

»Wälder«-Baumbremsen

»Wälder« boom brakes

Für Sicherheit gibt es keine Alternative!

»WÄLDER«-Baumbremsen

- = 100% Schutz vor Patenthalsen
- = automatische Baumkontrolle unter allen Bedingungen
- = Niederholer, Bullentalje, Baumstopper + automatische Bremse in einem Gerät
- = mehrfach ausgezeichnet, u. a. Sicherheitspreis der Deutschen Bootsausstellung International Hamburg

For safety there is no alternative!

»WÄLDER« boom brakes

- = 100% protection against accidental jibe
- = automatic boom-control in all situations
- = boom vang, boom tackle, boom guy, and automatic brake, all in one mechanism
- = received several prizes, besides safety price of the International Boat Exhibition Hamburg



Nur die Baumbremse ermöglicht automatische Baumkontrolle

Die Vorrichtung besteht aus einer feststehenden Bremstrommel mit gewendelter Nut, auch als konisch zulaufender Schnecken-gang zu bezeichnen. Diese Bremstrommel ist zwischen zwei Spreizarmen montiert, die die korrekte Führung der Schot bewirken, indem sie einen Überläufer vermeiden.

Die Sicherheit an Bord eines Segelschiffes ist mit der Erfindung der Baumbremse einen ganz entscheidenden Schritt vorangekommen. Herausragendes Merkmal ist, daß die Gefahren des überkommenden Baumes mit absoluter Sicherheit gebannt worden sind. Die Patenthalse mit allen möglichen Folgeschäden für Mensch und Material gehört der Vergangenheit an: sie ist technisch überhaupt nicht mehr möglich.

Die Begründung ist so einfach und einleuchtend wie das Produkt selbst:

Je stärker der Wind angreift, desto mehr baucht das Großsegel. Je stärker das Großsegel baucht, desto mehr will der Baum steigen, da er zwangsläufig dem Tuch folgen muß.

Je stärker der Baum steigen will, desto stärker bekneift sich die Schot im konisch zulaufenden Schnecken-gang der Baumbremse.

Die Konsequenz: die automatisch erzeugte Bremskraft entspricht immer der Kraft des angreifenden Windes. In der Praxis bedeutet das: der Baum kommt immer, wenn er kommen muß; aber er kommt – gleichgültig wie stark der Wind ist – stets und unter allen Umständen kontrolliert gebremst und absolut gefahrlos.

Only with a boom brake automatic boom control is possible

The mechanism consists of a fixed brake drum with a coiled groove, also to be called tapered worm. This drum brake is mounted between two spreader arms, which guarantee the correct sheet lead by avoiding a slewing of the boom.

With the invention of the boom brake the safety aboard a sailing ship has improved significantly. The remarkable point is, that the danger of the slewing boom has been banished completely. The accidental jibe, with all possible damage consequences for man and material, belongs to the past. Technically seen, it no longer is possible.

The reason is so simple and obvious, same as for the product itself. The stronger the wind attacks, the more bulges the main sail. The more the main sail bulges, the higher the boom wants to rise, for it is forced to follow the sheet.

The more the boom wants to rise, the stronger jams the sheet in the tapered worm of the boom brake.

The consequences are: That the automatic produced braking power always meets the power of the attacking wind. This virtually means: The boom will always come, for it is forced to but, no matter how strong the wind is, it will – under all conditions – always come brake-controlled and absolutely safe.

Neben diesem Schutz vor der ungewollten oder auch Patenthal- se bietet die Baumbremse weitere Vorteile:

- sie übernimmt die Niederholer-Funktion weitaus effektiver als ein herkömmlicher Niederholer, der mit seinem Winkel von etwa 45° im Grunde genommen ungesunden Zug und Druck ausübt. Dank der patentierten Drei-Punkt-Befestigung ent- wickelt die Baumbremse einen mehr lotrechten Zug
- sie gibt Ihnen zusätzliche Sicherheit, weil sie die Funktion der Bullentalje übernimmt. Sie müssen also nicht mehr so oft nach vorn wie bisher, da Sie die Baumbremse von achtern be- dienen. Im übrigen können Sie den Baum in jeder beliebigen Position festsetzen (u. a. sehr angenehm beim Reffen!)
- sie macht einen Baumstopper überflüssig. Für den Preis, das Deck etwas »verleinen« zu müssen, gibt sie Ihnen die totale und automatische Kontrolle über den Baum und nicht etwa nur die Möglichkeit, den Baum festzusetzen und »von Hand« kommen zu lassen.

Die Bremse wird an der üblichen Niederholer-Position unter den Baum gehängt, nachdem zuvor der Niederholer entfernt worden ist.

Der Befestigungspunkt sollte etwa am Ende des ersten Drittels des Baumes liegen.

Eine vorgereckte Flechtleine (wird nicht mitgeliefert! – Durch- messer 8 mm für Bremstypen 103 und 203 sowie 14 mm für Type 403) wird backbords am Pütting des achterlichen Wants ange- schlagen. Das andere Ende wird durch das Auge des ersten Spreizarms geschoren, in zwei oder drei Törns – je nach Wind- stärke – um die Trommel gelegt, dann durch das Auge des zwei- ten Spreizarms über einen Block am steuerbords befindlichen Pütting geschoren und nach achtern verlegt auf eine evtl. dort zur Verfügung stehende Winsch, um fest angezogen zu werden. Ist dort keine Winsch greifbar, kann das Ende auch zur Talje mit selbstklemmendem Block (Curry-Klemme) geschoren werden, wobei hier dann der abgenommene Niederholer wieder Verwen- dung findet (Ausnahme: Rohrkicker).

Wer den Bedienungskomfort der Baumbremse optimal haben will, geht auf beiden Seiten auf eine Talje im Cockpit, anstatt an einer Seite fest zu belegen.

In diesem Fall wären beide Püttingeisen mit einem Block zu ver- sehen.

Ein Vorteil dieser Installation ist, daß man stets bequemen Zu- griff hat, gleichgültig auf welchem Bug man gerade fährt.

Ein weiterer Vorteil ist, daß man auf Vorwindkurs den Baum mit- tels Dichtholen an der Talje, auf deren Seite der Baum steht, fest- setzen kann.

Dieses geht natürlich auch bei nur einer Talje, die zudem auf der dem Baum gegenüber liegenden Seite sitzt.

Jedoch kann es gelegentlich passieren, daß der Baum durch das Dichtholen an der Talje wieder ein kleines Stück hereingezogen wird, was im Prinzip aber ohne Belang ist.

Wer anstelle eines herkömmlichen Niederholers einen Rohrkik- ker fährt und somit über eine Dirk verfügt, muß dennoch nicht auf die Baumbremse verzichten. Sie bietet auch in Verbindung mit einem Rohrkicker hervorragende Bullenstander-Funktion und absoluten Schutz vor Patenthalsen. Lediglich die sonst au- tomatisch erzeugte Anpassung der Bremskraft an die Kraft des einfallenden Windes muß dann von Hand erzeugt werden. Viele Rohrkicker verfügen über ein Teleskop-Spiel von einigen Zenti- metern, die für eine automatische Anpassung der Bremskraft oft schon ausreichen.

Die Konstruktion der Baumbremse ist verblüffend einfach und dabei äußerst robust. Sie bedingt ein Minimum an Installations- aufwand und nahezu keinerlei Wartung. Das Gerät unterliegt kei- ner Abnutzung, da es keine beweglichen Teile enthält. Aus die- sem Grund beträgt die GARANTIE hinsichtlich Material- und/ oder Verarbeitungsmängel FÜNF JAHRE.

Eine regelmäßige Wartung ist nicht erforderlich. Jedoch sollte die Leine im Bereich der Bremstrommel von Zeit zu Zeit mit klarem Wasser überspült werden, um einer Versteifung durch Salz- kristalle vorzubeugen.

Für die Detail-Interessierten: neben der eigentlichen Baum- bremsen ist auch die Drei-Punkt-Befestigung »BACKBORD- BAUM-STEUERBORD« Bestandteil des erteilten Patentes. Ohne diese Drei-Punkt-Befestigung wäre eine ständige Bullenstan- der-Funktion nicht möglich.

Naturngemäß muß ein so genialer Einfall Nachahmer auf den Plan rufen, die teils leise – teils laut versuchen, »ihre« Erfindung an den Mann zu bringen. Achten Sie deshalb darauf, daß Sie sich nur die ORIGINAL-»WÄLDER«-BAUMBREMSE anschaffen, denn nur diese bietet Ihnen die optimale Sicherheit.

Drei verschiedene Modelle sind erhältlich:

- 103 für Kielboote bis ca. 8m, Großsegel bis ca. 15 qm, Gesamtgewicht bis ca. 5 t
 - 203 für Kielboote bis ca. 12 m, Großsegel bis ca. 28 qm, Gesamtgewicht bis ca. 10 t
 - 403 für Kielboote bis ca. 19 m, Großsegel bis ca. 45 qm, Gesamtgewicht über 10 t
- Werden die angegebenen Grenzwerte in Schiffslänge und Ge- samtgewicht nicht erreicht, kann die Fläche im Großsegel bis zu 20% überschritten werden.

Unsere Politik ist die stetige Verbesserung unserer Produkte, so daß wir uns das Recht vorbehalten, diese Angaben ohne vorheri- ge Ankündigung zu ändern.

Besides this protection against accidental jibe, the boom brake offers other advantages:

- it carries out the downhaul operation far more effective than a common boom vang. Actually, the 45 degree angle of a boom vang causes an »unhealthy« haul and pressure. Thanks to the patented three-point-securing the boom brake develops a more plumb pull.
- it gives you additional safety for it takes charge of the boom tackle. Thus you no longer need to go to the fore ship as often as you used to, for you will control the boom brake from astern. Furthermore, you can stow the boom in any position (also very handy during reefing!)
- it makes the boom guy unnecessary. For paying the price of »roping« your boat, you will get the complete automatic con- trol over the boom, and not only the chance to stow the boom and let it come manually.

After the boom vang has been removed, the brake is to be fitted at the usual boom-vang position.

The securing points should be approx. at the end of the first third part of the boom.

A pre-stretched braided rope (will not be supplied! – diameter 8 mm for brake types 103 and 203 as well as 14 mm for type 403) is to be roved in the port chain plate of the aft shroud. The other end is to be roved through the eye of the first spreader arm, either in two or three turns – depending on the wind force – and is brought around the reel. Then – through the eye of the second spreader arm – it is roved via a tackle block in the chain plate at starboard, and is then layed to port onto a winch, if such one is available, in order to be lashed.

If no winch is available, the rope end can also be roved in the jam- cleated tackle block, in which case the removed boom vang can be used again.

Exception: Kicking Strap

If you want to get the optimal operating comfort of the boom brake you must have a single tackle on both sides in the cockpit, instead of making fast on one side.

In this case both chain plates have to be fitted with a tackle block. An advantage of this installation is, that one always will have an easy grip, no matter on which bow the boat runs.

Another advantage is that, when running course, the boom can be stowed by way of hauling tight at the tackle on that side where the boom stands.

Naturally, this also can be done with a single tackle, which is on the opposite side of the boom.

It sometimes can happen that, when hauling tight at the tackle, the boom is slightly shipped again, but in principle that is of no importance.

If, instead of the customary boom vang, one carries a kicking strap, and does not have a topping lift, there is no need to abstain from using a boom brake. Even together with a kicking strap the brake guarantees an excellent bull-tackle operation, and gives you total protection against accidental jibe. Only the automatic produced adjustment of the braking power to the attacking wind must be produced by hand. Many kicking straps have a telesco- pic clearance of a few centimetres, which are sometimes quite sufficient for an automatic adjustment of the breaking power.

The construction of the boom brake is amazingly simple, but for that extremely sturdy. It needs very little installation work, and hardly any maintenance. There are no wear and tear signs on the device, for it has no movable parts. This is why the guaranty for material and/or construction faults runs for a period of FIVE YEARS.

No regular maintenance is required. But the rope within the area of the brake drum should be washed-over with freshwater in or- der to prevent a hardening by salt crystals.

For those interested in details: The three-point-securing – »PORT-BOOM-STARBOARD« is – besides the actual boom brake – also part of the granted patent. Without the three-point-secu- ring a constant bull-tackle operation would be impossible.

Naturally, such an ingenious idea will find its imitators, who – more or less audible – will try to sell »their« invention. Due to this, it is advisable to make quite sure that you get the ORIGINAL »WÄLDER« BOOM BRAKE only, for only this will guarantee you the optimal safety

Three different models are available:

- 103 for keel boats upto abt. 8 m, main sail upto abt. 15 qm, total weight upto abt. 5 t
 - 203 for keel boats upto abt. 12 m, main sail upto abt. 28 qm, total weight upto abt. 10 t
 - 403 for keel boats upto abt. 19 m, main sail upto abt. 45 qm, total weight upto abt. 10 t.
- If the indicated limit values are not reached in respect to ship's length and total weight, the size of the main sail can be exceeded by up to 20%.

The policy of our company is devoted to the continous improve- ment of our products, and therefore we must reserve the right to alter the above mentioned specification without prior notice.