



INBOUWINSTRUCTIE VARION FOKROLLER

Tsjerkebuorren 43
8625 HB Oppenhuizen

T 0515 559 555
M 06 233 40 960

www.varionvaarplezier.nl
info@varionvaarplezier.nl

Januari 2021, zevende herziene druk

Geachte koper,

U bent nu in het bezit van de VARION onderdekse fokroller welke blijkens de ervaringen van inmiddels vele honderden watersporters tot de besten mag worden gerekend. Om ook u met volle tevredenheid van het product te laten genieten, is het van belang, dat de volgende aanwijzingen worden opgevolgd.

Omdat het systeem op verschillende boottypes toepasbaar is, is het moeilijk om een eensluidende inbouw instructie te leveren; enige creativiteit wordt daarom van de gebruiker gevraagd, met name waar het gaat om de montage onderdeks en de geleiding van de eindloze bedieningslijn onder het voordek en in de kuip.

Daarom worden hierna de punten opgesomd, waar vooral zorg aan dient te worden besteed.

HET LEVERINGSPAKKET

Een standaard levering bestaat uit: *fokroller* met lange as, stalen *montagestift*, *rubberen plug*, een POM *dekdoorvoer* 32/34 mm. met TEFLON grafietkogel, *een D-sluiting* en *een topwartel* naar keuze.

Op verzoek van de cliënt extra: *een 6 mm. dubbelgevlochten bedieningslijn* op maat, een POM *afhoudring*. *2 clamcleats* met geleideoog.

DE INBOUW

Na controle van het leveringspakket **begint u met het bepalen van de plaats, waar het voorzeil op het voordek moet worden aangeslagen**. Meestal is dat punt al bekend danwel zichtbaar. Mocht u van mening zijn, dat dit aanslagpunt wat meer voorlijk danwel achterlijk moet komen, bijv. na geconstateerde loefgierigheid danwel lijgierigheid, ofwel door ruimtegebrek, dan is het wel zaak, dat u zich van tevoren verdiept in de klassevoorschriften van uw (wedstrijd) boot om een eventuele diskwalificatie of afkeuring na meting te voorkomen. Ook verdient het aanbeveling om bij medebootbezitters van hetzelfde type uw licht op te steken. U kunt ook door Googelen langs diverse fora veel aan de weet komen.

Voor een perfecte werking is het belangrijk, dat de as van de *fokroller* zuiver in lijn komt met het voorlijk van de genua. Dit vergt de nodige accuratesse bij het bepalen van de plaats en de constructie van het beslag onderdeks, waaraan de trommel later wordt gemonteerd.

Denk daarbij ook aan de masttrim, welke zo'n beetje in de meest voorkomende positie dient te zijn afgesteld.

U kunt om enigszins te weten te komen, waar de fokroller ongeveer aan de boeg moet worden gemonteerd een rekarme lijn ofwel het fokkeval naast of langs het voorschip houden en zo het raakpunt aan de boeg verkennen.



Wanneer u zich heeft verzekerd van het juiste aanslagpunt aan dek en ook middels het voorgaande inzicht heeft in de montageplaats onderdeks, kunt u de meegeleverde *dekdoorvoer* monteren. U begint met het 32 mm gat voor de *dekdoorvoer* te boren, om die vervolgens met behulp van een *dichtpasta*, bijvoorbeeld *Sika 291* of *292* en *zelftappers* of *platkopboutjes* door en door in het dek te monteren.

De volgende stap is het ***aanbrengen van het montagebeslag in het voorschip.***

U voert nu het val of de rekarme lijn door het hart van de aangebrachte dekdoorvoer om zo de precieze bevestigingsplaats onderdeks te kunnen aftekenen. Wanneer inbouw plaatsvindt zonder staande mast, bijv. tijdens winteropslag, hou er dan rekening mee dat u het definitieve aanhechtingspunt moet kunnen aanpassen na plaatsing van mast en tuig. Voorlijk en fokrolleras moeten als gezegd in lijn staan.

Het te monteren beslag kan variëren van *een 40 mm. breed U-profiel, een sterk T-profiel of een oogbout*, tegen of door de boeg geschroefd. Een goede optie kan zijn, om het montagebeslag van flink wat dicht opeenliggende gaten te voorzien en/of de verbinding met de fokroller middels een losse *koppelse*t tot stand te brengen (zie website "Varion fokroller toebehoren") Het voordeel hiervan is, dat kleine correcties later door aanpassing van die *koppelse*t mogelijk worden. Soms kan het zijn dat u uw heil moet zoeken in een constructie, waartussen de trommel onder tegen het dek aan wordt gemonteerd. Het dek moet deze belasting vanzelf wel aankunnen. In elk geval moet het materiaal corrosiebestendig en voldoende sterk zijn: RVS AISI 316 of geanodiseerd aluminium met een dikte van tenminste 4 mm wordt hierbij aanbevolen¹.

U steekt nu van onderen af de as door de *dekdoorvoer*, en zet de *fokroller* even provisorisch vast aan het montagebeslag. Controleer nogmaals of alles in lijn staat. Bepaal nu hoe ver de as bovendecks moet uitsteken. In de meeste gevallen blijkt een lengte van 25 mm. voldoende².

U bent vrij in het bepalen hiervan, de toerzeiler zal de voorkeur geven aan een wat grotere spleet tussen dek en zeil i.v.m. het zicht naar voren, terwijl de wedstrijdzeiler de fok liefst plat over dek voert.

Na vaststelling en markering van de lengte zaagt u het overtollige *asdeel* af, rekening houdende met minimaal 6 mm. "vlees" boven het boorgat ten behoeve van de *harpsluiting*, waarna u dat gat met een diameter van 6 mm. zuiver midden en loodrecht door de as boort. Breng met de centerpunt de markering aan, de HSS-boor zal anders gemakkelijk afglijden langs het harde staaloppervlak. Het kan ook nuttig zijn om eerst een centerpuntje te maken met een 3 mm boor. Zet de as klem in een bankschroef of boorstandaard om verdraaien tijdens het boren te voorkomen. Pas snijtapolie toe, en oefen behoorlijke druk uit bij een laag toerental.

U kunt ook een sleuf zagen in de kop van de buis, breed en diep genoeg om de zeilkous die zich in de halshoek van de genua bevindt in te laten. Maar kies alleen voor deze optie wanneer de as er niet te zeer door verzwakt.

Boor een gat met een diameter gelijk aan de dikte van de zeilkous haaks ten opzichte van het eerste, voldoende lager en zaag er naartoe. Wanneer dit klaar is, ontbraamt u zaagsneden zo netjes mogelijk. Inwendig kan dit met een metaalfreesje of een boor, omwikkeld met waterproof schuurpapier, korrel 320. De eventueel aangebrachte sleuf werkt u netjes af met een zoete platte vijl.

Het materiaal moet zorgvuldig worden ontdaan van mogelijk achtergebleven staalstofdeeltjes.

Zorgvuldig *napolijsten* van het bewerkte staal dient ter voorkoming van vliegroest en putcorrosie.

Nog beter is het om het bewerkte asdeel te passiveren (dompelen in water/salpeterzuur 50/50 bij temperatuur 50 graden Celsius gedurende 30 minuten en goed naspoelen).

Belangrijk: Tenslotte drukt u de meegeleverde rubberplug in de as tot vlak onder het boorgat.

¹ Voor de Randmeerklassen is een standaard beslag verkrijgbaar, dat door middel van een oogbout in de boeg wordt gemonteerd en dit fungeert dan tevens als sleepoog en voor het traileren. Aan het profiel bevindt zich een extra oog ten behoeve van de zwaardtalie. Om verdraaien als gevolg van de eenpuntsmontage te voorkomen, wordt Sika 291 aangebracht voor een solide hechting.

² Mocht in een later stadium worden overgegaan op uitbreiding met de VARION reefset, dan kan het nodig zijn om de uitsteek bovendecks iets te wijzigen, hetgeen dan mogelijk moet zijn middels het verlengen van de toegepaste koppelse



Nu is de beurt aan de eindloze bedieningslijn.

Deze moet van *dubbelgevlochten polyester* zijn met een dikte van 6 mm en niet te glad.

Ook moet u het touw niet tussen de vingers plat kunnen knijpen. Het moet dus rond blijven.

Soms gaat ze tot achterin de kuip, maar vaak wordt gestopt nabij de mastkoker. Dit verschilt per boottype en individuele wens.

De lijn dient ononderbroken en zonder noemenswaardige verdikking ter plaatse van de "las" te worden aangebracht. Het aan elkaar maken kan met een smeltlas gevolgd door een bindsel, dat met *naald en dun polyestergaren* wordt aangebracht. Zie het eveneens te downloaden instructieblad. Op YouTube vindt u ook instructievideo's om met splitsgereedschap een eindloze verbinding te maken. Realiseert u zich, dat de eenmaal aaneen genaaide/gelaste lijn niet meer door gesloten *geleideogen* kan worden gevoerd. Er zijn *open beugels* verkrijgbaar, ook kunt u natuurlijk de leiogen tevoren aan de lijn schuiven.

Om de lijn te fixeren, dienen één of twee *clamcleats* danwel een *alu kikker* op de mastkoker of aan de kuiprand te worden gemonteerd. De beide parten moeten samen kunnen worden belegd om slippen van de lijn en onverhoeds uitrollen van het voorzeil te vermijden. Denk ook hierbij weer eerst goed na over de juiste montageplek. Zo moet voorkomen worden, dat men met de voeten in de lus blijft haken of dat de lijn verward raakt met ander touwwerk.

Ook hier weer kan het geen kwaad om eens te kijken hoe anderen dit hebben gedaan.

De *witte draagring met de geleidewieltjes* tenslotte kan met enige kracht verdraaid worden wanneer dat nodig is om deze mooi in één lijn te krijgen met de bedieningslijn. Wanneer dit onverhoopt te zwaar gaat, dan kunt u bij fokrollers van aankoopdatum vóór 2021 de *touwschijf* verwijderen middels het losdraaien van het *imbusborgschroefje*.

Zet een merkje met viltstift boven het vlakje op de as, waarop het schroefje wordt aangedraaid, zodat dit bij het terugplaatsen van de touwschijf weer op de juiste plek kan worden vastgezet.

Door de 6 *imbusboutjes* van het *lagerhuisdeksel* een ietsje te lossen, kan de draagring gemakkelijker worden verdraaid. Monteer alles weer in omgekeerde volgorde en houdt de fokroller zekerheidshalve een tijdje ondersteboven om te zien of er geen olie weglekt. Mocht dit zo zijn, neem dan het deksel helemaal los en plaats de O-ring weer goed terug in de daarvoor bestemde groef.

Bij fokrollers vanaf aankoopdatum 2021 draait u de 4 schroefjes van de schermkap een klein beetje los en draait u ze na het in lijn brengen weer niet al te strak aan.

Tenslotte nog de behandeling van het voorstag.

Met de meegeleverde harpsluiting wordt nu het voorzeil aan de fokrolleras gekoppeld.

De tophoek wordt aan de topwartel bevestigd en het zeil kan worden gehesen.

Doordat de fok op spanning wordt gebracht tijdens het hijsen, komt het voorstag er wat slapjes bij te hangen. Het kan gebeuren, dat dit tijdens het oprollen problemen geeft: het stag kan opgepikt worden en daardoor in het zeil bekneld raken.

Met de meegeleverde *afhoudring*, welke *boven* de *topwartel* wordt aangebracht, wordt dit al deels voorkomen. (Bij Harken 164/162 en zo ook bij de Varion wartel is "boven" de zijde waar zich de borgveer bevindt.)

Mocht dit niet afdoende blijken, dan is de oplossing gelegen in het aanbrengen van een stuk *koordlastiek* aan het voorstag, dat voorzien van een lusje op een *reefhaakje* aan dek of aan het *sleepoog* voor de boeg (bij Randmeer) kan worden belegd. Hierdoor wordt de speling in het slappe voorstag opgeheven en blijft dit uit de buurt van het zich oprollend voorzeil. Bij meerdere boottypen kan dit strak zetten ook onderdeks plaatsvinden.

In veel gevallen is het aanwezige voorzeil voorzien van *leuvers*, deze moeten verwijderd worden om beschadiging van het doek tijdens het inrollen te voorkomen.

Het voorlijk blijkt dan vaak ook niet stijf / sterk genoeg om vliegend gehesen te worden, het is dan raadzaam om verbetering aan te laten brengen door een zeilmaker of de aanschaf van een nieuw voorzeil te overwegen. Wanneer u voorstag en leuvers echter wilt behouden, dan is dat mogelijk middels toepassing van een z.g. *hoistable swivel*. (Harken)

Meer hierover vindt u op onze website.

Belangrijk!

Een normale *genua* of welk ander voorzeil ook is niet gemaakt om gereefd te kunnen worden, doet u dit toch, dan staat het zeil er vermoedelijk slecht bij en tevens wordt de levensduur ervan bekort. De VARION *fokroller* is ontwikkeld voor het varen onder vol tuig en om het voorzeil snel en zonder gevaar voor de bemanning te kunnen bergen. Wanneer u toch gereefd wilt kunnen zeilen, lees dan verderop over het VARION *rolreefsysteem*.



ONDERHOUD en GARANTIE

Wij wensen u veel zeilplezier met uw nieuwe aanwinst, welke nauwelijks onderhoud behoeft op het af en toe eens *schoonmaken* van het geheel na. Met name vervuiling van de *touwschijf* door touwrafels dient te worden voorkomen. De *bedieningslijn* moet regelmatig gecontroleerd worden op slijtage, met name ter plekke van de las en het deel dat over de schijf beweegt en zonodig vervangen worden.

De *aslagering* bevindt zich in een *oliebad* en behoeft geen regelmatige smering.

Vóór aanvang van het seizoen raden wij u aan even te controleren of het *inbusborgschroefje* in de touwschijf nog goed is aangedraaid, zodat deze niet kan doorslippen. Voeg desnoods wat *Loctite* toe.

Met inachtnaam van bovenstaande adviezen blijft u verzekerd van een storingvrije werking.

U heeft 3 jaar garantie op eventuele productiefouten. Bewaar daartoe de aankoopbon. Mocht er zich later iets voordoen, laat het ons weten. U kunt verzekerd zijn van een prima service waarbij iedere klacht of probleem welwillend wordt bekeken en verholpen middels herstel of vervanging.

De werking van **de topwartel valt onder de garantie van de desbetreffende fabrikant.** Indien deze door ons is meegeleverd kunt u zich voor garantie ook tot ons wenden of anders tot de leverancier ervan.

Van garantie zijn uitgezonderd fouten of gebreken welke het gevolg zijn van onoordeelkundig gebruik of verkeerde montage. Een voorbeeld van dat laatste is het niet aangebracht zijn van de rubberen plug in de fokrolleras.

Mocht er zich na het verstrijken van de garantieperiode iets voordoen, laat het ons weten. U kunt verzekerd zijn van een prima service, waarbij iedere klacht of probleem welwillend wordt bekeken en verholpen middels herstel of vervanging. Wij behouden ons het recht voor om tussentijdse wijzigingen / verbeteringen door te voeren.

En stellen het op prijs, wanneer u ons op mogelijke onvolkomenheden c.q. onjuistheden in deze instructie wilt wijzen. Ook aanvullingen met betrekking tot de variabelen op diverse boottypen zijn welkom. Tenslotte is de praktijk nog altijd de beste leerschool.

Waarvoor onze dank.

VARION *vaarplezier* wenst u veel vaarplezier!

DE ROLREEFINSTALLATIE

Wanneer u tevens heeft gekozen voor de aanschaf van de VARION *rolreefset*, dan had u de keuze uit levering in losse componenten danwel complete installatie aan huis.

Vanzelfsprekend heeft u uw aanschaf met een vakkudige zeilmaker besproken en samen met deze gekozen voor een bij uw zeilwensen passend tuig

Bij het zelfbouwpakket werd een uitgebreide handleiding meegeleverd, houd er wel rekening mee, dat u vooral de richtlijnen betreffende de juiste maatvoering zeer goed opvolgt !

Ook zult u onze hulp moeten inroepen of die van een staaldraadverwerker bij u in de buurt voor het maken van de spandraad en zelf over wat gereedschap moeten beschikken.

Een opgave hiervan staat vermeld in de betreffende handleiding.

Wanneer u de set geheel afgemonteerd heeft aangeschaft, volgen hier nog wat richtlijnen voor eventuele correcties of kleine onderhoudswerkzaamheden in de toekomst.

Bewaar deze handleiding daarom zorgvuldig.

In de meegeleverde verpakking vindt u een *rubberstopje* voor het waterdicht afproppen van de fokrollerbuis, *3 rvs popnagels 3,2 mm*, een *reservestukje krimpkous* en een *reserve kraterschroefje*.

Afhankelijk van de uitvoering een tweetal *D-sluitingen* of een aangepaste *slotbout*.

U merkt wellicht op, dat het onderste torsiedeel ietwat krom staat. Dat hoort zo. Wij monteren de stagdraad tevoren zodanig strak, dat het rubberen torsiestuk ietsje krom trekt.

Wanneer het reefstok met zeil en al op spanning is gebracht, verdwijnt deze kromming normaal gesproken vanzelf door het opheffen van het hele kleine beetje rek en speling in de staaldraad.

Wanneer de kromming blijft ondanks opspannen, dan moet de draad iets losser worden gezet.

Dit gaat als volgt:

Maak het zeil onder en boven los van de oogboutjes. Verwijder de onderste oogbout, schuif het zeil van bovenaf wat omlaag en draai het imbuskraterschroefje helemaal bovenaan iets los. Door het gat waarin de



onderste oogbout daarnet nog zat kunt u de oogterminal nu zien zitten, u kunt deze met een platbektang of haakje van onderen af beetpakken en linksom draaien: de spandraad wordt nu langer .

Wanneer u nu door het gat opzij naar binnen kijkt, moet het gat in de oogterminal ongeveer voor de helft tot tweederde zichtbaar zijn, het is dus wat naar onderen gedraaid.

Nu wringt u met een priem of schroevendraaier aan de moerzijde van de oogbout het gat in de terminal weer voor de opening en drukt u de oogbout weer door die opening en de oogterminal heen.

Dit kan wat moeite kosten, omdat de gaten niet zuiver in lijn zitten. Zet de oogbout goed vast.

Vergeet niet het imbuskraterschroefje bovenin weer vast te draaien!

Het zeil kan nu weer worden vastgesjord middels de harpsluiting, *slotbout* (en) en/of bindsel.

(harpsluiting of slotbout/oogbout zijn afhankelijk van levering en aanpassing).

Tenslotte nog een tip:

Wanneer u vaak moet strijken, is een zogenaamde *clevispin* of *klaptoggle* 8 x 25 mm van Seasure in een door onszelf verbeterde uitvoering aan te bevelen.

Voor de laatste is gemakkelijk te plaatsen en te verwijderen en heeft een groefje waarin een lijntje of staalstropje kan worden gelegd. Dit maakt u vast aan het oogboutje of harpje zodat het nooit in het water valt, wanneer u de handen vol heeft tijdens het werk met de reefset en mast.

Vergeet ook nooit de *bedieningslijn* met beide parten licht aangespannen te beleggen tijdens het gereefd zeilen om te verhinderen, dat de lijn doorslijpt.

GEBRUIKERSTIPS

Wanneer de reefset met opgerold zeil moet worden vervoerd, bijv. bij een trailerbare boot, dan moet u er om denken, dat het zeil stevig is opgerold en beveiligd tegen afrollen. Tijdens het vervoer van de set moet u de buigkrachten opvangen door deze te verdelen over 2 personen, zodat er geen knik op één punt kan ontstaan, in bijzondere situaties (bijv. extreme kou of door struikelen op ruw terrein) zou de fiberglas buis kunnen breken. Verwijder of zet losse delen strak aan, zodat ze niet lostrillen tijdens het trailervervoer.

Tenslotte

Wanneer u onvolkomenheden ziet of iets mist in deze richtlijn, laat het ons dat weten, de praktijk is de beste leerschool en productverbetering is voor iedereen een goede zaak!

Samen komen we zo tot een prachtproduct, waardoor onze zeilsport nog mooier wordt.