

# Swiss Dyas





## Maße

Lüa 7,15m, Breite 1,95 m,

Gewicht 605 kg,

Segelfläche 22 m<sup>2</sup>

Preis: ab 29 646 Franken

# Topaktuell

***Anfang der achtziger Jahre wurde ein bayerischer FD-Vorschoter gefragt, wie denn eine Dyas so segle, nachdem er die deutsche Meisterschaft in dieser Klasse gesegelt hatte. „Wie ein voll gelaufener FD“, meinte dieser spontan.***

Dieser Spruch geisterte jahrelang durchs FD-Lager, ohne jemals wirklich nachgeprüft worden zu sein. Man sprach auch respektlos vom Rentner-FD, wenn man die Dyas meinte. Dass diese Attribute nicht stimmen, davon konnten wir

uns während der Interboot überzeugen. Dyas-Laminierer Kurt Helbling vom Zürichsee stellte seine neueste Kreation auf der Interboot aus.

Wir wollten wissen, was das Boot mit den vielen Leinen am Reitbalken noch mit den

über 30 Jahre alten Schaumböten vieler Segelschulen gemeinsam hat. Außer der Silhouette aus einem Kilometer Abstand besehen, eigentlich nichts. Warum die Dyas am Bodensee mittlerweile ein solches Schattendasein führt, ist auch nicht so ohne weiteres zu erklären. Sie ist eine agile Konstruktion, die den Einsteiger nicht gleich abwirft, wie manche Jolle. Gleichzeitig bietet sie aber genug Potenzial, damit sie den engagierteren Segler nicht langweilt, wie das auf manch behäbigem „Bleitransporter“ der Fall ist.

Die Beschlagsausrüstung ist vom Feinsten. Da wurde kräftig beim FD abgeschaut.

Oder vielleicht auch umgekehrt? Egal, jedenfalls enden alle relevanten Strippen am Reitbalken und können somit sowohl vom Vorschoter (wenn er nicht gerade am Draht hängt) wie auch vom Steuermann jederzeit und bequem bedient werden. Auch die alte Spitrompete wurde gründlich überholt. Das Segel läuft jetzt über eine Alurolle unter der Decksöffnung.

Das Rigg wurde mittlerweile auch modernisiert. Die frühere Diamond-Verstägung an den alten Union-Masten ist einem einfachen 7/8-Rigg von Proctor gewichen. Es ist mit Oberwanten über einem paar gepfeilter Salinge, Achterstag und einem Unterwantenpaar verstägt, das

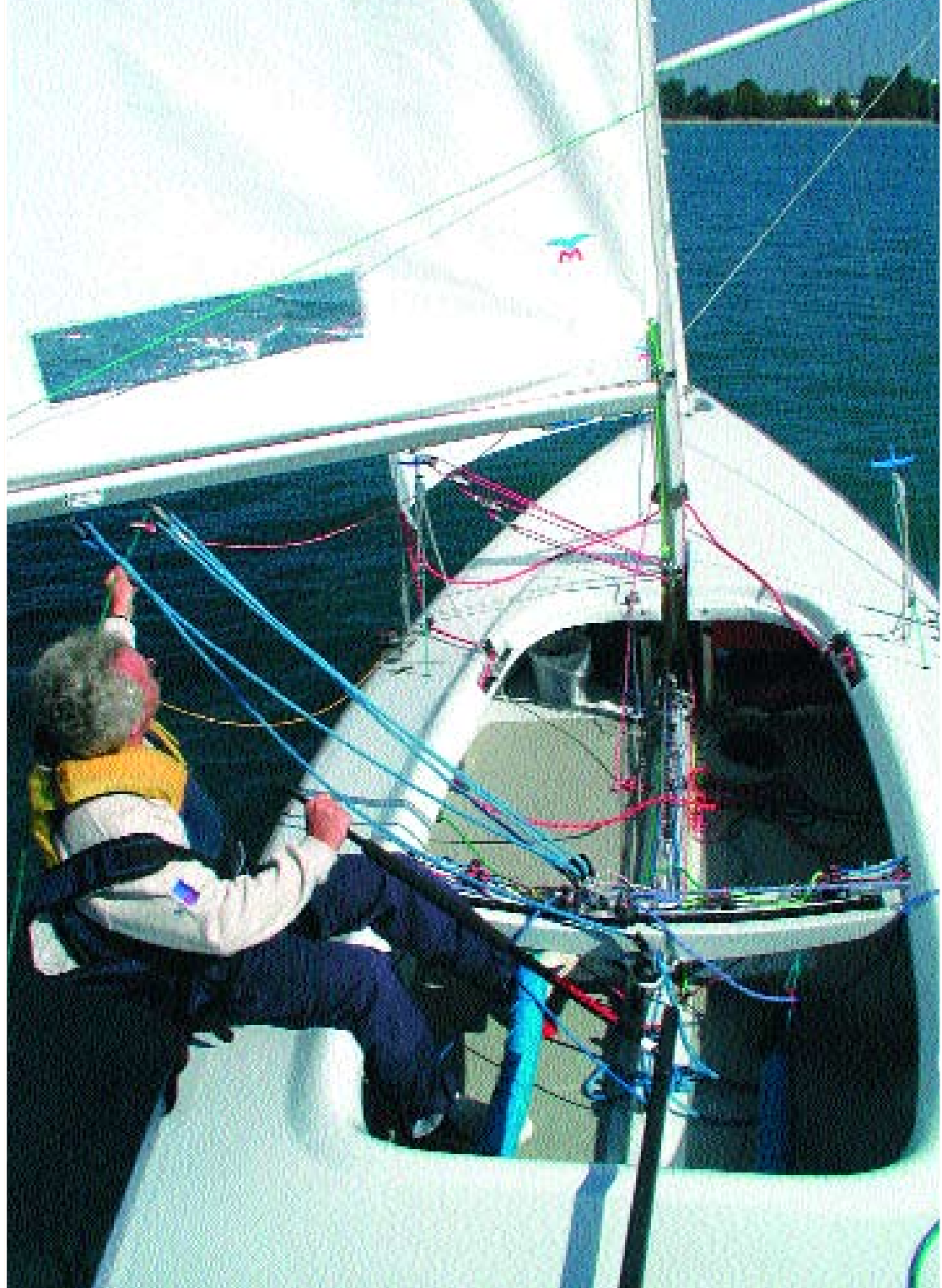
während des Segelns über eine Talje verstellt werden kann. Unten wird die Mastbiegung von einem Mastkontroller begrenzt. Die Vorstaglänge und das Fockfall können separat verstellt werden.

Die Fock wird über eine kurze Längsschiene ganz innen geschotet und bei Raumkursen mit einem Barberholer etwas nach außen geholt.

Der Großegeltrimm kann über Traveller, Unterliekstrecker, Cunningham, Unterwanten und Mastkontroller erledigt werden. Die Salingwinkel sind stufenlos verstellbar.

Auffällig ist bei der Dyas die Spibaummechanik. Zwei Bäume werden über so genannte Spibaumschleudern gefahren. Der Clou dabei ist, dass nicht nur der Baum per Leine an den Mast fährt, sondern auch die Schot nicht mehr eingehängt werden muss. Diese läuft durch einen kleinen Block, der an die Spibaumnock fährt, sobald der Baum gesetzt wird. Ungenutzt hängt der Spibaum am Großbaum und die Leine zur Spischot hat Lose. Das erscheint etwas kompliziert, funktioniert aber ganz gut. Bei sehr leichtem Wind wäre es aber vielleicht von Vorteil, wenn die Leeschot vom Gewicht des Blockes befreit werden könnte. Das wäre mit einem Snatchblock einfach zu lösen. Die restliche Ausrüstung ist nicht spektakulär, entspricht aber einem hohen Standard und ist durchdacht, erprobt und praktikabel. Die Beschläge sind ebenfalls auf hohem Niveau und kommen vorwiegend von Ronstan und von Harken.

Schale und Deck werden als Vakuum-Sandwichkonstruktion aus Airex-Schaum, Glas und Isophtalsäureharz gebaut. Die Verarbeitung macht einen qualitativ guten und optisch gefälligen





**Oben links:** Übersichtliches Cockpit. Alle Leinen enden zentral auf dem Reitbalken und werden mit Gummis darunter weggespannt. Der Traveller ist mit einer Luv-automatik ausgerüstet, die automatisch die Leeschot freigibt, sobald Zug auf die Luwschot kommt. Vorschoter oder Steuermann kommen an alle Strippen ran, egal ob sie auf dem Doppelboden sitzen oder ausreiten. Das macht das Boot auch einhandauglich.

**Oben rechts:** Deutlich sind die beiden Heckkrenzer zu sehen.

**Unten links:** Fockschotführung. Die Schot läuft durch einen Barberholer durch den Holepunkt unter Deck. In der schwenkbaren Klemmenbasis tritt sie wieder zutage. Für einen ehemaligen FD-Schoter ist es etwas gewöhnungsbedürftig, dass die Fockschot nach vorne und nicht nach oben belegt wird. Auf diesem Bild ist auch die Wantenverstellung deutlich zu sehen. Die Oberwanten werden mit dem Klappwantenspanner auf Deck justiert und die Unterwanten laufen auf die Talje, die unter der Deckstütze zu sehen ist. Zum Abpowern bei mehr Wind werden diese gefiert und das Großsegel wird flacher.

**Unten rechts:** Die Spibaumschleuder. Ein Zug an der Leine, und der Spibaum fährt vom Großbaum aus an seine Position. Nicht einmal die Schot muss mehr eingehängt werden.



**Fazit:** Die Dyas war einmal eine aktive Klasse in unserem Revier. Zur Zeit läuft aber nicht viel. Das ist schade, weil sie ein Boot ist, das eigentlich ideale Eigenschaften für Binnenreviere hat. Sie läuft auch bei wenig Wind gut, und man kann das Boot sehr flexibel trimmen. Die Dyas kann sehr sportlich gesegelt werden, bietet aber trotzdem die Sicherheit eines Kielbootes, auch wenn sie nicht hundertprozentig kienntersicher ist. Das ist aber nur ein theoretisches Problem.

Das Boot erfordert keinen Liegeplatz. Ein Hafen mit Kran und ein Trailer ist alles, was man braucht. Dann kann die Dyas sogar in der heimischen Garage gelagert werden.

Die Dyas ist etwas für Leute, die keine Kompromisse bei den Segeleigenschaften eingehen wollen. Die einfach nur gut und anspruchsvoll segeln möchten.

Auch Einsteiger werden mit dem Boot schnell zurecht kommen und vor allem alle Möglichkeiten haben, sich die komplexe Materie „Bootstrimm“ zu erarbeiten. Das volle Programm der Trimmeinrichtungen ist vorhanden. Man kann experimentieren und ausprobieren. „Häusleschiff“-Segler haben diese Möglichkeiten nicht. mh

Lüa	7,17 m
Büa	1,94 m
Gewicht	605 kg
Tiefgang	1,10 m
Segelfläche	22 m <sup>2</sup>
Spinnaker	24 m <sup>2</sup>

Grundpreis Regattaversion mit Segel und Trailer 32 776 Euro,-

**Kontakt:**  
 Bootswerft Kurt Helbling, Buechstraße 19,  
 CH-8645 Jona bei Rapperswil,  
 Telefon (00 41) 5 52 12 30 04,  
 Fax (00 41) 5 52 12 64 59,  
 E-Mail: k.helbling.boote@bluewin.ch,  
 www.boote-helbling.ch

### Stärken und Schwächen

- Segeleigenschaften
- Verarbeitung
- großes Cockpit
- anspruchsvolle Beschlagausstattung
- aktive Klasse
- kaum Aktivitäten am Bodensee
- sehr hohes Geschwindigkeitspotential