



WICHTIGE INFORMATIONEN

Liebe HAPPY CAT Besitzer!

Herzliche Gratulation zum Kauf Ihres neuen HAPPY CATS. Er wird Ihnen sehr viel Freude und schöne Stunden am Wasser bereiten.

Beachten Sie, dass es Hinweise gibt, die Sie UNBEDINGT wissen und beherzigen sollen.

Lesen Sie bitte vor Ihrer ersten Ausfahrt die folgenden Seiten. Sie ersparen sich dadurch Unklarheiten, schonen das Material und erhöhen die Sicherheit der Besatzung. Darüber hinaus kann die Leistung Ihres HAPPY CATS wesentlich gesteigert werden.

IMPORTANT INFORMATION

Dear HAPPY CAT owner!

Congratulations on purchasing a new HAPPY CAT. You will have many unforgettable hours of fun on the water with it.

There are several things which you should know about and please pay attention to it.

Please read the following pages prior to your first sailing trip. You can avoid uncertainties, protect the material and increase the safety of the crew. Additionally you can essentially improve the performance of your HAPPY CAT.

RUDER

Ruderblatt MUSS KOMPLETT SENKRECHT sein!

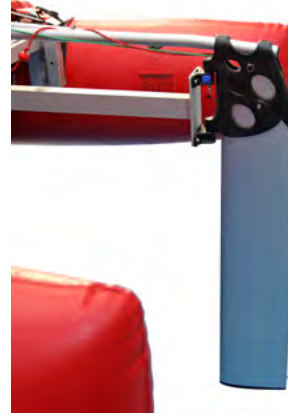
Hauptvorteil:

Minimaler Ruderdruck, Schonung des Materials.

ACHTUNG / ATTENTION !



RICHTIG / CORRECT



RUDDER BLADE

Rudder blade has to be completely vertical!

key benefit:
minimal rudder pressure

MITTELSCHWERT - AM WIND

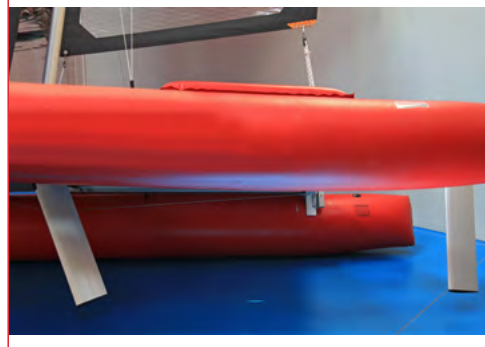
TIPP:

Mittelschwert komplett senkrecht stellen.

Hauptvorteil:

Maximale Höhe fahren, geringste Abdrift.

NICHT OPTIMAL / NOT OPTIMAL



BESSER / BETTER



CENTREBOARD - CLOSE HAULED

TIP: Centerboard completely vertical.

Key benefit:
maximum close hauled distance,
minimum leeway

MITTELSCHWERT - HALBWIND

TIPP:

Mittelschwert leicht schräg stellen.

Hauptvorteil:

Verringerter Widerstand durch geringen Ruderdruck = schneller.

NICHT OPTIMAL / NOT OPTIMAL



BESSER / BETTER



CENTREBOARD - BEAM REACH

TIP: Centerboard slightly angled.

Key benefit:
Reduced drag because of less rudder pressure = faster.

MITTELSCHWERT - VOR DEM WIND

TIPP:
Mittelschwert komplett aufholen.

Hauptvorteil:
Verringerter Widerstand = schneller.

NICHT OPTIMAL / NOT OPTIMAL



BESSER / BETTER



CENTREBOARD - DOWNWIND

TIP:
Centerboard completely up.

Key benefit:
reduced drag = faster.

GROSSSCHOT - DICHT

Die Großschot nur bis zu vorgefertigtem Knoten dicht ziehen. NICHT dichter ziehen!

Stärkeres Dichtholen bietet keinen Vorteil der Segelstellung, strapaziert aber das Material.

Es ist empfehlenswert mehr mit dem Traveller zu arbeiten.

NICHT OPTIMAL / NOT OPTIMAL



BESSER / BETTER



MAIN SHEET - TIGHT

Tighten the main sheet only until the pre-assembled knot. Do NOT tighten more!

Extreme tightening of the sheets does not improve the sail trim, but strains the material.

Better trim is achieved by using the traveller.

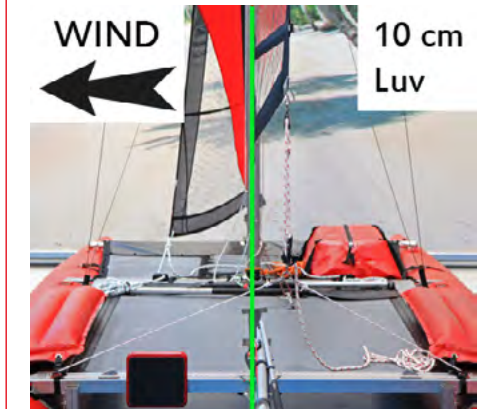
TRAVELLER - BEI AM WIND

TIPP:
Generell den Traveller auf Lee stellen = Kat fährt schneller!

Bei am **Wind/Halbwind** Kursen den Traveller so stellen, dass unterste Segellatte mindestens 10 cm (oder mehr) im Lee steht.

Großsegel nicht über Mitte Richtung Luv stelle = Katamaran wird langsamer.

NICHT OPTIMAL / NOT OPTIMAL



BESSER / BETTER



TRAVELLER - CLOSE HAULED

TIP: Generally setting traveller leeward = catamaran is faster!

To suit **upwind and beam wind** courses, position the traveller to a setting where the lower sail batten points at least 10 cm (or more) to lee.

Do NOT set the main sail across the boat middle windward = catamaran slows down.

TRAVELLER & GROSSSCHOT

Bei **Vorwindkursen**, Traveller nach Lee stellen und Großschot stramm ziehen.

NICHT Traveller mittig lassen mit geöffneter Großschot.

Hauptvorteil:

Segel ‚schließt‘ im oberen Bereich mehr = schneller.

ACHTUNG FALSCH /ATTENTION !



RICHTIG / CORRECT



TRAVELLER & MAIN SHEET

At **downwind** set traveller to lee and tighten main sheet.

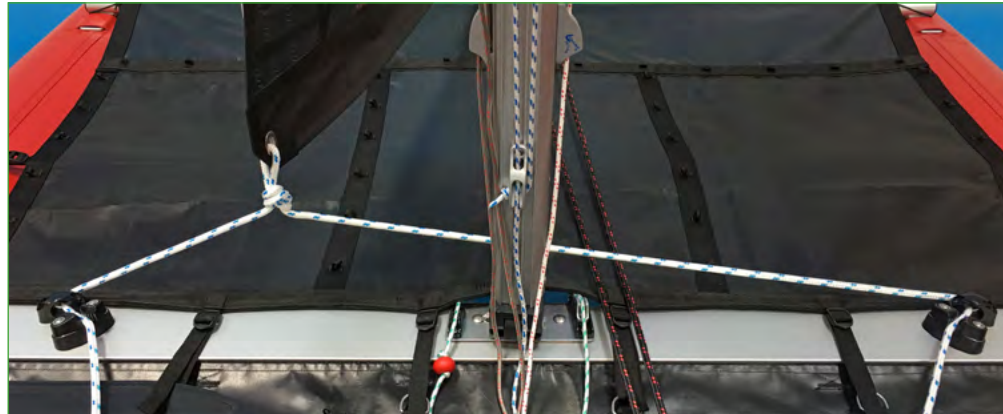
Do **NOT** set the traveller at centre position with open main sheet.

Key benefit:

main sail ‚closes‘ on top = faster.

AM WIND: VORSEGEL-SCHOT BEIHOLEN

Bei am Wind Kursen kann das Vorsegel mit der **Luv-Schot** für eine bessere Segelstellung näher zum Mast gezogen werden.



CLOSE HAULED: BARBER HAUL JIB SHEET

For better sail trim when sailing close hauled, use the **windward jib sheet** to haul the jib closer to the mast.

VORWINDKURSE

TIPP:

Bei Vorwindkursen nicht direkt vor dem Wind (mit komplett offenen Segeln) fahren, sondern Zickzack (mit etwas dichteren Segeln).

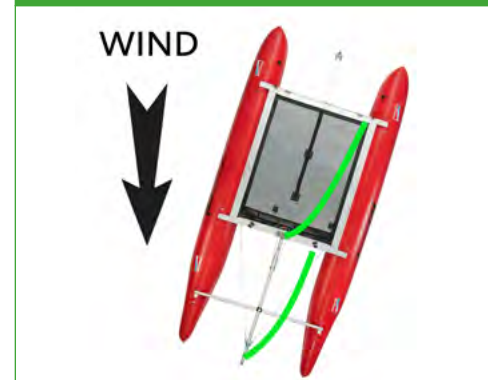
Hauptvorteil:

Zu wahren Wind addiert sich Fahrtwind = schneller.

NICHT OPTIMAL / NOT OPTIMAL



BESSER / BETTER



DOWNWIND

TIP:

At downwind do not sail straight downwind (with open sails), but zig-zag (with slightly tightened sails).

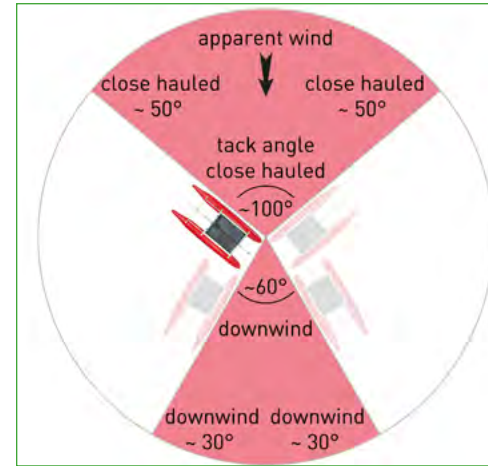
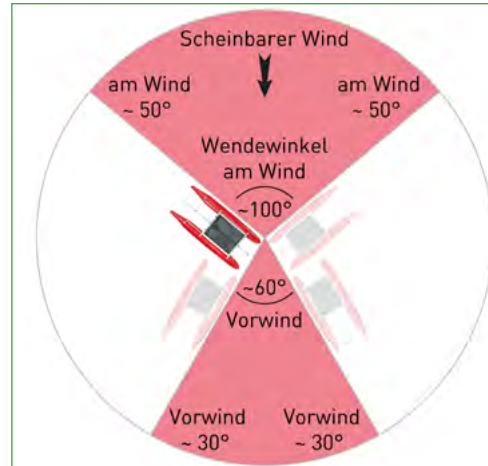
Key benefit:

faster due to apparent wind speed added to true wind.

EINSATZBEREICH FOCK

Der ideale Einsatzbereich des Standard-Vorsegels. Varianz am Wind: Bei Welle etwas tiefer, bei Flachwasser oder Leichtwind etwas höher.

Vorwindkurs: Für schnellere Fahrt ca. 30° anluven statt genau Vorwind zu segeln.



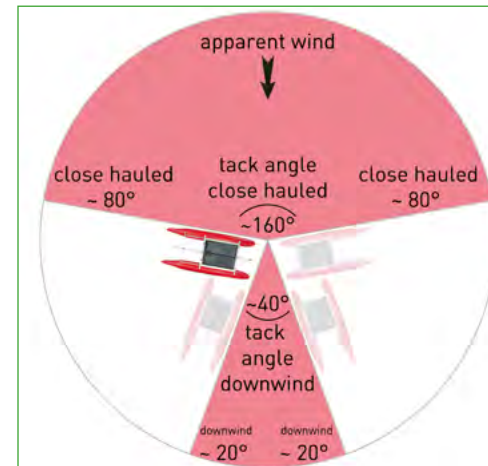
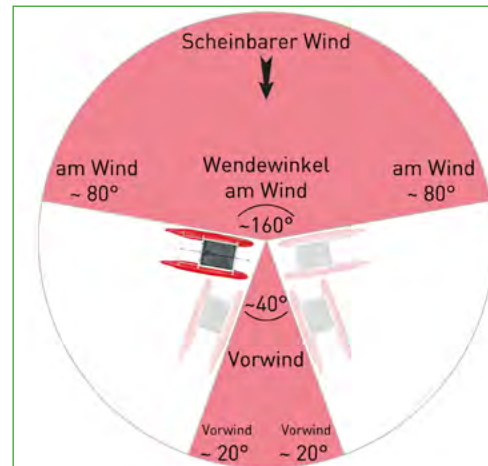
AREA OF USE JIB

The ideal area of use for the standard jib. Variation close hauled: In case of waves a bit lower, at flat water or light wind a bit greater.

Downwind: For more speed go approx. 30° windward instead of flat down.

EINSATZBEREICH GENNAKER 11 m²

Der ideale Einsatzbereich des Gennakers. Auf angegebenen Kursen ca. 30% schneller als normale Fock. Idealer Einsatz: Bei Leichtwind von 1 bis 3 Beaufort mit 2 Personen.



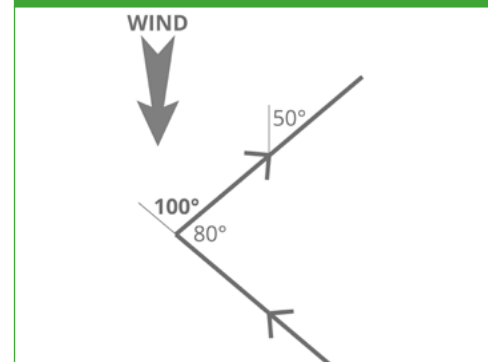
AREA OF USE GENNAKER 11 m²

The ideal area of use for the Gennaker. On shown angles approx. 30% faster compared to standard jib. Perfect for light winds from 1 to 3 Beaufort with 2 persons.

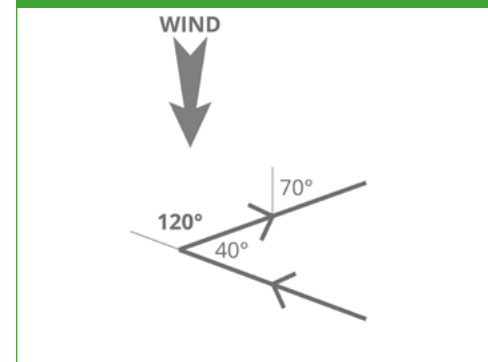
HÖHE SEGELN VERSUS GESCHWINDIGKEIT

Wenn Sie beim Kreuzen viel Strecke machen möchten, können Sie hoch am Wind segeln. Wenn Sie schneller sein möchten, müssen Sie etwas flacher zum Wind segeln.

HOCH AM WIND / CLOSE HAULED



AM WIND / UPWIND



SAIL CLOSE HAULED VERSUS SPEED

If you want to gain a lot of distance when tacking, you have to sail close hauled. If you want to sail faster, you have to sail a more flat angle.

GEWICHTSTRIMM - SITZPOSITION

VORWIND: Gewicht nach hinten verlagern, Kat kann in einen Gleitzustand kommen. Bei weniger Wind etwas weiter vor.

AM WIND: Gewicht nach vorne verlagern, so das Rumpf bis Bugspitze Wasser berührt = geringster Widerstand.



BALANCE WEIGHT - SITTING POSITION

DOWNWIND: Place weight to the rear, catamaran can reach planing conditions. At light wind a bit more to the front.

CLOSE HAULED: Place weight to the front, that hull touches water until the bow tip.

TRAPEZ 1 PERSON

Beim Einzeleinsatz vom Trapez, immer direkt bei der Wante sitzen oder stehen. Wenn möglich in Zugrichtung der Wanten oder davor. So wird das Gewicht mittig am Kat getrimmt und die gesamt Rumpflänge wird genützt = schneller. Zusätzlich werden die Kräfte aufs Rigg reduziert. Das Gewicht nicht Richtung Heck verlagern!

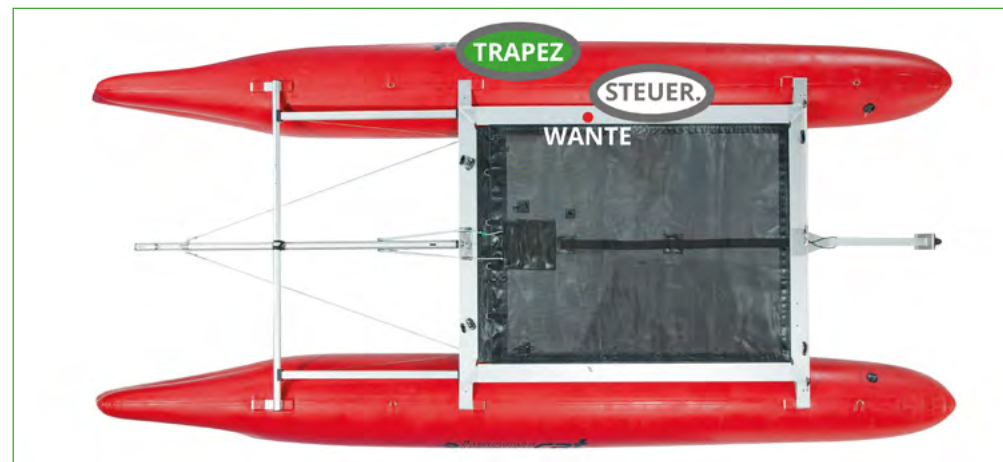


TRAPEZE 1 PERSON

When using the Trapeze always sit or stay directly next to the shroud. If possible in the same angle like the shroud or in front of it. This way the weight is trimmed centered on the cat and the entire hull length is used = faster. Also the forces on the rig are reduced. Do not place the weight towards stern!

TRAPEZ 2 PERSONEN

Wenn zwei Personen segeln, soll die Person im Trapez vor der Wante sitzen oder stehen und der Steuer-mann direkt dahinter. So wird das Gewicht mittig am Kat getrimmt und die gesamt Rumpflänge wird genützt = schneller. Zusätzlich werden die Kräfte aufs Rigg reduziert. Das Gewicht nicht Richtung Heck verlagern!



TRAPEZE 2 PERSONS

If two people are sailing, the person using the Trapeze should sit or stay in front of the shroud and the helmsman directly behind the shroud. This way the weight is trimmed centered on the cat and the entire hull length is used = faster. Also the forces on the rig are reduced. Do not place the weight towards stern!

GROSSEGEL SCHOTHORNBRETT

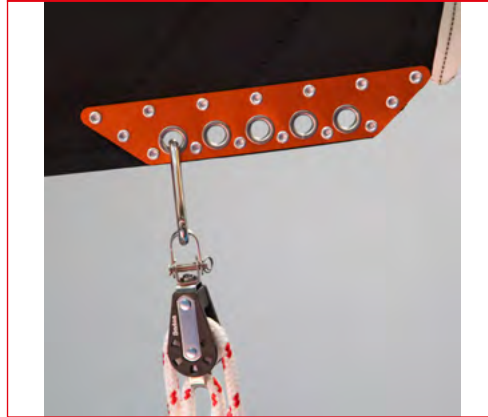
Starkwind:

Schot eher vorne einhängen. Spannung geht ‚ins Segel‘. Segel ‚öffnet‘ im oberen Bereich. Zugrichtung der Schot zieht Segel flacher.

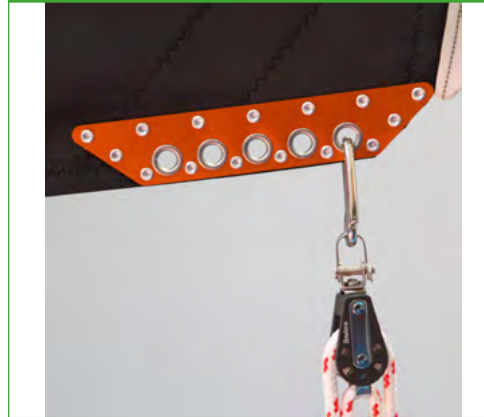
Leichtwind

Schot eher hinten einhängen. Spannung geht aufs Achterliek des Segels. Segel ‚schließt‘ im oberen Bereich. Bauchigeres Segel.

STARKWIND / STRONG WIND



LEICHTWIND / LIGHT WINDS



CLEW BOARD (MAIN SAIL)

Strong winds:

Connect sheet to forward positions. Tension goes into the sail, sail ‚opens‘ on top. The angle of pull flattens the sail.

Light winds:

connect sheet to rear positions. Tension goes at the leech of the sail, sail ‚closes‘ on top.

SEGELLATTEN

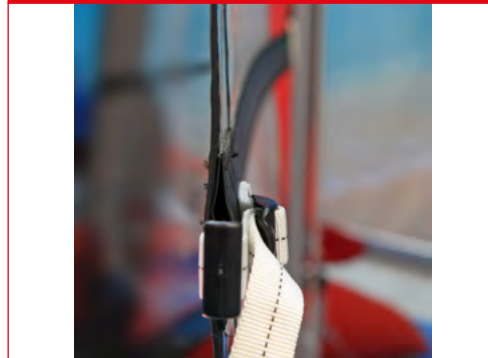
TIPP:

Segellatten mit Gurt spannen.

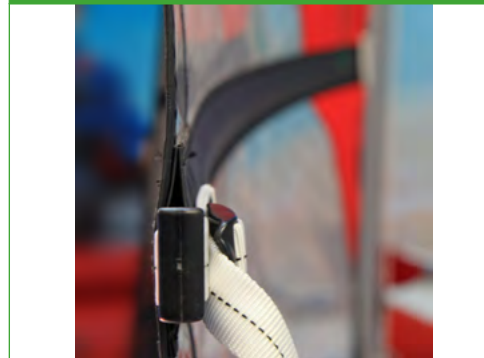
Hauptvorteil:

Mehr Profiltiefe im Segel = schneller.

NICHT OPTIMAL / NOT OPTIMAL



BESSER / BETTER



BATTENS

TIP:

Use the straps to tighten sail battens.

Key benefit:

optimized sail profile = faster.

VORLIEKSTRECKER GROSSEGEL

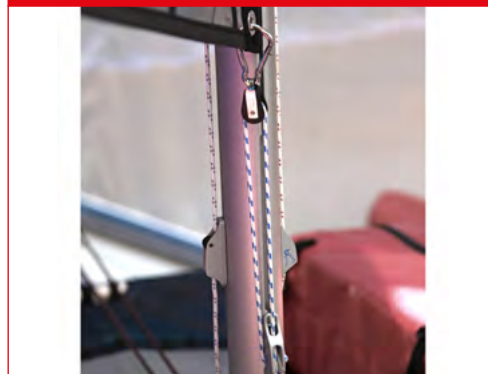
Bei Starkwind den Vorliekstrecker des Großsegels kräftig spannen (Tuch kommt nach vorne, Mast biegt nach hinten, Segel ‚öffnet‘ oben.)

Bei Leichtwind nicht spannen.

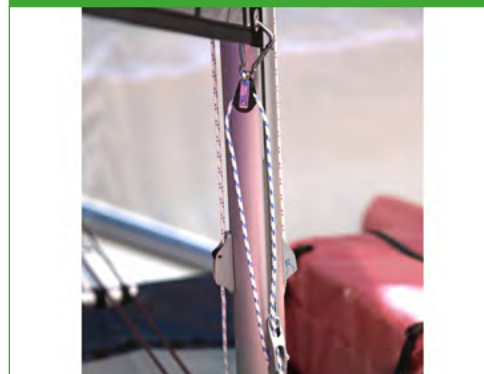
Hauptvorteil:

Flacheres bzw. bauchigeres Segel.

STARKWIND / STRONG WIND



LEICHTWIND / LIGHT WIND



CUNNINGHAM MAIN SAIL

Pull tight at strong winds. (sailcloth goes forward, mast bends rear, sail opens on top)

At light wind do not tighten!

Key benefit:

flattened or improved belly of sail

VORSEGEL-VORLIEK-STRECKER
(dünne weiße Schnur)

Mit zwei Finger das Segel nach unten ziehen und die dünne Schnur **NUR LEICHT** spannen.

Wenig Spannung = leichte Falten entlang des Vorlieks, ist aber besseres Profil = mehr Leistung!

VORSEGEL-ACHTERLIEK-STRECKER (dünne weiße Schnur, ab 2016er Modelle)

Wenn Achterliek flattert, die dünne Schnur leicht spannen.

WANTEN WINDFÄHNCHEN FIXIEREN

Falls die Windfäden an den Wanten hinunter rutschen sollten, kann dies mit einem kleinen Stück Klebeband gestoppt werden.

ZU VIEL / TOO MUCH

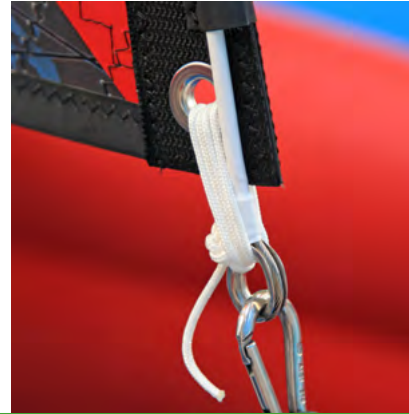
Zu viel Fock-Strecker Spannung verursacht eine ‚Nase‘ am Vorliek der Fock = schlechtes Segelprofil.

Daher Tipp beachten ...

Too much tension of jib luff causes a "nose" at the luff of the jib.

Therefore pay attention to the tip...

NUR LEICHT / ONLY GENTLE



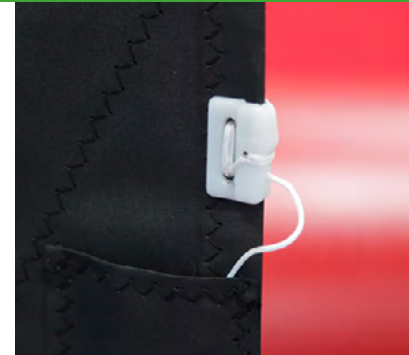
JIB-LUFF TENSIONER
(little white rope)

Pull the sail gentle with two fingers down and **ONLY GENTLE** tighten the lacing.

Less tension = small creases along the luff, but this is better for sailing than too much tension!

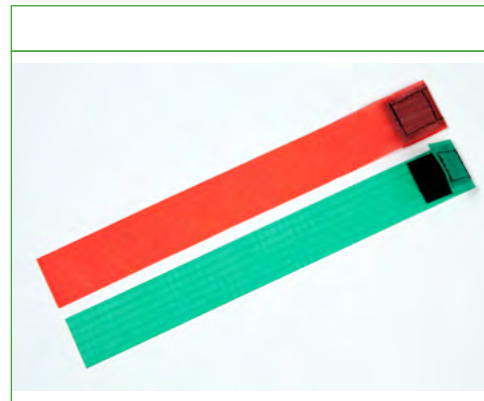
Key benefit:
better sail profile = increased performance.

GESPANNT / TENSION



JIB-LEECH LINE (thin white rope, since 2016 models)

If jib leech flutter, tighten the lacing slightly.



FIXING SHROUD WIND INDICATORS

If the shroud indicators tend to slip down on the shrouds, they can be stopped with a little piece of tape.

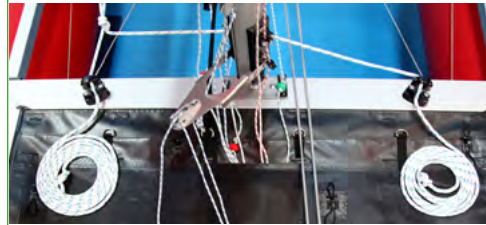
MASTROTATION/ Mast rotation

Am Wind / close hauled

Leichtwind/light wind: 45° - 60°
Mittelwind/moderate wind: 45°
Starkwind/strong wind: 0° - 10°

Leichtwind/light wind

Bis Wanten oder etwas mehr geöffnet. 45° - 60°



Opened to shrouds or a bit more. 45° - 60°

Mittelwind/moderate wind

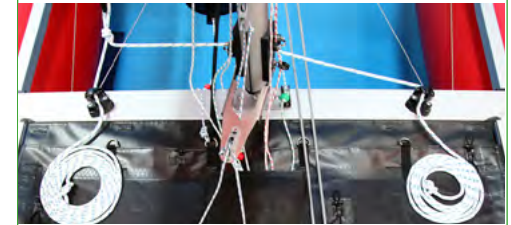
Bis Wanten geöffnet. 45°



Opened up to shrouds 45°

Starkwind/strong wind

Rotationsarm relativ gerade. 0° bis 10°



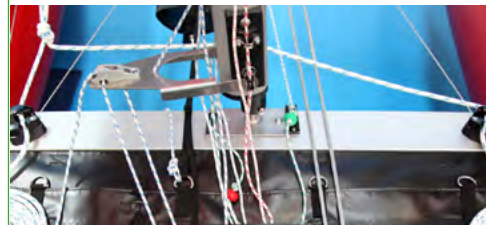
Almost straight 0° - 10°

Halbwind bis Raumschot beam reach to broad reach

Leichtwind/light wind: bis/up to 90°
Mittelwind/moderate wind: 45° - 90°
Starkwind/strong wind: 45° - 90°

Leichtwind/light wind

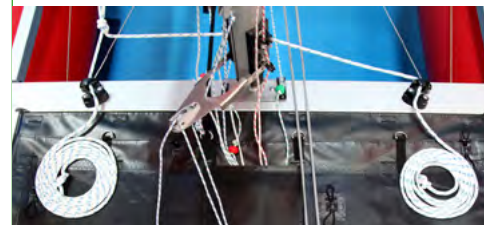
Komplett geöffnet bis zu 90°



Completely open up to 90°

Mittelwind/moderate wind

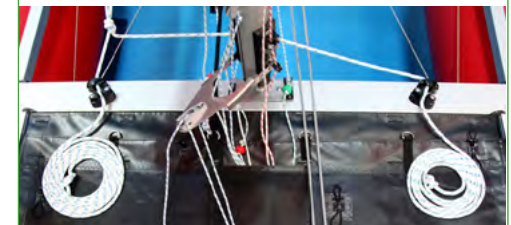
Je nach Windrichtung mehr geschlossen. 45° - 90°



Depending on wind direction more close- 45° - 90°

Starkwind/strong wind

Je nach Windrichtung mehr geschlossen. 45° - 90°



Depending on wind direction more close- 45° - 90°

Vorwind / downwind

Komplett geöffnet, bis zu 90°
Completely open, up to 90°

Leicht-/Mittel-/Starkwind light/moderate/strong wind



Erklärung:

Durch die Mastrotation kann das Großsegelprofil für den aktuellen Kurs und Windstärke getrimmt werden.

(Tieferes oder flacheres Profil)

Als Faustregel kann man sagen:

- Je stärker der Wind, desto dichter der Rotationsarm. (am Wind)
- Je mehr Vorwindkurs, desto offener der Arm.

Explanation:

With the mast rotation you can trim the shape of the main sail for current heading and wind force. (deep or flat profile)

Rule of thumb:

- The stronger the wind the closer the rotation arm. (close hauled)
- The more broad reach the more open the rotation arm.

VORSEGEL - ROLLRICHTUNG

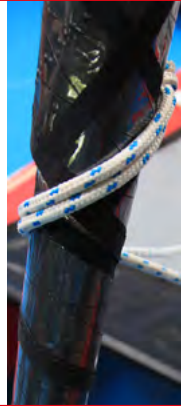
Vorsegel **IMMER IM UHRZEIGER-SINN** einrollen, rechte Leine ziehen.

(Nicht an der linken Leine ziehen, kann zu Beschädigung führen!)

Hauptvorteil:

Fenster-Folie wird durch Segeltuch von UV-Strahlung geschützt!

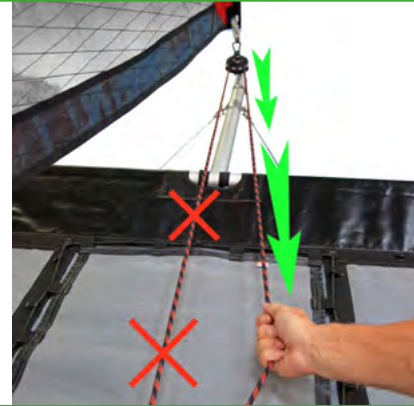
offen / open



geschützt/
protected



Rechts ziehen / pull right rope



JIB - FURLING DIRECTION

Always furl the jib clockwise by pulling the rope on the right hand side!
(do not pull the left hand side rope, this can cause damage!)

Key benefit:

Clear foil screen is protected by sailcloth against UV-rays!

KLEMMEN FÜR FALLLEINEN

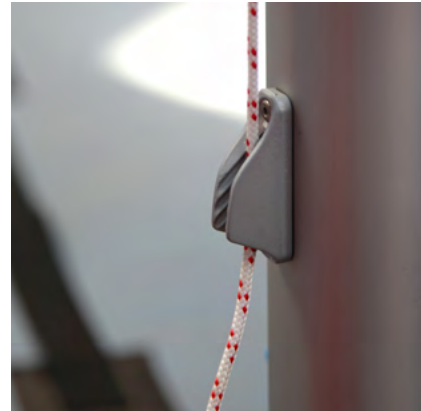
Groß-Fall in offene-, Fockfall in ‚geschlossene‘ Klemme spannen.

ACHTUNG: FOCK-FALL mit viel Kraft in Klemme spannen!

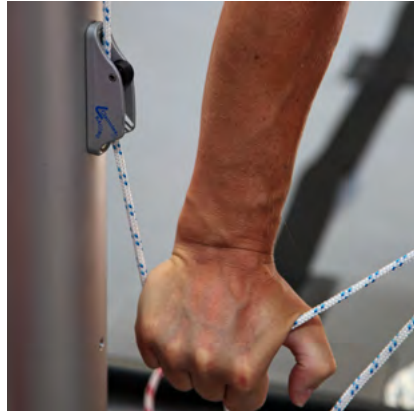
Hauptvorteil:

Großsegel kann rasch geborgen werden. Fockfall ist durch Führung leichter spannbar.

GROSSFALL / MAIN HALYARD



FOCKFALL / JIB HALYARD



CLAMP

Fix main halyard in ‚open‘ clamcleat and jib halyard in ‚closed‘ clamcleat.

(ATTENTION: Tighten JIB HALYARD strong into clamcleat.)

Key benefit:

Fast lowering of main sail. Tensioning of the jib halyard is easier by way of closed clamcleat.

GROSSEGEL AUFZIEHEN

Für leichteres Hochziehen des Großsegels, zuerst das Großsegel aufziehen, erst dann das Vorsegel-Fall spannen.

ERKLÄRUNG

Das Großsegel hat eine ausgeprägte Vorliekkurve, die den Mast am Top nach hinten biegt wenn das Segel hochgezogen ist. Wenn das Vorsegel-Fall gespannt wird, entsteht ein Zug in die Gegenrichtung am Top nach Vorne.

EXPLANATION

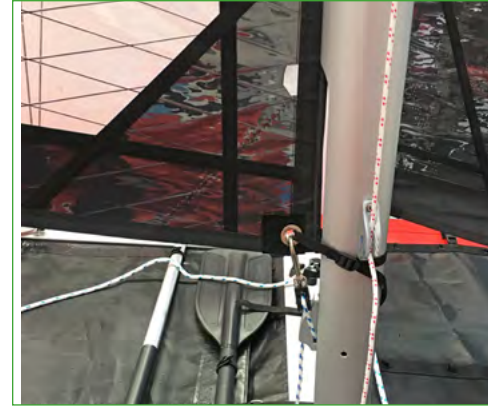
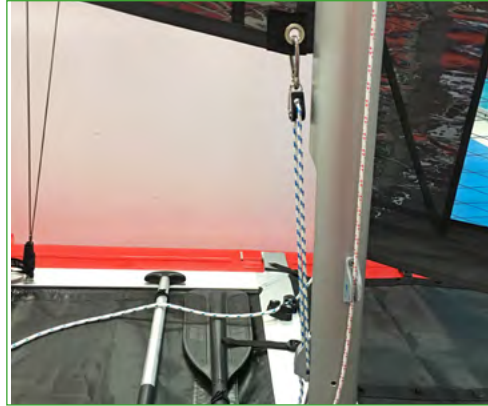
The main sail has a distinctive luff curve, that causes the mast to bend on top towards rear. When tighten the jib halyard, the mast bends opposite direction on top towards bow.

HOIST MAIN SAIL

For more easy main sail hoisting, first hoist main sail, second tighten jib halyard.

STARKWIND DRUCKPUNKT TIEFER

Bei stärkerem Wind ab 4 bis 5 Beaufort das Großsegel nicht ganz hochziehen + Segelhals mit Gurt um Mast fixieren. (Bei häufigem Starkwind Einsatz, "Starkwind-Segelset" verwenden)
Vorteil: Druckpunkt tiefer, besseres Fahrverhalten.



STRONG WIND PRESSURE POINT LOWER

At strong wind 4 to 5 beaufort lower main sail a bit and secure tack with a strap around the mast. (For frequent strong wind use, use "strong wind sail set")
Benefit: Lower point of pressure, more easy handling.

WENN DER WIND ZU STARK WIRD

1. Großsegel herunter geben
2. Großfall in Großschot hängen und leicht spannen
3. Nur mit Vorsegel weiter segeln

ERKLÄRUNG

Mit dem Vorsegel alleine kann das Ufer sicher erreicht werden. Für eine gute Riggspannung ohne Großsegel, das Großfall mit der Großschot verbinden und leicht spannen.

EXPLANATION

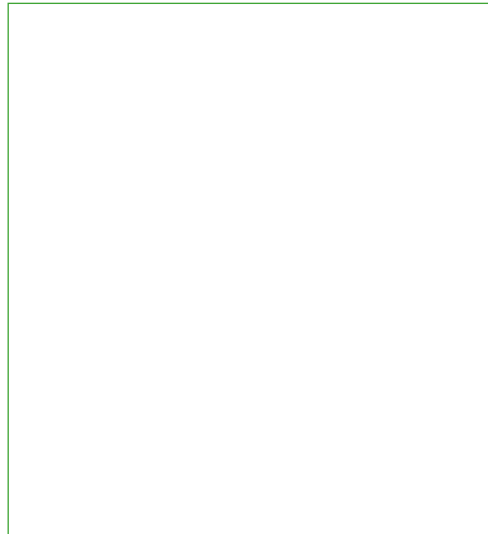
When sailing just with the jib it is possible to reach the shore safe. For good rig tension without main sail, connect main halyard with main sheet and tighten slightly.

IF THE WIND GETS TOO STRONG

1. Put down main sail
2. Connect main halyard with main sheet and tighten slightly
3. Continue sailing just with jib

STARKWINDSEGEL AB 4-5 WINDSTÄRKEN EMPFOHLEN

Wie bei Windsurfen gibt es auch für den HAPPY CAT verschiedene Segelgrößen. Ab 4 bis 5 Windstärken ist es sinnvoll, mit dem kleineren Starkwindsegelset zu segeln. Die Bedienung der Segel ist damit einfacher und das Material wird wesentlich geschont. Die Geschwindigkeit ist bei 4 bis 5 Beaufort gleich schnell wie mit den großen Seriensegeln.



STRONG WIND SAILS AT 4 TO 5 BEAUFORT RECOMMENDED

Similar to wind surfers also for the HAPPY CAT exist several sail sizes. Beginning at 4 to 5 Beaufort, it is recommended to use the strong wind sails. The handling of the sails is more easy and the material is less strained. The boat speed is at 4 to 5 Beaufort the same as with the big serial sails.

GROSSEGEL UNTEN, FALL FIXIEREN

Wenn Großsegel nicht hochgezogen ist, das "lose" Ende/Karabiner des Großsegel Falls fixieren. zB bei Vorliek-Niederholleine.



MAIN SAIL DOWN, SECURE HALYARD

If main sail is not hoisted on the mast, secure the loose end of the main halyard. e.g. on the cunningham.

FOCKFALL-FLASCHENZUG (ab 2017er HURRICANE)

Bis zum vorgefertigten Knoten spannen, dass das Vorsegel-Vorliek stramm ist und ‚handfest‘ nicht mehr als ca. 5 bis 10 cm zur Seite bewegt werden kann. (siehe nächstes Foto, Rigg Wantenspannung‘)

ERKLÄRUNG / EXPLANATION

Mit dem Fockfall Flaschenzug kann mit weniger Kraft mehr Spannung ins Rigg (Mast, Wanten, Fock-Vorliek) gebracht werden.

Using the jib halyard-pulley requires less energy to tension the rigging. (mast, shrouds, jib-luff)



JIB-PULLEY (since 2017 HURRICANE models)

Tighten the jib-halyard with the pulley until the knot, that the jib-luff cannot be pushed by hand to one side by more than 5 to 10 cm. (Please have a look at next picture ‚rigging shroud tension‘)

RIGG WANTENSPANNUNG

Das Vorsegel muss mit dem Fockfall kräftig in die Klemme am Mast gespannt werden, damit das Rigg seine Steifigkeit erhält.

Bei größerem Segeldruck sind die Leewanten nicht gespannt, das ist normal.

Die kürzeren Unterwanten spannen erst ab stärkerem Wind, das ist so gewollt, um die geplante Mastbiegung zu erreichen.

SPANNUNG / TENSION

zu wenig / too little



SPANNUNG OK / TENSION OK



RIGGING SHROUD TENSION

The jib halyard needs to be tightened strongly into the clamcleat on the mast for intended rigging stability.

At strong wind the lee shrouds are not tight, this is normal.

The shorter and purposely slightly slack set lower shroud tension when the strength of the wind increases. That allows for the intended mast bending properties.

LUFTDRUCK VOR DEM SEGELN - AM WASSER

Wenn das Boot nach dem Aufbau ins Wasser gegeben wurde, den Luftdruck kontrollieren. Durch das kalte Wasser kann der Druck auf 0,2 Bar abfallen.

Daher auf 0,3 Bar NACHPUMPEN!

Hauptvorteil: Fester Rumpf

ZU WENIG = 0,2 BAR = TOO LITTLE



BESSER = 0,3 BAR = BETTER



AIR PRESSURE CHECK BEFORE SAILING - ON WATER

After putting the catamaran into the water, check the pressure.

Due to colder water than air temperature the pressure can drop down to 0,2 Bar.

Therefore reinflate to 0,3 bar again!

Key benefit: stiff hull

LUFTDRUCK NACH DEM SEGELN - AN LAND

Wenn das Boot nach dem Segeln lange an Land in der Sonne steht, lassen Sie etwas Luft ab auf ca. 0,2 Bar.

Durch die Sonne kann der Luftdruck an Land von 0,3 Bar auf bis zu 0,6 Bar ansteigen.

Hauptvorteil: Schonung der Rümpfe, lange Lebensdauer.

ZU VIEL = 0,4 BAR = TOO MUCH



BESSER = 0,2 BAR = BETTER



AIR PRESSURE CHECK AFTER SAILING - ASHORE

If after sailing the boat is kept ashore for some time, release some air, reduce pressure to approx. 0,2 bar.

Because of the sun the pressure can reach high overpressure.

Key benefit: protect the hulls, extended lifetime

MANOMETER ZURÜCKSETZEN - WENN ANZEIGE ZU VIEL oder ZU WENIG DRUCK ANZEIGT

Der Manometer kann durch einen leichten Schlag falsch anzeigen.

Nadel kann MEHR oder auch WENIGER DRUCK ANZEIGEN, als tatsächlich im Luftkörper ist.

Daher Nadel abziehen und auf ‚NULL‘ zurücksetzen! →Video

ZU VIEL / TOO MUCH



NULL / ZU WENIG - TOO LOW



REST PRESSURE GAUGE if indication shows too much or too low pressure

It is possible that the needle shows MORE- or also LESS pressure than actually is inside the chamber.

Incorrect pressure indication is caused by a shock to the manometer.

Therefore pull of the needle and reset it back to zero. →Video

RAHMEN BIS ANSCHLAG IN LASCHEN STECKEN

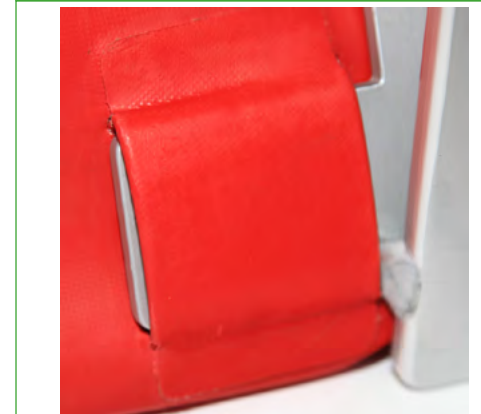
Die Rahmen-Einsteckteile bis zum Anschlag in die Rumpf-Laschen stecken.

Nach dem Aufpumpen obere und untere Laschen kontrollieren. Eine leichte Verschiebung ist möglich, trotzdem sollten die Laschen möglichst komplett oben stecken.

ACHTUNG / ATTENTION



RICHTIG / CORRECT



Insert frame tongue **COMPLETELY** into hull slot-in socket

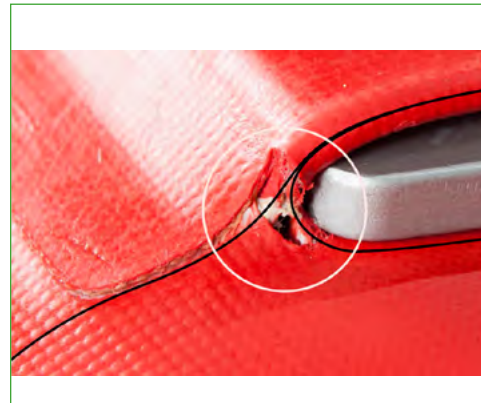
Always insert the frame tongues **COMPLETELY** into the hull slot-in sockets.

After inflation check upper and lower sockets. A slight shift is possible. Anyway the sockets should be entirely on the frame tongues.

MEHRLAGIGE RUMPFLASCHEN

Die Rahmen-Einstecklaschen sind aus mehreren Schichten Bootshaut gefertigt. Es gibt Lagen die seitlich auslaufen und Lagen die unter die Einsteckteile führen. An diesem Übergang sieht man ein kleines Loch und das weiße Trägergewebe der einzelnen Lagen.

Das ist normal! Wir garantieren Ihnen, dass es hier zu keiner Beschädigung kommt!



MULTILAYER HULL SOCKETS

The multilayer hull slot-in sockets are made of very strong boat skin. Some layers spread to the side, others lead below the frame tongue. On this point a little hole- and the white middle layer of the boat skin is visible.

This is normal. We guarantee you that the sockets will not come apart!

DUPLIERUNG SCHEUERSTELLEN

Wichtige Auflagestellen sind mit einer zweiten Schicht Bootshaut verdoppelt. Scheuernde Teile können dadurch den Luftkörper nicht beschädigen. Selbst bei langjähriger Benutzung wird maximal bis zum weißen Trägergewebe der Duplierung gescheuert. So wird sichergestellt, dass der Luftkörper selbst unbeschadet bleibt. **In diesem Fall ist nichts zu tun, die Stelle ist sicher!**

Foto: 8 Jahre alter HAPPY CAT RACING. Duplierung ist bis Gewebe gescheuert, aber nicht weiter. Der Rumpf ist sicher!

Picture: 8 years old HAPPY CAT RACING hull. The reinforcing doubling is chafed until the white middle layer but not further. The hull is safe!



DOUBLING CHAFE

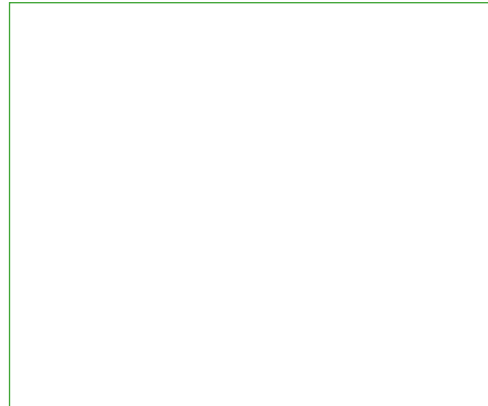
Important areas of the hulls are reinforced with a second boat skin layer. Therefore chafing parts can not harm the hull skin itself.

The second boat skin gets, even at long time use, only be chafed until the white middle layer. Therefore it is secured that the hulls do not get harmed. **In this case no action is needed, the hull is safe!**

PELIKANHAKEN SCHLIESSEN

Pelikanhaken nicht unter Zug schließen. Die Seillänge mit dem Gewinde so einstellen, dass keine Spannung am Seil ist, aber das Seil auch nicht durchhängt.

Hinweis: Die seitlichen Mittelschwert Seile spannen zusätzlich, wenn das Vorsegel/Rigg gespannt wird.



CLOSE PELICAN HOOK

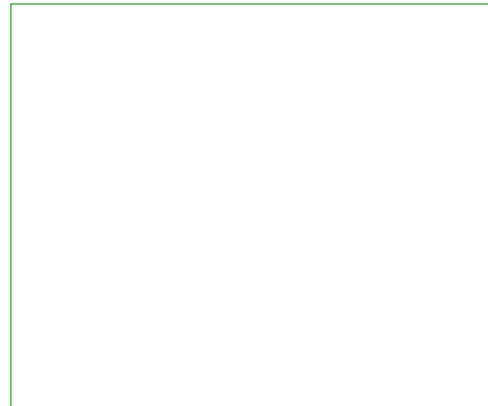
Do not close the pelican hook under tension. Set the wire with the threaded terminal to a length where the wire is not under tension but also not slack.

Note: When tighten the foresail/rig the side wires of the centerboard get additional tension.



BUGVERSTEIFUNGSTREBEN SEILSPANNUNG

Für einfache Montage das Seil der Bugversteifungstreben bereits vor dem Aufpumpen einhängen. Das **Seil muss nicht stark gespannt sein**, soll aber auch nicht durchhängen. Es spannt, sobald der Rumpf Wellenkontakt erfährt.



WIRE TENSION OF REINFORCING BOW BRACES

For easy assembly connect the wires of the bow braces already before inflation of the hulls. **The wire should not be very tight**, but also not slack. The wire tightens, as soon as the hulls get in contact with waves.



GENNAKER BERGESYSTEM: EINHOLEN

Falls möglich, auf Backbord einholen:

1. Halsleine (tack) dicht holen
2. Bergeleine in Hand nehmen und straffen
3. Gennaker Falleine öffnen, gleichzeitig Bergeleine rasch und kräftig ziehen.

ERKLÄRUNG

Das Bergen erfordert rasche und gezielte Handhabung des Vorschoters. Wir empfehlen vor dem Segeln zu üben.

Abtappen: Stellen mit Klebeband abkleben, an denen Leinen hängen bleiben. (Schäkel, Karabiner, Blöcke, etc.)

EXPLANATION

Recovery requires quick and well-directed handling. We recommend to practice before sailing.

Tape: use tape to protect the rope from getting stuck (shackles, carabiners, blocks, etc.)

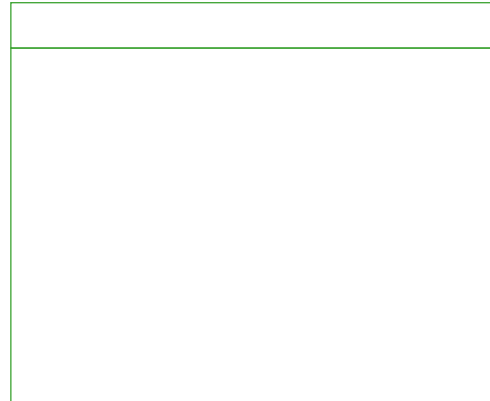
GENNAKER SNUFFER: RECOVERY

If possible recover on port side:

1. Close haul tack line
2. Tighten snuffer line and hold
3. Open gennaker halyard, at the same moment quickly and strongly pull snuffer line.

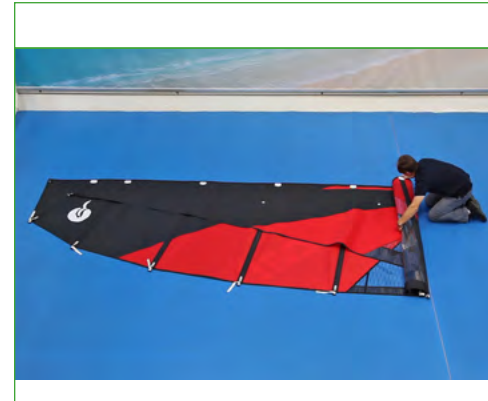
SEGEL VERPACKEN

Die Segel sollten immer gerollt und niemals geknickt werden. Am schonendsten ist es, wenn das Vorsegel zusammen mit dem Großsegel eingerollt wird.



PACKING SAILS

The sails should always get rolled and never folded. It is best for the material, if the jib gets rolled together with the main.



WENN REIBUNG, DANN SCHMIEREN

An manchen Stellen kann Reibung entstehen. Daher mit einem Silikon-spray schmieren.

Geeignet für alle Steckverbindungen, Blöcke, Gelenke, Mast, Rahmen, Schwert, Laschen von Rümpfe, Kolben von Luftpumpe, etc.

Hauptvorteil:
leichtgängig, geringere Abnutzung.



ÖLEN / „Grease“ SILICONE



IF FRICTION, OIL THE PARTS

On some parts friction occurs. Therefore use a SILICONE SPRAY to „grease“ the parts.

Suitable for all plug connections, pulleys, hinges, mast, frame, center-board, hull slot-in sockets, air pump, etc.

Key benefit:
smooth running, less abrasion

MASTFUSSGELENK-ZAPFEN ABSICHTLICH GEBOGEN

Am EVO Mastfußgelenk ist ein Zapfen angebracht. Dieser ist absichtlich gebogen!

Grund: Wenn der Mast beim Zusammenstecken flach am Katamaran liegt, würde er mit einem geraden Zapfen aus dem Loch springen.



EINSTECKEN / PLUG IN

FIXIERT / LOCKED



MAST FOOT HINGE-BOLT - CURVED ON PURPOSE!

The bolt of the pivoting mast foot hinge (EVO) ist curved on purpose.

Reason: When assembling the mast on the boat a straight bolt would jump out of the hole.

FLUGROST AUF EDELSTAHL

Auf Edelstahlteilen kann trotz hochwertigen Materialien und Bearbeitung Flugrost auftreten. Das lässt sich leider nicht zu 100% vermeiden.

Dieser kann mit Seifenwasser und einer weichen Bürste entfernt werden.

Alternativ dazu können die Teile auch vor Salzwassereinsatz eingefettet werden.

EKLÄRUNG



Metallpartikel können durch Luft oder Wasser übertragen werden und sich in Vertiefungen absetzen. Diese Partikel rosten. Sie sollten regelmäßig entfernt werden, damit der gebeizte Edelstahl in Verbindung mit Sauerstoff wieder eine schützende Oxydschicht bilden kann.

EXPLANATION

Metal particles contained in the air or in water are carried and deposited on stainless steel parts. They settle in scratches, cavities and pits, not causing the s/s components to rust, but the particulates themselves.

If that rust film is not removed frequently, the passive layer can not develop and will eventually cause the stainless steel to rust.

By process of "passivation", in connection with oxygen the chrome content of the stainless steel develops a coating of oxide on the surface.

SURFACE RUST ON STAINLESS STEEL

Even though using high quality stainless steel and acid cleaning treatment, it is possible that surface rust can occur. It is not possible to eliminate this entirely.

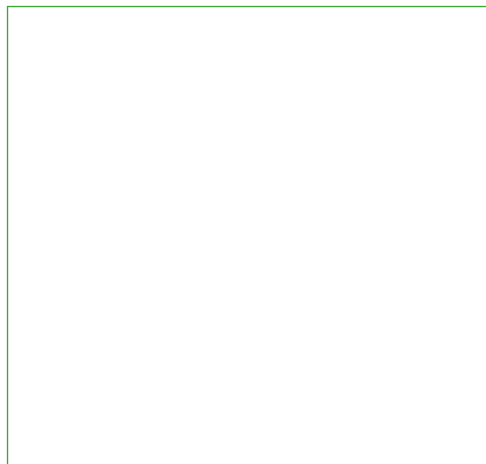
Use a wire brush and soap water to remove the surface rust.

Alternatively the stainless steel can also be oiled to avoid rust.

SCHWIMMWESTEN TRAGEN/ Belastungsgrenzen einhalten

Zu Ihrer eigenen Sicherheit sollten Sie und die Besatzung immer eine Schwimmweste tragen.

Achten Sie darauf, die Belastungsgrenzen einzuhalten. Es ist empfehlenswert die ersten Segelversuche bei weniger Wind zu unternehmen, um Erfahrung zu sammeln und den Katamaran kennenzulernen.



WEAR A LIFE JACKET/ OBSERVE LIMIT FORCES

For your own safety and the safety of the crew wear a life jacket at all times.

Always observe the limit forces of the boat. It is recommended to try your first sailing attempts at light winds for gathering sailing experience and get to know the catamaran.