élevées et le fasseyement des voiles sont néfastes pour les protections UVs.

Protection UV

Garder vos voiles propres est important pour conserver les propriétés du matériau d'origine.

EVITEZ LA MOISSURE

Ne laissez jamais vos voiles mouillées enroulées ou emballées plus de quelques jours car l'humidité provoquera de la moisissure, et cela peut être difficile à nettoyer, voire impossible à enlever. Chaque fois que vous en avez l'occasion, lavez votre voile à l'eau claire et séchez là. L'eau salée a un fort effet hygroscopique et sèche difficilement.

NETTOYAGE CORRECT

Utilisez de l'eau tiède, avec un solvant au citron pour nettoyer votre voile. Vous pouvez vous débarrasser de la plupart des tâches en utilisant une brosse douce. N'utilisez jamais de solvants chimiques ou de détergents car ils peuvent détruire l'intégrité matérielle de votre voile. Ne pas utiliser de nettoyeur haute pression.

HIVERNAGE

Remettez-nous votre voile pour le lavage et/ou le stockage annuel, ainsi qu'une révision. Nos points de vente offrent une large gamme de service hivernaux (stockage hors du bateau) qui prolongeront la durée de vie de votre voile.

Nettoyage

Conditions de garantie

Veillez noter que toutes les garanties seront résiliées pour les raisons suivantes :

- 1/ Une utilisation inappropriée, entraînant des charges trop importantes (conditions de vent non adaptées à la voile, ou voile non arisée dans du vent fort) ou des tensions trop importantes (tensions d'écoute ou de drisse trop importantes).
- 2/ Utilisation des voiles sur enrouleur sans protection UV.
- 3/ Modifications effectuées par un voilier autre qu'Elvstrøm Sails.
- 4/ Utilisation de solvants chimiques ou de détergents, de nettoyeur haute-pression.

Contactez toujours votre point de vente local Elvstrøm Sails, que vous trouverez sur elvstromsails.com. Toute réclamation ou demande de garantie doit être approuvée par Elvstrøm Sails avant toute réparation ou modification.

You have chosen the right sail Now go for the right service!

Thank you for having chosen an Elvstrøm sail. Our broad network of qualified and certified Elvstrøm Sail- and ServicePoints is ready to service your sail. Register your product and select your preferred point of service for future service calls.



Register now:
mysails.elvstromsails.com

Find the product no. on this
label at the tack of your sail:





Hand in your sail for an annual service check - to secure the value, the performance and the lifespan of your sail. Use our Elvstrøm Sails Service Book to log the service at our approved SailPoints. The service book is delivered with your sail. In that way you can document that your sails have been serviced and are up-to-date.

Find your Sail- or ServicePoint all over the world!



exko
time to listen

**Our
approach to
sustainability**

- embark on our journey!

