

BAVARIA 38



Manual para yate de vela:

Tipo	Bavaria 38
Categoría de diseño	“A” Alta mar
Nombre del yate	
Propietario	
Puerto de matrícula	

BAVARIA YACHTS



I INTRODUCCIÓN

BAVARIA YACHTBAU le da la bienvenida en el "club" de los propietarios de un yate **BAVARIA** y le agradece la confianza mostrada con la compra de nuestro producto.

El presente manual fue recopilado para ayudarle a manejar su nave de manera segura y con alegría. El manual contiene, aparte de detalles sobre el propio yate, los accesorios suministrados o incorporados y las instalaciones a bordo, información sobre el uso y el mantenimiento. Sírvase leerlo atentamente y familiarizarse con su contenido antes de hacerse a la vela.

Si éste fuera su primera nave o si ha cambiado a un tipo de nave que aún no conoce muy bien, debe - con vista a su propia seguridad y comodidad - familiarizarse con el manejo y el uso de la misma antes de asumir el mando. Su concesionario, la asociación nacional de veleros o de motolanchas o el club de yates, gustosamente le informarán sobre escuelas de yate locales o instructores experimentados.

GUARDE ESTE MANUAL EN UN LUGAR SEGURO Y ENTRÉGUELO AL NUEVO PROPIETARIO SI VENDE SU NAVE.

1. Su yate de vela es un producto fabricado con las tecnologías y los conocimientos tecnológicos más recientes en unión con largos años de experiencia de empleados sumamente calificados y motivados.
El yate fabricado cuenta con un certificado de construcción en serie que confirma la vigilancia de la construcción en serie a base de las prescripciones de clasificación y construcción más recientes conforme al signo de clase 100 A 5.
2. A fin de garantizar la capacidad de funcionamiento y las posibilidad de uso de su yate pida a su socio contractual o bien al concesionario que vende nuestro producto, que la lista de chequeo adjunta a cada una de nuestras naves sea llenada minuciosamente con motivo de la entrega, firmada por el concesionario (socio contractual) y el propietario y enviada a nosotros inmediatamente después de la entrega.

Sino la tramitación de posibles reclamaciones y la asunción de prestaciones de garantía resultará muy difícil para nosotros, pudiendo caducar derechos de garantía justificados. Sólo si cumple con este requisito podemos tramitar ágilmente toda reclamación de garantía.

3. La cédula de identidad, adjunta asimismo a cada uno de nuestros productos, indica los datos más importantes del yate, como por ejemplo número de construcción, detalles sobre el motor diesel incorporado, etc.
4. Pida a su socio contractual que todas las tarjetas de garantía, adjuntas a nuestros productos, que se refieren a equipos no fabricados por Bavaria (como por ejemplo el motor, los instrumentos, las bombas) sean llenadas correctamente y enviadas a los fabricantes indicados.

Encontrará las tarjetas de garantía en la carpeta del propietario junto con los demás documentos.

5. Nuestro Departamento de Desarrollo aspira continuamente a perfeccionar nuestros productos, teniendo en cuenta asimismo sugerencias y deseos de nuestros clientes. Con ello mantenemos a nuestras naves siempre al estado tecnológico más reciente, empleando las técnicas de construcción más modernas.
6. Para cualquier pregunta referente al uso, a garantías, a mejoras, equipamientos posteriores, novedades, etc. sírvase dirigirse a los representantes que distribuyen nuestros productos.

Es imprescindible que lea este manual. Verá que contiene mucha información provechosa que le facilitará la navegación del yate y le ayudará a comprender las funciones de los equipos incorporados.

Su socio contractual así como la gerencia y los empleados de **BAVARIA YACHTBAU GmbH** le desean mucha alegría con su nuevo yate de vela.

Que se divierta y que tenga siempre viento en popa.

BAVARIA YACHTBAU GmbH
- Gerencia -

W. Herrmann

II ÍNDICE

I	Introducción	Página	2 - 3
II	Índice	Página	4
III	Homologación, certificación, identificación	Página	5 - 6
	Certificado de conformidad	Página	6
IV	Cédula de identidad	Página	7
V	Descripción técnica del yate de vela	Página	8 - 9
VI	Lista de planos (según anexo)	Página	10
VII	Normas aplicadas y avisos	Página	11 - 14
VIII	Aspectos de la protección del medioambiente	Página	15 - 16
IX	Suministro del yate	Página	17 - 28
X	Uso del yate	Página	29 - 37
XI	Mantenimiento y cuidado	Página	38 - 43
XII	Preparación para el invierno y conservación	Página	43 - 44
XIII	Preparación para la nueva temporada de vela	Página	45
XIV	Información e instrucciones para el patrón y el propietario	Página	46 - 50
XV	Garantía	Página	50 - 51

Anexos

Se adjuntan a este manual en la práctica carpeta para el propietario los siguientes documentos y las siguientes llaves:

1. Prospecto, descripción de construcción en serie, lista de precios
2. Lista de chequeo
3. Confirmación de entrega (incl. manual)
4. Instrucciones de uso y manuales de los productos ajenos incorporados:
 - Motor diesel incorporado
 - Instrumentos de navegación
 - Aparejo
 - Bombas de agua, wáter de bomba
 - Piloto automático (opción)
 - Cabrestante (opción)
 - GPS (opción)
 - Calefacción de aire caliente (opción)
 - Cargador (opción)
 - Grupo frigorífico (opción)
 - otros
5. Llave para el mamparo de enchufe
6. Llave para el motor (si está previsto)
7. Certificado GL (si ha sido pedido)

III HOMOLOGACIÓN, CERTIFICACIÓN, IDENTIFICACIÓN

El 16-06-1994 se aprobó la Directiva de la Union Europea sobre naves deportivas con un largo mínimo de 2,5 y un largo máximo de 24,00 m. Ésta supone que a partir de mediados de 1996 todas las naves deportivas en la UE deben ser construidas, homologadas y provistas con el signo CE si han de ser lanzadas al mercado, a no ser que rigen para éstas normas transitorias.

El BAVARIA 38 H ha sido fabricado conforme a los requisitos de la Categoría de diseño A "Alta mar" (módulo B + F). Esta categoría de diseño exige que el yate sea adecuado para viajes largos en los que pueden surgir condiciones meteorológicas caracterizadas por una fuerza del viento mayor de 8 (en la escala de Beaufort) y alturas significativas de olas mayores de 4 metros, superables ampliamente por el propio yate.

Esto significa asimismo que el instituto indicado (Germanischer Lloyd) comprueba y confirma que una muestra representativa de la producción en cuestión satisface las normas correspondientes de la directiva.

Cada yate cuenta con un número de construcción. Este código del casco se encuentra grabado en el borde de estribor en la placa terminal debajo de la cubierta.

El nº de construcción de su yate de vela es:



Un segundo número de construcción (placa de características) se encuentra laminado en forma recubierta en un lugar dentro de la nave sólo conocido al fabricante.

Bavaria Yachtbau GmbH
97232 Giebelstadt
Germany

Hersteller:	BAVARIA YACHTS	
Kennzeichnung:	CE 0098	1.)
Kategorie:	A	2.)
Höchstlast:		kg 3.)
zul. Personen:		Pers. 4.)

La placa del fabricante se encuentra laminada en la caja de almacenamiento en estribor en la pared hacia el cockpit.

Los datos indicados han sido prescritos por la directiva. Vea a continuación su explicación:

Explicación de los datos exigidos en la directiva:

1. Signo CE como demostración de que la nave fue construida conforme a los requisitos de la directiva. La secuencia de cifras es el número característico del organismo certificador, en este caso el Germanischer Lloyd (véase la Declaración de conformidad).
2. Categoría de diseño A: Alta mar
3. Esta indicación de la carga máxima incluye: combustible, agua, víveres, equipamiento personal y personas.
4. Número máximo de personas recomendado por el fabricante cuando el yate se encuentra en una zona marítima correspondiente a su categoría de diseño.

Para la certificación se designó al Germanischer Lloyd, Vorsetzen 32, 20459 Hamburg/Alemania, bajo la dirección del Dipl. Ing. Dirk Brügge, como "Notified Body" dentro del marco de las nuevas directivas 94/25/CE, el cual realiza las pruebas necesarias que sirven como base para el otorgamiento del signo CE. Este permiso fue otorgado por la Zentralstelle der

Länder für Sicherheitstechnik (ZLS) (organismo central de los Estados germanofederales para técnica de seguridad).

**Página 8 eliminada por contener
datos identificativos del yate.**

V DESCRIPCIÓN TÉCNICA DEL YATE DE VELA

Largo total:	11,85 m
Largo del casco:	11,65 m
Largo de la línea de flotación:	9,85 m
Ancho:	3,85 m
Peso vacío:	7.200 kg aprox.
Lastre:	2.300 kg aprox.
Calado con quilla normal:	1,85 m
Calado con quilla plana:	1,45 m

Superficies de vela:	Vela mayor estándar	
	Vela mayor ensablada	36,00 qm (sólo en paquete exclusivo)
	Vela mayor enrollable	32,00 qm
	Vela genovesa enrollable	45,00 qm

Altura encima de la línea de flotación (borde superior del palo): 16,95 m

Potencia máx. admisible del motor:	vea motor estándar
Equipo eléctrico:	corriente continua 12 V
Motor diesel incorporado:	Perkins-Volvo MD 2030 21 kW/29 CV
Hélice:	de 3 palas, fijo, 16 x 13 LH
Circuito eléctrico del motor:	1 batería 55 Ah
Circuito eléctrico de a bordo:	1 batería 135 Ah

Capacidad de los depósitos:

- combustible:	150 l aprox.
- agua fresca en popa:	150 l aprox.
- agua fresca en proa (opción):	150 l aprox.
- depósito de materiales fecales (opción)	60 l aprox.
- contenedor de botellas de gas:	
- previsto para botella de 3 kg (butano) -	

Gelcoat:	blanco:	RAL 9016
	azul oceánico:	RAL 5020

Categoría de diseño: A - “Alta mar”

Módulo: Aa

Carga máxima admisible: 2.200 kg
Número de personas: 8 personas

En los transportes por grúa deben adaptarse las correas a los travesaños de la grúa. Preste atención a que no resulten dañados el saildrive, el timón y el transmisor de instrumentos en el casco.

Si emplea frecuentemente la misma grúa, conviene marcar las posiciones de los cinturones con las pegatinas adjuntas (mesa de navegación) debajo de la regleta de la barandilla de pie.

VI LISTA DE PLANOS - véase el anexo -

1. Plano de cubierta con equipamiento y leyenda
2. Plano de cubierta con cordaje y leyenda
3. Plan de palo y velas
4. Equipamiento general
5. Instalación de desagüe
6. Instalación de agua fresca
7. Instalación del motor
8. Instalación de gas
9. Instalación del sistema eléctrico
10. Esquema de conexiones eléctrico
11. Esquema de cableado panel Calira
12. Cojinete de timón
13. Plano horizontal de la construcción
14. Sección longitudinal de la construcción con quilla y timón
15. Pasos del casco

VII NORMAS APLICADAS Y AVISOS

1. Normas EN

Marcaje del casco	EN ISO 10087
Mando por cable	EN 28847
Manual de propietario	EN ISO 10240
Tubos flexibles de combustible, inflamables	EN ISO 7840

2. Normas ISO (en parte en preparación)

Placa del fabricante	ISO/WD 14945
Aberturas, escotillas, ventanas	ISO/DIS 12216
Carlinga, desagüe de carlinga	ISO/CD 11812
Sistemas de achique	ISO/WD 15083
Anclaje, amarre, remolque	ISO/WD 15084
Sistema de combustible	ISO 10088
Instalación de corriente continua	ISO 10133
Instalación de corriente alterna	ISO 13297
Instalación de gas licuado	ISO/DIS 102392
Protección contra incendios	ISO/DIS 9094
Depósitos y tuberías de agua sucia	ISO 8099-1
Depósitos prefabricados de combustible	ISO 10088
Ventanas y escotillas prefabricadas	ISO/DIS 12216

3. Otras normas técnicas

- Normas de clasificación y construcción del Germanischer Lloyd, I-Schiffstechnik (Técnica de naves), Teil 3 Wassersportfahrzeuge (Naves de deporte náutico)
- G 608, Technische Regeln für Flüssiggasanlagen auf Wassersportfahrzeugen (Normas técnicas para instalaciones de gas licuado en naves de deporte náutico) (DVGW)
- Anexo I a la Directiva 94/25/CE

Símbolos y avisos a bordo de su BAVARIA 38 HOLIDAY

Explicación: Atención

Le advierte sobre medidas de seguridad o sobre manipulaciones que podrían ser peligrosas y provocar lesiones o bien un daño de la nave o de sus componentes.

Advertencia

Significa que existe una fuente de peligros, incluso mortales, si no se toman medidas adecuadas.

Peligro

Significa que existe una fuente extrema y real de peligros que puede inducir muy probablemente a la muerte o a lesiones irreparables si no se toman las medidas adecuadas.

1. en el mamparo hacia el sistema mecánico del timón en las cabinas de popa a babor y estribor (Advertencia)
2. en el mamparo de cabinas de popa debajo de la placa terminal mamparo hacia el comedor debajo de la placa terminal (proa) (Advertencia)
3. en el depósito detrás del horno (Peligro)
4. en la cabina de popa a estribor, borde delantero de la cama (Atención)
5. aviso sobre la próxima revisión de la instalación de gas licuado - pegado a la cubierta del horno - (Atención)
6. Marcaje del tubo de carga de combustible (diesel) (Atención)
7. Aviso referente a los puntos de sujeción de los cinturones en la elevación con grúa. Posición: en cada lado dos marcajes debajo de la regleta de la barandilla de pie (en caso dado) - véase la instrucción en la página 10 - (Atención)
8. Aviso en la caja de gas (Peligro)
9. Aviso en el grifo de cierre de gas en el armario (en la puerta del armario) (Atención)

1.

WARNUNG

Unsachgemäß gestaute Gegenstände
können die Ruderanlage blockieren!

WARNING

Improper stowed objects
can block the rudder system!

2.

WC- und Ausgußventile
sind nach Gebrauch
zu schließen!

WC and drain valves
have to be closed
after using!

3.

Bei Betrieb des Herdes
müssen verschließbare Lüfter
und Luken offen sein.

Der Herd darf nicht als
Raumheizung benutzt werden.

While the stove works lockable
ventilators and hatches
have to be open.

Don't use the stove for heating.

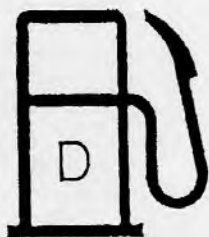
4.

**Brennstofftank
Notabsperung
Fuel Tank
Urgency Cutoff**

5.



6.



7.

Gurt/Belt



8.

ACHTUNG!
Gasabstellhahn
im Schrank

9.

**Rauchen und offenes
Feuer verboten.
Explosionsgefahr!**
**No smoking,
no open fire.
Danger of Explosion!**

VIII ASPECTOS DE LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE

Nos enfrentamos una y otra vez y desde hace algún tiempo con conceptos como el agujero de ozono, CO₂, emisiones nocivas así como el aumento de las temperaturas y la subida del nivel del mar. Temas muy discutidos a este respecto son asimismo la combustión de portadores fósiles de energía y la desaparición de los bosques de lluvia, el “pulmón verde” de nuestro planeta.

Ya en la selección del motor diesel incorporado, **BAVARIA YACHTBAU** tuvo en cuenta los requisitos legales en cuanto a las normas vigentes con respecto a los gases de escape. A petición le podemos entregar un certificado de homologación de gases de escape.

El yate debe navegarse de manera responsable especialmente en la zona del puerto para evitar ruidos así como olas y salpicaduras excesivos. Debe recogerse la basura producida durante el viaje, destinándola a los recipientes previstos para ésta en el próximo puerto.

En caso de fugas de aceite y combustible que no pueden ser eliminadas con los medios habituales de a bordo, es imprescindible consultar a un técnico. El líquido derramado debe recogerse en un recipiente, entregándolo en el puerto para su eliminación debida. Además hay que evitar verter al agua detergentes y sustancias similares. Tales medios sólo deben emplearse a tierra.

Diez normas importantes para los que practican el deporte náutico

1. Evite entrar en cañaverales, zonas de cañas y otras áreas de orillas cubiertas de plantas y de difícil orientación. Evite por lo demás los bancos de gravilla, de arena y lodos (lugares de reposo y nidales de pájaros) así como matorrales en la orilla. Tampoco debe entrar en aguas poco profundas (áreas de desove), especialmente en las con plantas acuáticas.
2. Guarde una distancia mínima suficiente a cañaverales, zonas de cañas, otras áreas de orillas cubiertas de plantas y de difícil orientación así como matorrales en la orilla (por ejemplo 30 a 50 metros en ríos anchos).
3. Es imprescindible respetar las normas que rigen en reservas naturales o ecológicas. A menudo, está prohibido practicar el deporte náutico durante todo el año o en determinadas épocas o bien éste sólo se admite bajo determinadas condiciones.
4. En las "zonas húmedas de importancia internacional" debe practicar el deporte náutico con cuidado especial. Estas zonas sirven como biotopos de especies animales y vegetales raras que requieren de una protección especial.
5. Emplee para atracar sólo los lugares previstos para ello o bien lugares en los que no puede provocar daño alguno.
6. Tampoco debe acercarse en tierra a las zonas de cañas u otras áreas de la orilla cubiertas de plantas para no invadir el espacio vital de pájaros, peces, pequeños animales y plantas, amenazando su existencia.
7. Trate en lo posible de observar y fotografiar animales desde lejos.
8. No atraque en aguas bajas en bancos de focas, para no estorbar o ahuyentar a estos animales. Guarde una distancia mínima de 300 a 500 metros a las zonas de reposo de focas y de pájaros, manteniéndose en todo caso cerca del agua navegable marcada. Viaje con un escalón de marcha lento.
9. Ayude a mantener limpia el agua. Los residuos no deben verterse al agua, lo que vale especialmente para el contenido de los wáteres químicos. Tales como los aceites usados, estos residuos deben entregarse en los centros de recogida correspondientes de los puertos. En los puertos debe emplear exclusivamente los equipos sanitarios a tierra. Cuando no mueve su nave, no haga funcionar innecesariamente el motor para evitar toda contaminación del medio ambiente por gases de escape y ruido.
10. Familiarícese con estas normas e infórmese antes del viaje sobre las disposiciones que rigen para su zona de navegación. Cuide que estos conocimientos y su propio comportamiento ejemplar frente al medio ambiente también sean transmitidos a jóvenes y a deportistas náuticos no organizados.

IX SUMINISTRO

Las primeras tareas que han de cumplirse después de que el yate llegó a su destino por camión son diversos preparativos en cuanto al botamiento, a la dotación de cordelaje y a la puesta en servicio. Para estos trabajos debe contarse con una persona competente y experimentada. Recomendamos encomendar estas tareas a su concesionario **BAVARIA** o a un equipo profesional. Sin embargo, también hay trabajos que usted puede cumplir como propietario del yate. Esto será aún más fácil si respeta las indicaciones de este manual:

1. Descarga del camión

La descarga o el cambio a un montante (caballete) adecuado suele efectuarse en puertos grandes de yates o marinas. Aquí puede recurrirse a menudo a un llamado "travellift" y personal de manejo. Si emplea una grúa móvil o la grúa habitual del puerto, conviene respetar las siguientes recomendaciones para un trasbordo seguro:

- Para levantar la nave debe emplear exclusivamente los cinturones de la grúa
- Controle el estado y la capacidad de carga de los cinturones
- Fijar los cinturones y los cables de tal manera que la nave esté suspendida en posición horizontal. Respetar posibles marcas en la nave. Reforzar los cinturones.
- Para evitar que se deslicen los cinturones, éstos deben estar unidos entre sí por cables o un cinturón tensor.
- Preste atención a los soportes y los pasos de la barandilla, si éstos ya están montados y se cruzan con el sentido de tracción de los cinturones.
- Si los cinturones pasan estrechamente por el listón de pie hacia arriba y hacia el interior, deben colocarse, debajo del listón de la barandilla, pequeños bloques de madera debajo de los cinturones para proteger el listón de pie.
- Compruebe si los emisores del velocímetro y del batímetro se encuentran incorporados en su caja y no salen del casco de la nave.
- La nave debe hallarse en posición recta sobre la quilla, estable en sentido longitudinal y transversal, estando soportada adicionalmente con cuatro bloques pequeños de madera, bloques de quilla o soportes de acero.
- La superficie de los apoyos respectivos hacia el fondo del casco no debe ser menor de 25 x 25 cm y acusar una superficie blanda para evitar los rasguños del gelcoat.

2. Comprobación de la integridad del yate

Consulte a este respecto la descripción de construcción en serie y la factura o confirmación del pedido de su socio contractual.

3. Pintura submarina

Es imprescindible efectuar una pintura en la zona submarina con agentes antivegetativos ya que sino el crecimiento de plantas perjudicaría dentro de muy poco tiempo el rendimiento de su yate de vela. Conviene recurrir a una pintura que contiene epóxidos, si bien ello no es absolutamente indispensable.

Debe aplicarse una mano "antifouling" no suministrada por el astillero conforme a la recomendación del fabricante respectivo.

Si debe quitarse esmerilando la capa "antifouling", consulte a su almacén sobre las medidas a tomar. En caso de trabajos de esmerilado debe cubrirse la superficie debajo de la nave con una lámina para recoger el polvo de esmerilado (basura tóxica).

4. Palo y aparejo

El aparejo:

el palo incluido en el equipamiento básico cuenta con un cordaje deportivo ("sportrig") 9/10 con 2 pares de crucetas con flecha hacia popa. Las crucetas son portantes y la poparra con multiplicación sirve como seguro adicional y para permitir la dobladura del palo.

Sportrig

Cordaje fijo

de cordón 1 x 19, material 4401, integrado por:
estay de proa extra largo

(equipo de rizado de foque)	1 x
Obenque inferior	2 x
Obenque superior	2 x
Obenque céntrico	2 x
Poparra	1 x
Poparra - pata de gallo cordón 7 x 19	1 x
Aparejo de poparra	1 x

Cordaje corriente

Sujetados en el palo:

- driza grande
- driza de vela genovesa
- perigallo
- además 3 cabos adicionales de amarre

Spinnaker opcional:

- driza de Spinnaker (adjunta)
- cabo toppnant de tangón de balón
- arriador de tangón del balón

Sujetados en la botavara mayor:

- 2 cabos de botavara giratoria
- 1 extensor de pujamen

Opcional: paquete exclusivo

- incluye: Sistema de elevación del Spinnaker
Rodkick con resorte de presión a gas
(no hay perigallo)
Sistema de deslizamiento para vela mayor ensablada

Opción: Furlin Rig

Cordaje fijo

de cordón 1 x 19, material 4401, integrado por:

- | | |
|---------------------------|-----|
| estay de proa extra largo | 1 x |
| Obenque inferior | 2 x |
| Obenque superior | 2 x |
| Obenque céntrico | 2 x |
| Poparra | 1 x |

- | | |
|---------------------------------------|-----|
| Poparra - pata de gallo cordón 7 x 19 | 1 x |
| Polea de poparra | 1 x |

Cordaje corriente:

Sujetados en el palo:

- driza grande y driza grande de reserva
- driza de vela genovesa
- además 3 cables adicionales de amarre

Equipo Spinnaker opcional:

- driza de Spinnaker (adjunta)
- cabo toppnant de tangón de balón
- arriador de tangón de balón

fijado en la botavara mayor: cabo de envergue de puño

Opción: paquete exclusivo

- incluye: Sistema de elevación del Spinnaker
Rodkick con resorte de presión a gas
(no hay perigallo)

Tiras antivibratorias

Sírvase consultar adicionalmente las descripciones adjuntas del fabricante.

5. Preparativos y montaje del palo

- El palo debe reposar a altura de trabajo sobre soportes de madera o bien envueltos de manera blanda.
- Se sujetan los soportes para los instrumentos a montar después de la colocación del palo (equipo medidor del viento, antena VHF a sujetar).
- Haga pasar los cables para antenas, VHF o el equipo medidor del viento (en el pedido en el astillero, los cables se encuentran introducidos).
- Los aparatos o instrumentos montados en forma fija (es decir que no son demontables) deben estar protegidos contra daños durante la colocación del palo.

Montaje de las crucetas:

- Sujete las crucetas en las guarniciones previstas para ello en el palo.
- Proteja los pernos y los seguros con cinta adhesiva reforzada para evitar daños en la vela flameante (sobre todo en el Spinnaker).

Montaje del cordaje fijo:

- Desembale los alambres y clasifíquelos previamente.
Preste atención a que los tensores no arrastren sobre el suelo quedando rayados ni tampoco que resulten dañadas las roscas. Conviene protegerlos previamente con cinta adhesiva reforzada.
- Engrase las roscas en los tensores.
- Sujete los alambres individuales en las posiciones correspondientes en el palo.
- Confiera una tensión media a los obenques superiores, (rosca ? aprox.), prestando atención a su simetría y asegurándolos. Las crucetas deben conservar los ángulos previstos por su anclaje en el palo, es decir que no deben ser apretados hacia arriba o hacia abajo.
- El montaje del equipo suministrado de rizado del foque se efectúa conforme a las instrucciones del fabricante que se hallan en la caja.
- Después del montaje, el equipo es fijado y asegurado en el palo.
- Para levantar el aparejo en el palo deben estar asegurados los obenques para que no se muevan libremente, dañando eventualmente el eloxial.

6. Preparativos motor, hélice

- Controlar el nivel de aceite en el motor y la caja de cambios. En caso dado rellenar.

- Comprobar la atornilladura de la hélice en cuanto a asiento firme y protegido.

7. Botamiento al agua

Si la barandilla marítima no fue montada por el astillero:

- Montar y asegurar la cesta de proa.
- Meter los soportes de barandilla en las patas correspondientes y asegurarlos. Mete todos los pasos por los soportes de barandilla empleando el tensor respectivo (a popa).
- Montar los alambres transversales. (cesta de popa)
- Cierre todas las válvulas que conducen hacia fuera bordo.
- Introduzca el emisor para corredera y batímetro.
- Sujete el cojín en la barandilla.
- Prepare las amarras.
- En caso del botamiento con un "travellift" respete los avisos del personal de manejo. Utilice una grúa o bien una grúa móvil, debiendo respetar lo indicado con respecto a la descarga del camión (véase la página 17).

Además debe respetar:

- Controlar los movimientos de la nave suspendida mediante dos cables (una sujeta en la proa, la otra en la popa).
- Durante los trabajos con la grúa nadie debe permanecer en la cubierta, ni tampoco en la nave.

- **ATENCIÓN:**

No permanecer nunca debajo de una carga suspendida.

En cuanto haya efectuado el botamiento de la nave, debe tomar las siguientes medidas de precaución antes de quitar los cinturones:

- Abra todas las válvulas de toma de agua, controlando su hermeticidad.
- Controle los emisores del sumlog y del ecobatímetro en la proa en cuanto a su hermeticidad.
- Abra la válvula de agua refrigerante para el motor.
- Haga arrancar el motor y controle si sale agua refrigerante. (babor en popa)
- Compruebe el sistema mecánico y el correcto funcionamiento de la palanca de cambios del motor diesel incorporado.
- Controle el sistema mecánico del timón y el cojinete inferior del timón en cuanto a hermeticidad.

8. Aparejo corriente

Composición con excepción de las drizas ya introducidas en el palo:

Estándar:

- Escota de la mayor 1 x
- Escota genovesa 2 x
- Cabo de botavara de genovesa

Equipo opcional de Spinnaker:

- Arriador de tangón del balón 1 x
- Driza de Spinnaker
- Cabo toppnant

- Véase el dibujo de la cubierta con posiciones numeradas de los diversos cabos.
- (de J& J Design) -

9. Velas

Vela mayor:

Furlin

- Fijar en la driza e introducir cuidadosamente en la ranura del sistema de rodillos.
- Una persona tira lentamente de la driza (por el chigre de driza en la superestructura) mientras que una segunda persona cuida de una introducción libre de pliegues en la ranura.
- En cuanto la vela ha sido subido completamente, el cuello de la misma es fijada en la guarnición correspondiente (perno giratorio) en el palo, pasándose otra vez la driza.
- Introducir el cabo de desenrollado en el extremo posterior de la botavara mayor y arrollar la vela mediante cabo que aún no es sinfin.

- Ajuste del cabo de enrollado: (ver las instrucciones en la carpeta del propietario)

Génova de arrollar:

- El cabo de arrollar ya debe estar arrollado en el tambor.
- Introduzca el gratil por el alimentador (feeder) sujetado en la guarnición superior del equipo enrollador.
- Fije la driza de la vela genovesa.
- Haga subir lentamente la vela genovesa mediante el chigre de driza. Fije abajo la vela genovesa subida y haga pasar nuevamente la driza.
- Sujete las escotas de genovesa mediante palsteak en la vela y arrolle lentamente la vela genovesa sin pliegues. Haga pasar las escotas por los carros a los chigres.

En caso de posibles divergencias del equipo técnico, sírvase consultar la descripción técnica o los planos o bien las descripciones adjuntas del fabricante respectivo.

10. Antes de hacerse a la vela por primera vez

- a) Equipamiento de a bordo y aparejo corriente
- b) Palo y aparejo fijo
- c) Motor y accionamiento

Recomendación:

En lo posible, la primera salida debe efectuarse con el socio contractual/vendedor del yate (vea lista de chequeo de entrega). Asimismo, el concesionario o bien el socio contractual debe encargarse de rodar el motor. En su yate de vela, el motor es un componente importante y a veces vital del equipamiento:

- Es un "yunque" infatigable
- Es imprescindible para maniobras en el puerto
- Cede calor
- Le permite llegar al puerto también en caso de una calma
- Es un salvador seguro

Por estos motivos, el motor debe ser cuidado y mantenido de manera esmerada (vea las instrucciones de uso del fabricante).

Depósito de diesel y llenado:

- El depósito no debe permanecer vacío durante largo tiempo, ya que se acumula demasiada agua de condensación.
- El depósito se encuentra debajo del camarote en estribor y está equipado con emisor para la indicación del nivel y tapón ciego para la conexión de una calefacción.

- Humedezca las áreas alrededor del tubo de llenado o coloque un paño antes de iniciar la carga de combustible. Con ello tendrá que quitar menos manchas de diesel.

- El llenado tiene lugar a través del tubo de llenado que se halla a estribor (atornilladura roja y símbolo: véase la página 15) en la placa terminal de la popa del yate. Para ello debe abrirse plegando hacia arriba y desenroscando un mecanismo incorporado en la atornilladura en la cubierta. El llenado debe efectuarse cuidadosamente y bajo vigilancia constante para evitar el rebose del combustible.
- Su depósito cuenta con una válvula de seguridad (véase la instalación del motor) que le permite bloquear la alimentación de diesel en caso de peligro de incendio. Compruebe y recuerde su posición (en el mamparo de la litera a estribor).
- Las posibles salpicaduras de combustible en la cubierta deben limpiarse de inmediato y eliminarse de manera ecocompatible.
- Antes del arranque del motor debe controlar el nivel de aceite y la tensión de la correa trapezoidal del dínamo.
- Su motor cuenta con un accionamiento saildrive; éste no causa problemas, por ejemplo en cuanto a la hermeticidad del árbol. El agua refrigerante es alimentada a través de la pata del saildrive.
- Para el cambio de aceite del motor debe emplearse una bomba de aspiración (no incluida en el suministro de serie), dado que no es posible la purga tal como en un turismo. La frecuencia del cambio de aceite se describe en el manual de usuario adjunto del fabricante.

Un motor mantenido correctamente jamás debe presentar derrames. Para evitar que no salga ni siquiera la más ínfima cantidad de aceite a la santina y con ello al agua de santina, el asiento del motor ha sido conformado como bandeja cerrada. Si llega a acumularse agua en ésta, contaminada posiblemente con trazas de aceite, debe ser llenada en un bidón separado y eliminada junto con el aceite viejo. Para cualquier caso debe contar a bordo con absorbente de aceite.

ATENCIÓN

Todo funcionamiento impecable del motor y de la calefacción depende de un combustible limpio. Por ello es imprescindible controlar y limpiar periódicamente el filtro/separador de agua.

El depósito de diesel debe vaciarse completamente y limpiarse al menos una vez por año.

ADVERTENCIA

Para rellenar el depósito: - conectar/desconectar motor, calefacción y cocinilla

Al llenar: - No fumar nunca
 - No manipular nunca con llamas abiertas

Arranque del motor:

- Cierre el circuito eléctrico en el interruptor general.
- Acelere ligeramente con la palanca de motor y controle si el cambio y el accionamiento se encuentran en posición neutra.
- Establezca contacto con el panel de motor mediante llave o pulsador.
- Después de algunos segundos debe pulsar el botón de arranque en el panel de motor.
- Si no arranca el motor, no gire durante más de 10 segundos. Espere 30 segundos e intente nuevamente el arranque.
- No acelere el motor excesivamente.
- Compruebe si las lámparas de control están encendidas.
- Controle si funciona el circuito de agua refrigerante.
- Mientras funciona el motor, los circuitos de corriente no deben ser abiertos en el interruptor general ya que sino existe peligro de un daño del dínamo.

11. Maniobras con el motor

- Antes de la puesta en marcha debe controlar si en la zona de la maniobra hay cabos, cadenas u otros cables en el agua que podrían enredarse en la hélice.
- Compruebe asimismo que la nave no esté conectada al cable de conexión a tierra de 220 V para el cargador.
- Cerciórese si hay corriente y en qué dirección fluye; lo mismo vale para la fuerza del viento.
- Ponga las velas después de haber abandonado el puerto y haberse alejado suficientemente.
- Tenga en cuenta que para las maniobras necesita cierta velocidad de la nave, debiendo contar con suficiente espacio en esta dirección.
- Busque un lugar tranquilo y protegido en el que puede familiarizarse con la capacidad de maniobra de su yate.
- Observe el círculo de viraje alcanzado con el motor en marcha hacia adelante y marcha hacia atrás. Podrá ver en qué dirección es apretado el yate de vela al acelerar. Aprovechará frecuentemente este efecto de hélice en las maniobras de amarre y de alejamiento (efecto de rueda).
- Compruebe el recorrido de paro en diferentes velocidades de la nave. Utilice una boya como diana y haga rumbo a ésta. Para cuidar los cambios evite cambiar directamente de marcha adelante a marcha atrás. Explíquelo a los miembros de su familia y a sus amigos.
- Utilice el motor en marcha hacia atrás y observe los movimientos del timón y las fuerzas que actúan sobre éste. El timón cuenta con una limitación en ambos lados. No obstante, es imprescindible no soltarlo nunca mientras utiliza el motor. Acostúmbrase a sujetar la rueda del timón firmemente con la mano.
- Para etapas largas con la máquina recomendamos reducir la potencia del motor al 20 - 80 % del número máximo de revoluciones.

Paro del motor:

- Reduzca la velocidad a régimen de ralentí.
 - Accione el cable de paro del motor.
 - Suenan señales de alarma.
- Desconecte la alimentación eléctrica mediante el interruptor del motor.

Consulte, además, las descripciones adjuntas del fabricante.

12. Los primeros intentos de navegar a la vela

Los pasos descritos a continuación con respecto a los primeros intentos de navegar a la vela son tan importantes como contar más tarde con una buena tripulación.

Antes de cada viaje:

- Controle los alambres, el aparejo, los tensores de obenque y las chavetas.
- Asegure las chavetas mediante cinta adhesiva o doblándolas.
- Recambie los pernos deformados o dañados.

Deben regir, idealmente, las siguientes condiciones meteorológicas en la primera navegación:

- Velocidad real del viento 5 a 15 kn, mar calma sin olas grandes
- Maniobra del motor tal como se describe bajo el capítulo "Motor"
- Desenrollado de la vela grande y de la vela genovesa.

Para estirar lentamente la nueva vela, las primeras salidas no deben efectuarse con viento fuerte. Al desenrollar la vela debe navegar su **BAVARIA** con marcha de motor lenta en el viento. Abata lentamente y permita que la nave coja velocidad. Desconecte luego el motor.

Si no cuenta con una vela mayor enrollable, basta el estirado de la driza mayor si desaparecen los pliegues en la vela en el área cercana al palo. Una tensión excesiva en la driza se reconoce por la aparición de pliegues paralelamente al palo. Si permanecen bolsas entre los elementos de resbalamiento del palo, la driza está muy floja.

Puede observar fenómenos similares a lo largo de la botavara mayor, pudiendo alcanzar con ello el estirado correcto del envergure de puño. Ahora sólo queda equilibrar las escotas y el arriador de la botavara mayor teniendo en cuenta la intensidad actual del viento.

Al desenrollar la vela genovesa, ya enrollada previamente en el perfil del estay de proa, se abre sólo el tope pro el cual pasa el cabo de la botavara giratoria. La vela es desenrollada tirando de la escota de la genovesa. Hay que tener en cuenta que el foque se arrolla más fácilmente si se desvía ligeramente (unos 10 grados) del rumbo de bolina.

Lo mismo vale en la cubierta: aquí, todos los cabos, las cadenas, el ancla, los cojinetes y los demás elementos del equipamiento deben ser capaces de funcionar y arrumados de manera segura y facilitando un acceso fácil. Más tarde cada segundo puede ser de suma importancia. La navegación eficiente a vela implica adaptar las velas a tiempo y correctamente a la fuerza del viento, es decir rizarlas. No espere hasta el último momento, a pesar de que la mayoría de los sistemas de rodadura existentes permiten rizar de manera ágil y fácil. Un buen punto de partida para el momento oportuno para rizar es el listón de la barandilla de pie. Si éste roza continuamente (y no sólo transitoriamente en las rachas) la superficie del agua, ha llegado el momento oportuno para rizar. En el rizado continuo, el escorado no debe ser mayor de 20 grados, llegando el agua entonces a 25 cm aproximadamente por debajo de la línea de franco bordo.

En el rumbo de viento en popa, la experiencia de la indicación del medidor del viento le ayudará a tomar una decisión correcta con respecto al rizar. Probando varias veces aprenderá cuánto tiempo podrá mantener la nave cómodamente en rumbo de viento en popa con mar gruesa. La fuerza del viento a la que el yate aún permanece navegable depende en gran medida de la mar y de la dirección de las olas y del viento. Asimismo debe contar con suficiente experiencia y con velas de diferentes proporciones entre la superficie de la vela mayor y la superficie de la vela genovesa de rodadura para llegar a una armonía acabada para las diferentes condiciones.

Vela mayor estándar

Cuando hace mal tiempo, los cabos de la botavara giratoria deben estar atadas a la vela, mientras que los restantes cabos deben estar correctamente preparados, arrumados y guardados en la cubierta.

- Debe navegar de bolina.
- Afloje ligeramente el perigallo. Aviso: marque la punta en el perigallo delante del tope, con la que se mantiene la botavara mayor a un nivel favorable para rizar.
- Desguinde el arriador de la botavara.
- Desguinde la escota mayor.
- Un miembro de la tripulación debe manejar la driza y otro el cabo de botavaras giratorias.
- Desguindar la driza hasta que la vela mayor haya bajado hasta la primera fila de botavaras giratorias.

A la vez el cabo de botavaras giratorias debe ser estirado en el chigre hasta que los puntos de botavara en la vela estén apretados hacia la botavara mayor. El sistema Selden se llama "single line slab reefing", es decir que por cada fila de botavaras giratorias hay un cabo que tira simultáneamente hacia abajo el gratil y la baluma.

- Una vez que la vela mayor está rizada, los hilos de botavara giratoria deben ser introducidos, colgándose el ojal en el gratil en el gancho previsto para ello.

- Desguinde el perigallo.
- Estire, conforme al rumbo, el arriador de la botavara mayor.

Rizar

Antes de dedicarnos al tema "Rizar", queremos advertir lo importante que es controlar la nave en cuanto a su idoneidad marítima antes de hacerse a la vela en mal tiempo o ante un parte meteorológico poco favorable.

Esto significa: arreglar el barco, arrumar todos los objetos de manera segura e impedir a la vez que éstos se desprendan, convirtiéndose en fuentes de peligro para la tripulación y el equipo.

Vela mayor enrollable

- Aquí debe desguindarse el cabo del envergue de puño, tirándola a la vez en el cabo sinfin a través del chigre. La vela mayor queda enrollada en el palo. Observe si se forman pliegues en la vela y si el enrollado tiene lugar sin mayor resistencia. En caso de una falla del cabo sinfin, puede rizarse también con la manivela del chigre directamente en el palo (véase la descripción de Selden.)

Vela genovesa enrollable

- El enrollado tiene lugar tirando del cabo para enrollar. En caso de una brisa ligera ello podrá efectuarse a mano, sino tendrá que hacer pasar dicho cabo por el chigre.
- El enrollado resulta más fácil si hay mucha tensión en el estay de proa. Por ello debe cargarse la poparra antes del enrollado mediante garrucha de fuerza.
- Antes de rizar, debe desguindarse ligeramente la escota, tirándose el carro de escota, inmediatamente después del enrollado, correspondientemente hacia adelante. El ángulo de la escota hacia la vela debe señalar hacia el tercio superior.
- ***Importante:*** No aplicar fuerza excesiva al rizar ya que puede romperse el cabo, impidiendo el enrollado.
- **En caso de una deslizamiento difícil:**
- Controle si el cabo corre correctamente en el tambor o si está enredado.
- Mire arriba hacia el palo para ver si quedó enrollado una driza libre.

Complementariamente remitimos a las descripciones adjuntas del fabricante.

X USO DEL YATE.

- 1. Palo y aparejo**
- 2. Vela**
- 3. Guarniciones de cubierta**

Para facilitar las maniobras, el equipamiento de cubierta y las guarniciones acusan dimensiones adecuadas. Sin embargo, las fuerzas que actúan sobre las guarniciones pueden mantenerse dentro de límites razonables si se respetan las siguientes recomendaciones:

- No izar ni tampoco recoger la vela mayor nunca bajo plena carga del viento.
- Evite en lo posible que la vela mayor golpee o flamee.
- Al virar, un miembro de la tripulación debe cambiar la vela genovesa antes de que la plena fuerza del viento dé contra la vela.
- Antes de aflojar los topes, debe hacer pasar ligeramente en el chigre el cabo en el tope. Ello facilitará la apertura de los topes, protegiendo los cabos.
- Antes de comenzar a guindar, debe colocar dos o tres vueltas de los cabos o de las escotas alrededor del tambor del chigre.

Aviso:

En caso de chigres autorrecogedores existe peligro de heridas para los dedos.

Por ello:

Estar atento y explicar con especial cuidado a una tripulación sin experiencia y a niños, dando un ejemplo.

4. Cabrestante

Al accionar el cabrestante eléctrico, el motor diesel incorporado debe funcionar siempre a velocidad lenta. Asimismo facilita el funcionamiento del cabrestante mediante marcha lenta con fuerza de motor en sentido de tracción de la cadena del ancla. Con ello protege las baterías contra un agotamiento demasiado rápido y dañino. A ello cabe agregar que en cuanto el ancla se separe del fondo del maro puede comenzar a navegar (véase también la descripción del fabricante).

5. Equipo del timón y timón

En la rueda del timón se ha incorporado un freno que puede ser fijado girando. Importante: no olvide controlar una y otra vez si el freno está afianzado. Ello vale especialmente al navegar a vela con el piloto automático, ya que sino el motor eléctrico será expuesto a una carga innecesaria.

Al navegar a mano y con tripulación reducida, aprenderá recurrir frecuentemente a este freno para mantener la nave durante corto tiempo en el rumbo previsto. Incluso en el puerto el freno debe permanecer afianzado para evitar los virajes molestos de la hoja del timón a causa de las olas.

El zócalo del equipo del timón se encuentra incorporado en la cubierta. En el zócalo se ha colocado la caja con el cubo de la rueda del timón. El engranaje del cubo lleva una cadena. Los dos cables pasan desde el cuadrante del timón a través de las poleas de inversión hasta los extremos de la cadena, donde se encuentran sujetos en forma entrecruzado mediante pinzas dobles de cables, estando protegidos por un tubo encogido.

Para ambos extremos del cabo se halla en el cuadrante del timón cada vez un tensor de cabo. Conviene controlar los cabos de vez en cuando, retensándolos en caso de necesidad.

En el cojinete de timón empleado por **BAVARIA YACHTBAU** se trata de cojinetes autoorientadores. Los cojinetes del timón son de por sí una pieza de desgaste por lo que deben ser sometidos a un control y mantenimiento periódicos.

El recambio de los casquillos tiene lugar mediante desmontaje de la hoja del timón

- Desatornillar la tuerca de seguridad (arriba en la garnición de la caña de emergencia)
- Aflojar el/los cuadrante(s) del timón
- Quitar tirando la hoja del timón
- Colocar verticalmente el casquillo del timón en el cojinete y sacar expulsando

Caña de emergencia

La caña de emergencia se encuentra en la caja de almacenamiento a estribor.

En caso de una falla del equipo del timón deben quitarse la rueda del volante, el cuadrante para el mando por cables así como el cuadrante para los equipos de autonavegación (opción).

Debe quitarse el asiento del timonero; colocándose la caña de emergencia en el cuadrado.

ATENCIÓN: Preste atención a que el cojinete del timón sea engrasado o bien rociado con grasa resistente al agua (o teflón) entre el vástago del timón y el cojinete así como entre el cojinete del timón y el asiento del cojinete .

Todo "juego" en el cojinete de timón debe eliminarse reajustándose en el cojinete de timón superior.

El árbol del timón no debe acusar juego, pero tampoco debe estar muy fijo.

6. Ventanas y escotillas

En cuanto caigan las primeras gotas de agua deben permanecer cerradas todas las escotillas.

Importante:

Antes de hacerse a la vela debe controlar básicamente si todas las ventanas del caso están cerradas. Pasará una y otra vez que niños, especialmente durante el viaje, abren las escotillas sin que nadie se diera cuenta. No olvide que los muebles o los revestimientos de paredes mojados por agua salada requieren mucho tiempo y trabajo para volver a secarse.

La claraboya abrible (50 x 50 cm) en la cabina de la proa debe considerarse como salida de emergencia.

Para ello debe apretarse hacia afuera el pasador azul (seguridad), girarse el mango en sentido longitudinal del yate y abrir la claraboya hacia arriba.

Si a pesar de todas las medidas de cuidado llega a declararse un fuego en el yate, debe proceder como sigue:

Todas las personas que no combaten activamente el incendio deben desplazarse a la cubierta, bien - a través del descenso o

en caso de un fuego en la repostería o en la cámara de máquinas

- a través de la escotilla de escape encima de las literas.

En caso de un incendio en la repostería

¡Cierre primero la válvula de alimentación de gas!

Si el fuego alcanzó objetos de la instalación, utilice el extintor de fuegos.

En caso de un incendio en la cámara de máquinas

Cierre primero la válvula de alimentación de combustible.

¡No abrir la escotilla de montaje detrás del descenso!

En ésta se encuentra una pequeña abertura.

Introduzca la tobera del extintor de fuego en el agujero y vacíelo completamente.

Espere algunos minutos antes de abrir la escotilla a la cámara de máquinas para valorar el daño.

En caso de un incendio en la zona de vivienda

Debe haber un cubo en la caja de almacenamiento para activar el extintor de polvo sólo en casos de emergencia.

7. Circuitos eléctricos (instalación de corriente continua)

- véanse también las advertencias (los avisos) en las pág. 47 - 50

En el suministro estándar están incluidas dos baterías:

- una batería de arranque 55 Ah
- una batería de consumo 135 Ah

Ambas están conectadas a través de diodos al dínamo y al aparato de carga (si éste ha sido pedido). Deben ser mantenidas periódica y correctamente de acuerdo con las instrucciones del fabricante. Par más detalles vea los anexos. Al efectuar la carga, la batería del motor tiene prioridad.

Aviso: También las baterías que no requieren mantenimiento deben ser recargadas en invierno (estado de carga mín. 50%) para evitar que sean congeladas.

Una vez por año deben controlarse todos los contactos, rociándolos con un spray especial.

Familiarícese con los circuitos y la instalación eléctrica entera para poder reaccionar rápidamente en caso de averías. En caso de una falla del aparato, debe controlar primero si éste está defectuoso.

ATENCIÓN: Controle siempre antes del viaje:

- la tensión de la batería
- el funcionamiento de las luces náuticas (llevar siempre bombillas de recambio)

ATENCIÓN:

No debe nunca:

- trabajar en equipos eléctricos mientras el sistema está bajo tensión.
- modificar fusibles o dispositivos de protección contra sobrecorriente.

- modificar la instalación eléctrica o sus esquemas, debiendo ello estar reservado a una empresa técnica calificada.
- instalar equipos eléctricos o piezas que exceden el valor de carga admisible del circuito eléctrico.
- dejar la nave sin vigilancia si el equipo eléctrico está en funcionamiento.

Atención:

No debe modificarse la instalación eléctrica del yate ni tampoco los esquemas correspondientes.

El servicio postventa, el mantenimiento y la reparación deben estar reservados a una empresa especializada.

8. Conexión 220 V a tierra (instalación de corriente alterna) - opción -

La caja de enchufe de conexión de 220 V desde la tierra a la nave se encuentra en la plataforma para bañar en estribor en la placa terminal. Desde allí parten las siguientes líneas de 220 V:

- 1 x al aparato de carga (si éste ha sido pedido)
- 1 x al cuadro de distribución lateralmente en la mesa de navegación

La conexión de corriente desde la tierra en el puerto o el muelle de la marina sólo debe efectuarse con cables autorizados oficialmente y (o) las prolongaciones correspondientes. Importante: Preste atención a tocar con manos secas el cable de 220 V y su regleta de conexión.

9. Interruptor general 12V

La nave cuenta con un interruptor general. Éste se encuentra en el panel eléctrico en la mesa de navegación.

Importante: mientras funciona su motor diesel, no debe interrumpir mediante el interruptor general el circuito de 12 V.

10. Cuadro eléctrico de distribución

En el cuadro eléctrico se hallan agrupados todos los interruptores para consumidores eléctricos de 12 voltios. Con ello es posible la conexión separada en grupos. Éstos están marcados con logos, estando en parte rotulados. Algunos interruptores están preparados para el montaje posterior de consumidores eléctricos, estando previsto asimismo pasos en la nave mediante tubos vacíos. Los fusibles son automáticos. En caso de una falla basta con pulsar el botón

correspondiente. Si un fusible llegara a saltar repetidas veces, debe averiguar la causa de ello y eliminarla o bien recurrir a un técnico (electricista).

11. Iluminación

La alimentación eléctrica y la protección de los elementos de mando están divididos en dos grupos. Estos se encuentran en el panel. Las conexiones se realizan a través de los botones de conexión en el panel o bien directamente en las lámparas individuales.

12. Grupo refrigerador - opción -

Un termostato se encuentra montado lateralmente en la caja de hielo en la placa de almacenamiento. El termostato le permite regular la temperatura en la caja. Si guarda víveres debe controlar periódicamente la temperatura cuidando que ésta no oscile excesivamente. Si abandona la nave durante más tiempo, el frigorífico debe quedar en estado limpio y con las tapas abiertas para garantizar una aireación adecuada (véase la descripción de los fabricantes).

13. Instalación

Agua fresca
Agua caliente (opción)

La producción de agua caliente tiene lugar a través del circuito de refrigeración del motor así como eléctricamente a través de un cartucho calentador de 220 V.

Tuberías de agua sucia
Tuberías de diesel
Tuberías de gas
Depósitos (de combustible, agua fresca, agua sucia)

Su reserva de agua fresca asciende en dos depósitos a 300 litros. El depósito delantero se halla debajo de la litera en proa, es de polietileno y tiene una capacidad de 150 litros. La alimentación de agua fresca tiene lugar a través de la cubierta con tubos al lado de la tapa de la caja del ancla.

El segundo depósito tiene una capacidad de 150 litros, hallándose debajo de la litera de la cabina de popa a babor. El llenado tiene lugar a través de tubos en la zona de la popa. Véase el plan de la cubierta así como las instalaciones de agua. Ambos depósitos cuentan con una apertura de inspección así como un emisor para la indicación del nivel de agua. En la tubería entre ambos depósitos se encuentra montada una válvula de bloqueo. También es posible una extracción separada de agua.

14. Instalación hidro-neumática

La bomba de hidro-neumática se encuentra en la cámara T de popa detrás de la tapa derecha (borda), junto con un recipiente compensador y un grifo de cambio para depósito de proa y de popa. La bomba hidro-neumática sirve para la generación de agua a presión para la circulación entera de agua caliente y fría. La bomba de presión en funcionamiento queda interrumpida si se cierran todas las salidas. Si la bomba sigue funcionando a pesar del cierre de todos los grifos, deben controlarse todas las tuberías de agua en cuanto a su hermeticidad. La bomba está protegida por un filtro. Éste debe ser controlado periódicamente, siendo recambiado en caso de necesidad.

15. Sistema de achique

En los yates **BAVARIA**, el cockpit ha sido concebido en forma autoachicadora. Los dispositivos de achique en la zona trasera (más baja) del cockpit son tendidos mediante tubo flexible en sentido de popa hacia la placa terminal (salida).

- En las versiones Holida, el achique del cockpit tiene lugar a través del paso en la placa terminal (debajo del asiento del timonero).
- En las versiones con cockpit céntrico, el achique del cockpit tiene lugar a través de dos salidas verticales.

En la caja del ancla se encuentran en ambos lados aberturas de achique cubiertas con un panel. Además su yate está equipado con una bomba de achique manual así como una bomba eléctrica de sentina (caudal 130 l/min).

Ambas cestas de aspiración se hallan en la bilga en el punto más profundo de medición. Las varengas del fondo en el comedor están unidas entre sí por perforaciones de modo que en una penetración posible de agua, puedan emplearse ambas bombas.

Cuando se emplea la bomba de achique manual, debe abrirse la tapa de cierre de la bomba en el cockpit, metiéndose la palanca de la bomba en la abertura prevista para ello. El proceso de achique se efectúa mediante movimientos de bombeo.

La bomba eléctrica de sentina es puesta en marcha con el interruptor marcado con símbolo en el panel.

- Es imprescindible conectar previamente el interruptor general -

Recomendamos sólo emplear la bomba de sentina eléctrica cuando funciona el motor, ya que entonces puede alcanzarse el rendimiento pleno de la bomba de sentina eléctrica.

ATENCIÓN

El yate ha sido equipado con una bomba de sentina eléctrica. Controle periódicamente el funcionamiento de la bomba. La palanca de la bomba de achique manual se encuentra en el compartimento superior lateral de la mesa de navegación.

ADVERTENCIA

Posiblemente el rendimiento de bombeo entero no será suficiente para el achique del yate si se produce una colisión (eventualmente con objetos flotantes en el agua)). Tome las medidas correspondientes para tal caso de emergencia mediante una vela de vía de agua, etc.

16. Instalación del wáter

El agua sucia es expulsada mediante una bomba manual, al lado del wáter, a través de una manguera a prueba de gas, diámetro 1 1/2" o bien 38 mm, saliendo finalmente por una válvula de bloqueo. Durante la navegación a vela o con motor, las válvulas deben estar básicamente en posición cerrada, es decir transversalmente a la dirección de la manguera. Lo mismo vale para la manguera de alimentación de agua marítima a través de la cual se realiza la descarga de agua para la limpieza del wáter y que está asegurada con una válvula de bola con un diámetro de 1/2" o bien 12,7 mm.

Equipo de agua para duchar - opción -

El agua para duchar es recogida en la bandeja de suelo formada, siendo expulsada a través de una bomba eléctrica. El botón de mando para activar la bomba de ducha se halla lateralmente en el lavamanos.

Aviso: Siempre es algo delicado emplear un wáter de este tipo de manera correcta ...

Por ello conviene explicar detalladamente a todos los huéspedes a bordo, especialmente si participan por primera vez en tal viaje, cómo funcionan las válvulas. No olvide también demostrarlo. Las válvulas se encuentran debajo del lavamanos en el retrete. En la bomba manual del wáter se halla debajo del mango una pequeña palanca que le permite elegir ambas funciones de la bomba.

- 1) expulsar y a la vez descarga de agua o bien
- 2) sólo expulsar

Para la descarga, es decir el lavado de la taza del wáter después del uso:

- abrir ambas válvulas
- bombear algunas veces (unas 10 veces) en la posición 1
- expulsar y limpiar (bomba en posición 2)
- unas 15 veces -

Así es como la manguera de agua sucia será limpiada completamente.

Recomendamos llenar la taza del inodoro ya antes del uso con algunos bombeos de agua del mar.

Importante:

- No accionar nunca la bomba manual con las válvulas cerradas
- No tirar objetos grandes o sólidos en la taza del inodoro. (Instrucciones para el uso del equipo del wáter con depósito opcional para materias fecales)

Aviso: Utilice en lo posible los wáteres que se encuentran en el puerto, ya que la capacidad del depósito opcional de materias fecales es limitada. Debe renunciarse al uso de agentes desodorizantes dado que el sistema en sí está cerrado y las mangueras son inodoras.

El yate cuenta con una válvula de tres vías. Puede elegir entre la evacuación de las aguas servidas directamente a través de la válvula marítima al agua y la recogida en el depósito de materias fecales (opción).

17. Lavamanos en la repostería:

El agua es alimentada a través del grifo de agua (grifería mezcladora en caso de agua caliente). Evacuación al mar a través de la válvula 1/2". Por motivos de seguridad también esta válvula debe estar cerrada durante el viaje y en caso de no ser empleada.

(ver el esbozo de los pasos del casco)

18. Ancla y dispositivo de amarra

El tipo de ancla de proa fue elegido conforme a las normas de construcción del Germanischer Lloyd, siendo suministrable opcionalmente.

Ancla de proa (ancla de reja de arado), 16 kg aprox., galvanizado por inmersión en caliente (considerado como ancla con elevada fuerza de retención). Se halla listo para ser bajado en un rollo de ancla con articulación basculante, estando asegurado con un perno. Cadena (asimismo opcional), largo 50 m, densidad nominal 8 mm. Entra en un cabrestante de ancla (asimismo opcional), accionado por un telemando. El telemando se encuentra incorporado en la caja del ancla antes del uso, activándose su función en el tablero.

Asimismo conviene contar a bordo con un ancla de popa (eventualmente un ancla plegable) así como cabos de amarre y de remolque de dimensiones adecuadas.

ATENCIÓN

Antes de hacerse a la vela, el patrón debe cerciorarse de que

- el cabrestante del ancla funciona correctamente.
- la cadena del ancla de proa está sujeta.
- los cabos de amarre y de remolque se hallan a bordo, pudiendo ser empleados.

XI MANTENIMIENTO Y CUIDADO

1. Palo y aparejo

ver indicaciones del fabricante

2. Velas

Las velas son de Dacron. Este material es muy robusto y resistente. Con ello, las velas conservan durante largo tiempo su forma, especialmente si se respetan las siguientes recomendaciones para un manejo correcto:

- Para enrollar la vela para equipos rizadores por rollos:

No arrolle nunca muy tensamente la vela para evitar la formación de pliegues. Éstos también se forma si el estay de proa no está suficientemente fijo. Para que el puño de escota no se suelte con viento fuerte se le asegura con las escotas y fijadores adicionales.

- Para la vela enrollada:

Proteja la vela en el lugar de amarre siempre con una lona impermeable. Esto vale también para velas estabilizadas por UV. Como cualquier lona, ésta tampoco debe ser expuesta innecesariamente a influencias ambientales dañinas. Recomendamos que la camisa de velas enrollables sea bastante apretada para evitar los movimientos de la lona cuando hace viento fuerte. Debe consistir en tejido permeable al aire para garantizar la aireación de la vela.

- Para doblar la vela:

Cuando se recoge la vela mayor o ésta se quita para el almacén de invierno, conviene doblarlo no muy apretadamente y guardarlo en un saco grande.

Si se apreta excesivamente la vela pueden surgir pliegues de dobladura que perjudican la estabilidad de forma del perfil.

Conviene doblar la vela paralelamente al pujamen en bandas de unos 60 centímetros.

No doble una vela húmeda ya que sino pueden surgir manchas de moho.

- Para guardar la vela:

Por ello debe intentar siempre almacenar la vela en un lugar en lo posible seco, aireando éste suficientemente.

- Para eliminar suciedad y manchas de moho:

Limpie la vela periódicamente con agua dulce para quitar la sal. El agua tibia y un detergente no agresivo suelen ser suficientes para eliminar incluso las incrustaciones de suciedad. Conviene eliminar de inmediato las manchas de moho ya que éstas podrán dañar el laminado. Las manchas deben quitarse con una solución suave de cloro (al 1% aprox.): Primero se mojan los lugares afectados unas dos horas, limpiándose luego con agua aclara y un cepillo blando.

- Para evitar daños:

Dado que la lámina de velas laminadas debe ser protegida especialmente contra el contacto con guarniciones de aristas vivas, conviene controlar antes de la primera puesta de su vela el aparejo fijo y corriente como por ejemplo levas de crucetas, pasadores no cubiertos con cinta adhesiva, bloques de aristas vivas en los burdavalantes, etc. Las partes de la vela que podrían rozar en las crucetas y los obenques deben protegerse mediante tejido autoadhesivo (tela numérica) en ambos lados. Esto vale también para el pujamen que puede dar contra el alambre de la barandilla.

- Para el manejo de la vela:

Vale especialmente para las velas laminadas: respete la fuerza de viento, recomendada por su fabricante de velas, hasta la que puede quedar colocada la vela.

Debe estar atento, ya que una racha fuerte es suficiente como para arruinar el perfil maravilloso y delicado de su nueva vela.

- Para la tensión de la driza:

Las velas laminadas son mucho más sensibles a la tensión excesiva que las velas convencionales. Por ello debe manejar con cuidado la tensión de la driza.

Norma empírica: Tensar la driza hasta que los pliegues transversales en el gratil apenas si han desaparecido.

- Referente a los puntos de recogida:

No olvide después de rizar o de desenrollar desplazar correspondientemente los puntos de recogida de la vela. Sino el ángulo de tracción falso de la escota impide la posición correcta de la vela. Después de rizar ello tendría como consecuencia que el pujamen sea estirado excesivamente mientras que la baluma retuerce y comienza a golpear. La vela ya no podrá tirar de manera óptima sufriendo un desgaste prematuro. Por ello conviene usar marcas de color en o al lado del carril, p. ej. para una vela genovesa de 130%: verde a 100%, amarillo a 70% y rojo a 40%. También puede ajustar los carros de puntos de recogida a través de un cabo corto desde el cockpit, marcándolos asimismo con colores.

Aviso:

No olvide que los daños de la lona se deben casi siempre a un tratamiento indebido de la vela. Especialmente si ésta golpea excesivamente, es expuesta constantemente a la radiación UV o bien es guardada (doblada) incorrectamente.

Si tuviera preguntas referentes a las lonas de velas no vacile en ponerse en contacto directamente con el velero o el fabricante.

3. Guarniciones en la cubierta

- Lave la cubierta entera, incluyendo las guarniciones, de vez en cuando con agua fresca.
- Incluso en las piezas de acero inoxidable puede formarse con el tiempo herrumbre ligera. Ésta puede quitarse con una pasta para pulir habitual en el mercado.
- Asimismo deben cuidarse periódicamente los chigres.
- Si el tambor del chigre se mueve sólo difícilmente, conviene limpiarlo y engrasarlo.

El desmontaje de un chigre no es complicado pero requiere atención y cuidado:

- Debe contar con un recipiente al lado del chigre para colocar las piezas desmontadas (para no perderlas).
- Recuerde bien las piezas antes del desmontaje para poder emplear todas las piezas nuevamente en el montaje.
- Limpie las piezas con un disolvente y engráselas con un producto recomendado por el fabricante.

ATENCIÓN

- ¡Un montaje incorrecto puede provocar accidentes!
(rebote de la manivela)
- Los tensores de obenques deben engrasarse a intervalos de algunos meses (p. ej. con WD 40).
- Las poleas de inversión y los bloques con bolas Delrin no requieren ser lubricados si bien conviene enjuagarlos con agua fresca para que no pueda acumularse arena y sal en éstos.

ATENCIÓN

- No saque descuidadamente de los carriles los carros de escotas alojados sobre bolas para no dispersar las bolas en la cubierta. Emplee para ello un trozo de carril con extremos cerrados.

4. Ventanas y plexi

Importante

- Las piezas o ventanas de perspex o plexiglas no deben limpiarse con agentes agresivos. Ello debe respetarse especialmente en la ventanilla corrediza y otras ventanas. Sólo deben emplearse agentes blandos. Tampoco se admite el uso de acetona.
- Las pequeñas rayas del plexi que no son muy profundas pueden ser eliminadas puliendo con pasta para pulir y un paño blando.

5. Madera en el exterior

La cubierta de teca no barnizada se limpia con agua de mar limpia. Con ello acusará una coloración gris clara, quedando protegida contra influencias dañinas. Además es posible lavar con agua fresca o con otros métodos y materiales corrientes en el mercado.

6. GFK

- Es bien sabido que gelcoat reacciona muy sensiblemente a golpes con objetos de cantos vivos o rayas. Por ello:
- Debe emplear sólo cojinetes limpios y dimensionados correctamente. Al fin y al cabo éstos resultan menos costosos que las reparaciones de bordas dañadas.
- Al amarrar preste atención a objetos puntiagudos u objetos duros que salgan del muelle.
- GFK puede limpiarse fácilmente con agua y detergentes no agresivos.
- Con el tiempo la capa exterior del yate será algo más mate, pudiendo descolorearse ligeramente. Para dotar de nuevo brillo al yate, puede tratar el gelcoat con una pasta para pulir y piel de cordero.

Las posibles rayas o fisuras pueden eliminarse espatulando con gelcoat para reparaciones (pasta para emplastecer), dejar endurecer, esmerilar y pulir. Conviene consultar a su socio contractual con respecto al matriz correcto (nº RAL).

El crecimiento vegetal a la larga es dañino para la capa de sellado. Sobre todo conchas pequeñas y caracoles pueden penetrar después de algún tiempo en el gelcoat, afectando gravemente la capa exterior.

Al lavar el yate de vela con limpiador de alta presión (o un aparato similar) no debe emplear nunca agua caliente. La distancia al gelcoat no debe ser menor de 30 cm. (No emplear nunca para la cubierta de teca).

7. Equipos eléctricos

Las baterías deben mantenerse en buen estado, es decir que siempre deben permanecer cargadas. Controle periódicamente las conexiones de corriente en el cuadro de distribución y su correcto funcionamiento.

Antes de un viaje nocturno deben controlarse todas las luces de navegación. Siempre debe tener a bordo fusibles de reserva.

8. Motor

A este manual se adjuntan en la carpeta **BAVARIA** para el propietario asimismo todos los manuales o descripciones disponibles de los aparatos e instrumentos montados o suministrados. Hay instrucciones de uso que se refieren al motor diesel incorporado. Sírvase leerlas asimismo atentamente y respetar los consejos y las recomendaciones del fabricante. Volvemos a resumir las indicaciones más importantes:

- Control oportuno del nivel y de la calidad del aceite del motor y del aceite del engranaje.
- Control de la bomba de agua refrigerante.
- El ánodo sacrificial debe controlarse al menos una vez por año en la pata del engranaje directamente delante de la hélice, completándolo en caso dado.
- Limpiar y cuidar periódicamente el motor.

Las tuberías de combustible han sido tendidas conforme a la instalación del motor (ver lista de planos). La tubería de alimentación de diesel cuenta con una válvula de cierre de seguridad.

9. Instalaciones

(Instalación de gas y cocinilla de gas):

La tubería de gas a la cocinilla es un tubo de cobre de 8 mm que llega desde una botella estándar de gas de 3 kg. Ésta se encuentra montada en una caja autovaciadora amoldada en la cubierta en el área del cockpit en popa. Todas las tuberías de gas han sido tendidas estrictamente según las normas de seguridad alemanas. En los tubos flexibles de unión entre el recipiente de gas exterior y el tubo de cobre así como a la cocinilla, se encuentra impresa la fecha de estabilidad. Cuando ésta expiró debe cambiar los tubos flexibles.

La instalación se emplea con una botella de gas azul corriente en el mercado (gas butano). El reductor de presión que se halla en la caja de gas cuenta con una presión de conexión de 30 mbr. El caudal asciende a 1 kg por hora.

10. Equipamiento, muebles, acolchados

El peor enemigo de todo equipamiento interior es la humedad. Por ello es imprescindible con vista a una larga vida útil de muebles y acolchados airear la nave constantemente o bien tantas veces como sea posible.

Los yates **BAVARIA** cuentan en su versión estándar con dispositivos de ventilación en la cubierta (ver plano de la cubierta con equipamiento). Sin embargo, también usted mismo debe tomar medidas contra la humedad en la nave. Primero debe controlar si existen posibles fugas, eliminándolas de inmediato en caso dado. Además debe cuidar que la sentina permanezca siempre seca y limpia. Efectivamente, la suciedad puede dañar y poner fuera de servicio la bomba de sentina. El equipamiento interior es de caoba de alta calidad contando con varias capas de barniz. Los muebles no deben limpiarse con detergentes agresivos.

Conviene barnizar rayas u otros daños en madera o madera contrachapeada para mantener la protección contra agua y sal. Los lugares que desea barnizar nuevamente deben previamente ser esmerilados con papel abrasivo de grano fino, aplicando luego tres manos de laca.

XII PREPARACIÓN PARA EL INVIERNO Y CONSERVACIÓN

En lo posible los siguientes objetos deben sacarse de la nave y guardarse en un lugar no demasiado frío durante el invierno:

- documentación de la nave y otros documentos
- cartas marinas, libros, instrumentos
- colchones, acolchados, mantas y sacos de dormir
- velas y cabos
- víveres
- botellas de gas
- equipamiento de seguridad
- bote neumático y balsa neumática
- baterías

Aviso:

Antes debe dedicar atención especial a los siguientes objetos, protegiéndolos correspondientemente:

- Lave los emisores para correderas y sonda ecoica.
- Los sistemas eléctricos deben ser cuidados, limpiados y conservados periódicamente con material adecuado. (WD 40)
- Las tuberías de agua se limpian con ácido poco agresivo, como por ejemplo vinagre blanco.
- Las válvulas de agua deben ser descompuestas y engrasadas.
- Limpiar el wáter y sus tuberías con agua fresca.
- Fijar el timón de tal manera que no pueda moverse. (Esto puede lograrse inmovilizando la caña o la rueda del timón)

Motor:

- Llenar el depósito de combustible.
- Cambiar el ánodo sacrificial en la hélice (en caso necesario)
- Vaciar el agua refrigerante del motor y seguir las instrucciones del fabricante
- Distensar todas las correas (dínamo, otros grupos accionados por motor)

Palo y aparejo

No siempre será posible, si bien es recomendable:

- Plegar el palo.
- Quitar el aparejo fijo y corriente.
- Controlar los cables y otras líneas.
- Controlar los pernos, los tensores y otros anclajes en cuanto a posibles fenómenos de fatiga o fisuras
- Lavar todas las piezas de aluminio con agua fresca.
- Lavar todos los cabos con agua fresca y guardar en un lugar seco.
- Lavar todas las poleas de inversión en el palo y la botavara. (Engrasar)

BAVARIA YACHTBAU GmbH se esfuerza constantemente a perfeccionar sus productos y aumentar la calidad de sus servicios. Esto comienza ya con el diseño de los yates y la selección de material y la construcción para mejorar la estabilidad de las naves. Un cuidado adecuado y el cumplimiento de estas recomendaciones repercutirá a más tardar en el precio logrado en la venta del yate.

XIII PREPARACIÓN PARA LA NUEVA TEMPORADA DE VELA

Se trata, efectivamente, de las medidas ya descritas, sólo en orden inverso:

- Lavar la capa exterior entera con detergente blando, no agresivo, y mucha agua fresca.
- Lavar y pulir todas las superficies de gelcoat o bien las piezas de GFK.
- Lavar y pulir todas las piezas de acero inoxidable.
- Lavar y aceitar todas las piezas de caoba en la cubierta.
- Lavar y engrasar todas las piezas mecánicas. (No olvidar los chigres y el cabrestante del ancla)
- Volver a montar (sujetar) las piezas desmontadas en otoño
- Desconservar el motor conforme a las instrucciones de uso
- Cambio de aceite en el motor y el engranaje
- Cambio del filtro para aceite y diesel
- Relleno de agua refrigerante
- Nueva colocación de las baterías
- Lavado de todos los depósitos de agua con vinagre y agua fresca, luego llenar completamente.
- Conservar los sistemas eléctricos para protección y aislamiento
- Controlar todos los sistemas técnicos en cuanto a su capacidad funcional, realizando todas las reparaciones necesarias
- Colocar los libros y las cartas marinas nuevamente en la mesa de navegación y los estantes
- Controlar la documentación de la nave en cuanto a su validez

ATENCIÓN:

¿Aún hay protección de seguro o debe renovarla?

XIV INFORMACIÓN E INSTRUCCIONES PARA EL PATRÓN/PROPIETARIO:

1. Esta nave cuenta en las zonas indicadas con extintores móviles de la siguiente capacidad de extinción:
 - a) Caja de almacenamiento estribor y babor Categoría de incendio: ABC, 2 kg, tipo: P2G
 - b) En el asiento/mesa de navegación Categoría de incendio: ABC, 2 kg, tipo: P2G

2. El propietario/patrón de la nave debe:
 - velar por el control del equipo extintor de incendios a los intervalos especificados en dicho equipo.
 - velar por el recambio de los equipos extintores de incendios si caducaron o si fueron empleados, sustituyéndolos por equipos que poseen la misma capacidad extintora o una capacidad mayor.
 - informar a la tripulación sobre
 - la localización y el uso de equipos extintores de incendios
 - la localización de las aberturas de entrega a la cámara de máquinas
 - velar por la disposición de escotillas de escape
 - velar por un acceso fácil a los equipos extintores si la nave cuenta con tripulación.

Reparaciones:

En caso de reparaciones menudas debe preguntar a su socio contractual por materiales adecuados o piezas de recambio. Las reparaciones mayores siempre deben ser efectuadas por un técnico. Consulte a este respecto a su socio contractual o a un astilleros renombrados. También le aconsejará el astillero de construcción.

Equipo de seguridad:

El usuario es responsable de los dispositivos sueltos de seguridad, por ejemplo:

- chalecos salvavidas
- balsa neumática
- extintor de incendios
- ancla, cadena/cabo del ancla
- amarra, cabo de remolque

Mantenimiento, limpieza:

Sólo utilice pequeñas cantidades de detergente y evite su vertido al agua.

Respete además:

- Limpiar la nave preferiblemente a tierra.
- Evitar en lo posible el esmerilado de la capa exterior, empleando en lugar de ello aparatos de limpieza de agua de alta presión.
- No utilizar disolventes.

Almacén para el invierno:

- Respete las advertencias en las instrucciones de uso del motor.
- Almacene las baterías en estado cargado en un lugar aireado y protegido contra la herrumbre.
- Engrase los cables y los componentes de mando.
- Quite todo el agua de la nave y protéjala contra la penetración de agua de lluvia.
- Recambie los componentes cuyo funcionamiento o estado parecen ser dudosos.

ATENCIÓN**3. NUNCA**

- obstruir el camino a escotillas o salidas.
 - obstruir equipos de seguridad como por ejemplo válvulas de combustible, válvulas de gas, interruptores de equipos electrónicos.
 - poner en otro lugar extintores portátiles colocados en armarios.
 - dejar la nave sin vigilancia si se emplea la cocinilla o la calefacción.
 - utilizar lámparas de gas dentro del yate.
 - modificar las instalaciones de la nave (lo que vale especialmente para las instalaciones eléctricas, de combustible y de gas).
 - llenar depósitos de combustible o cambiar botellas de gas mientras funciona el motor o mientras se utilizan cocinillas o calefacciones.
 - fumar cuando manipula combustible o gas.
4. Mantenga limpias las sentinas y controle periódicamente si hay fugas de combustible o de gas.
 5. Al recambiar piezas del equipo extintor de incendios sólo deben emplearse piezas previstas para ello que llevan la misma designación o que poseen características técnicas o ignífugas equivalentes.
 6. No cuelgue cortinas libres u otros tejidos cerca o encima de cocinillas u otros aparatos de llama abierta.
 7. No debe guardarse material combustible en la cámara del motor. Si se guardan materiales no inflamables en la cámara del motor, éstos deben asegurarse de tal manera que no puedan caer en el motor ni tampoco obstruir el acceso a o bien la salida de la cámara.
 8. No trabaje en la instalación eléctrica si el sistema eléctrico está en funcionamiento.

9. Aviso de seguridad

Durante el viaje no debe haber personas en zonas que pueden ser peligrosas. Evite estar parado durante el viaje y lleve chalecos salvavidas.

10. Además debe respetar o bien controlar:

- inspección periódica
- tubos flexibles de combustible y su grifería
- terminales de batería, nivel de ácido
- bombas de sentina
- equipo de mando del timón

11. Además proponemos guardar una balsa neumática en una de las dos cajas de almacenamiento en el cockpit. Recomendamos informar a la tripulación antes del comienzo del viaje sobre la existencia de dicha balsa. El patrón debe cerciorarse, antes de hacerse a la vela, del estado debido de la balsa neumática y de la disponibilidad de todos los equipos salvavidas.

12. Al abandonar el yate todas las válvulas de toma de agua deben estar cerradas.

ADVERTENCIAS

El extremo del cable de conexión a tierra **n o** debe caer nunca en el agua. El campo eléctrico puede provocar heridas o incluso la muerte en las personas que nadan en el agua.

Evite los golpes eléctricos (electrocuciones) e incendios.

- Antes de establecer o interrumpir la conexión, el interruptor de a bordo de la conexión de carga debe estar en "AUS" (DES).
- Enchufar primero el cable a bordo y luego accionar el interruptor de a tierra.
- Si la polaridad es incorrecta, separar de inmediato el cable.
- Cerrar firmemente la caja de enchufe de la conexión a tierra que se encuentra a bordo.
- No modificar nunca el cableado en la alimentación de tierra.
- Separación del cable: siempre primero a tierra y luego en la nave

IMPORTANTE: - para instalación de gas licuado -

Hay dos válvulas de cierre en la tubería de gas.

Una en la zona de la cocinilla, la otra en la propia botella de gas.

Para la puesta en servicio y el uso de la instalación de gas licuado deben respetarse las instrucciones de uso de los fabricantes así como las siguientes instrucciones:

1. Cierre las válvulas de la tubería de alimentación y de la botella si no emplea los equipos. En caso de una emergencia cierre las válvulas de inmediato.
2. Cerciórese de que las válvulas del equipo están cerradas antes de abrir la válvula de la botella.
3. Controle la instalación de gas licuado periódicamente en cuanto a posibles fugas. Controle todas las conexiones
 - observando un medidor de sobrepresión (si existe), debiendo las válvulas en el aparato y la botella estar cerradas o bien
 - con un detector de fugas a manejar a mano o
 - empleando agua jabonosa o soluciones de detergente (debiendo las válvulas del aparato estar cerradas y las válvulas de botellas e instalación abiertas).

Si aparecen fugas, cierre la válvula de la botella y haga reparar el equipo antes de emplear ulteriormente el aparato. La reparación debe ser efectuada por un técnico.

Atención: No utilice soluciones que contienen amoníaco.

Atención: No emplear llamas abiertas para buscar lugares de fuga.

4. Al quemar combustibles, los aparatos consumen oxígeno, cediendo residuos del incendio a la nave. Por ello y durante el uso de los aparatos debe haber una aireación suficiente. No utilice ni la cocinilla, ni tampoco el horno como calefacción. No cierre nunca las aperturas de ventilación. Conviene emplear para ello la escotilla de cubierta encima de la cocinilla (o la ventana de casco para abrir, existen).
5. No obstruya nunca el acceso a partes de las instalaciones de gas licuado.
6. Cuide de que las válvulas de las botellas de gas vacías estén cerradas y desacopladas de la instalación. Mantenga listos para el uso la tapa, las tapas de cierre o los tapones de cierre. Guarde las botellas de reserva o las botellas vacías en la cubierta libre o bien en los armarios a prueba de gas previstos para ello, aireados hacia el exterior.
7. La gama de temperatura ambiente en el uso de la instalación de gas licuado es 40° C para el gas licuado recomendado por nosotros (butano).
8. No utilice los armarios o las cajas para botellas de gas nunca para guardar otros objetos.
9. No deje nunca sin vigilancia su nave si se encuentran en uso aparatos a gas licuado.
10. No fume ni tampoco utilice llamas abiertas al recambiar botellas de gas licuado.
11. Controle periódicamente, al menos una vez por año, los tubos flexibles de la instalación de gas licuado. Sustitúyalos si encuentra daños.
12. Controle los tubos de gas de escape al menos una vez por año. Recámbielos en caso de daños o agujeros.

XV GARANTÍA

BAVARIA garantiza en yates nuevos, accesorios y equipos la ausencia de defectos en el momento de entrega al **CLIENTE**.

La garantía comienza el día de la entrega al **CLIENTE** y, si éste se dedica al comercio con naves o las alquila, con la entrega al **CLIENTE** de **BAVARIA**. Quedan exceptuados de toda obligación de garantía de **BAVARIA** los yates empleados por el **CLIENTE** para fines de presentación y alquiler y que luego son vendidos a terceros.

BAVARIA garantiza, más allá de las prescripciones legales y durante un período de cinco años frente al **CLIENTE**, trátase de un comerciante o del cliente final, la resistencia estática del casco. Las posibles inspecciones que deben realizarse debido a la reclamación de un cliente han de realizarse en el taller de producción de **BAVARIA**. El **CLIENTE** soporta los gastos de transporte necesarios.

Por lo demás, el período de garantía asciende a seis meses. Si se acordó con los proveedores y/o suministradores de **BAVARIA** un período de garantía más largo para componentes empotrables, aparatos e instrumentos, accesorios y equipos y/u otros componentes del yate, **BAVARIA** lo ofrecerá también al **CLIENTE**, cediendo a éste todos los derechos de garantía secundarios al contrato de suministro contra el proveedor/suministrador, revelando a la vez todos los acuerdos contractuales esenciales para hacer valer derechos de garantía.

Si el **CLIENTE** de **BAVARIA** es comerciante o se dedica al alquiler de yates, debe ofrecer a sus clientes (= cliente final) todos los servicios conforme a este contrato que han de ofrecerse en la entrega del yate (= servicio de entrega).

Asimismo, el comerciante o el que alquila yates debe realizar los trabajos de retoque y garantía para los que **BAVARIA** suministra gratuitamente los materiales y objetos requeridos. Los gastos necesarios para el repaso, como por ejemplo gastos de transporte, recorrido, tiempo y laborales así como los gastos para encargar a terceras empresas con vista a la ejecución de trabajos de retoque y de garantía, serán abonados por **BAVARIA** a sus clientes en tal forma que el descuento de comerciante y de alquiler concedido por **BAVARIA** contiene ya un abono proporcional sobre el precio de lista al comprar el yate.

Aviso:

Dado que los yates fabricados por **BAVARIA Yachtbau GmbH** suelen venderse básicamente a través del comercio especializado, no existe relación contractual directa entre el astillero y el cliente final.

Por lo tanto, **BAVARIA Yachtbau GmbH** no conoce detalles contractuales y no es imprescindible que su socio contractual asuma plenamente nuestras condiciones de garantía.

Por ello es imprescindible que en caso de hacer valer un derecho de garantía se ponga en contacto con su socio contractual.

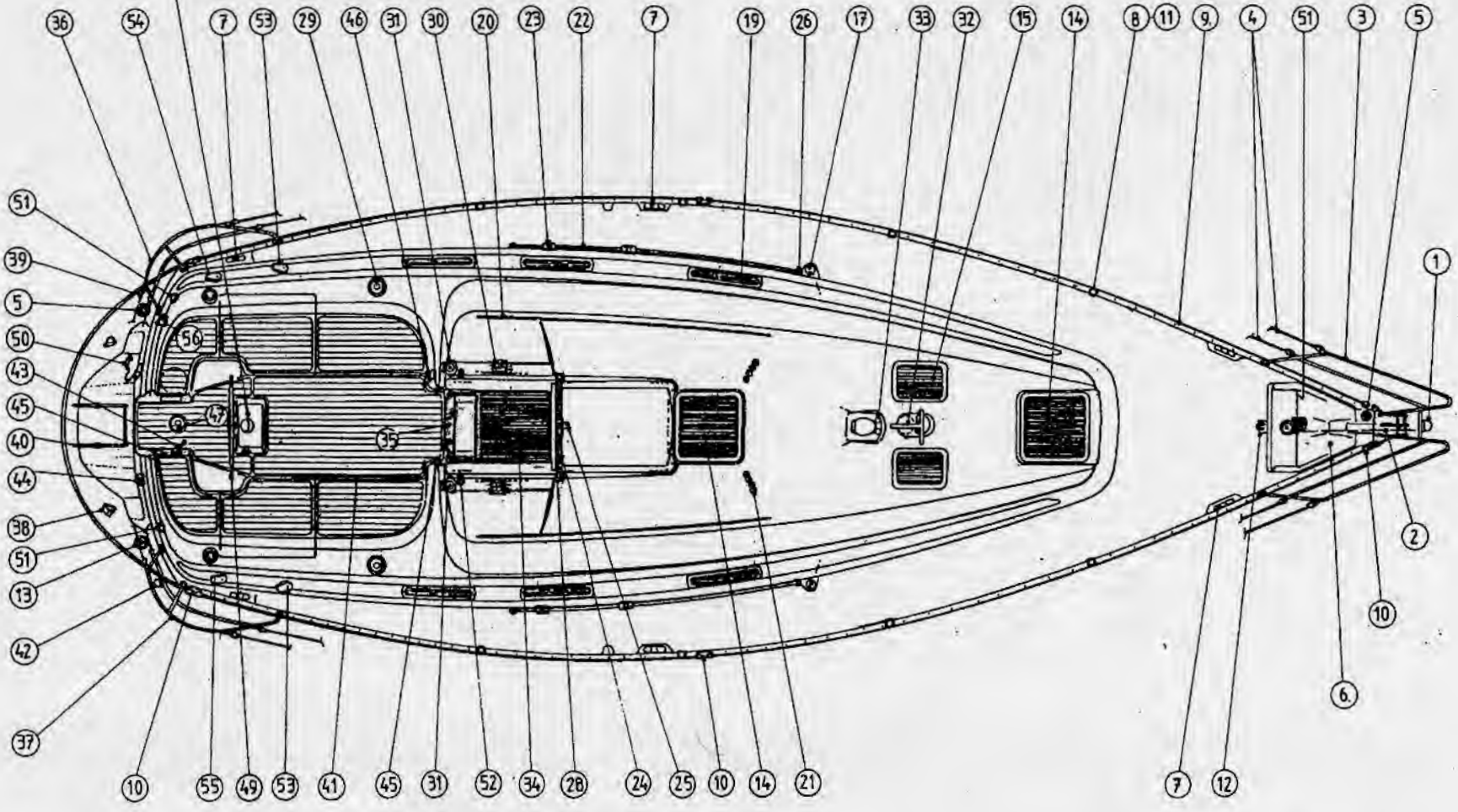
PLANLISTE / LIST OF PLANS

© ___ Deckplan mit Ausrüstung und Legende / <i>Deck plan with equipment and legend</i>
© ___ Deckplan mit Laufendem Gut und Legende / <i>Deck plan with running rigging and legend</i>
© ___ Mast und Segelplan / <i>Mast and sail plan</i>
© ___ General Einrichtung / <i>General equipment</i>
© ___ Installation Abwasser / <i>Waste water installation</i>
© ___ Installation Frischwasser / <i>Fresh water installation</i>
© ___ Installation Motor / <i>Engine installation</i>
© ___ Installation Gas / <i>Gas installation</i>
© ___ Installation Elektrik / <i>Electric installation</i>
© ___ Schaltplan Elektrik / <i>Electric circuit diagram</i>
© ___ Schaltplan Tafel Calira / <i>Circuit diagram, panel, Calira</i>
© ___ Ruderlager / <i>Rudder layout</i>
© ___ Konstruktion Grundriß / <i>Design, horizontal plan</i>
© ___ Konstruktion Längsschnitt mit Kiel u. Ruder / <i>Design, longitudinal section with keel and rudder</i>
© ___ Rumpfdurchlässe / <i>Openings in the hull</i>

BAVARIA 38 Holiday		PCS	Kabel/Wire
Description	Beschreibung	Stück	Ø
1 Motoring light	Zweifarbenauchte	1	2x2.5
2 A windlass (Optional)	Elekt. Ankerwinde (Option)	1	2x25
3 Windlass foot switch	Ankerwinde - Bedienteil		
4 Windlass foot switch	Ankerwinde - Bedienteil		
5			
6 Fresh water gauge	Vorratgeber für Frischwassertank	1	5x0.75
7 Through - hull depth sounder	Echolot - Geber	1	
8 Through - hull speedometer	Sumlog - Geber	1	
9 Reading light	Leselampe		
10 Ceiling light	Deckenleuchte	9	2x2.5
11 Fresh water pump	Druckwasserpumpe	1	2x2.5
12 Shower drain pump (Optional)	Duschpumpe (Optional)	1	2x6
13 Shower pump switch (Optional)	Duschpumpenschalter (Option)	1	2x6
14 Bilge pump	Elektrische Bilgenpumpe	1	2x6
15 Batteries group	Batterie		
Engine battery 55 A	Motorstromkreis-Batterie 55 A	1	70
Bord battery 135 A	Bordstromkreis-Batterie 135 A	1	70
16 Battery charger (Optional)	Batterieladegerät (Optional)	1	1x10; 2x2.5
17 Electric panel	Elektro Panel	1	
18 Main switch	Batterie-Hauptschalter	1	95
19 Auto pilot (Optional)	Autopilot (Optional)	1	2x2.5
20 Electronic Compass	Elektronischer Kompass	1	5x0.75
21 Instrument repeater	Instrumenten Wiederholer	1	
22 Engine start	Anlasser	1	70
23		1	2x2.5
24 Water heater	Boiler	1	3x1.5
25 Stern Light	Heckleuchte	1	2x2.5
26 Shore pickup 220 V	Landanschluss 220 V	1	3x1.5
27 Fuel gauge	Vorratgeber für Kraftstofftank	1	5x0.75
28 El. refrigeration	El. Kühlschrank	1	2x6
29 Mast lights (navigation light)	Kabeldurchführung	1	4x2.5 + VHF
30 Reading light	Kartentischlampe	1	2x2.5
31 Speaker (Option)	Lautsprecher (Option)	2	2x1.5
32			
33 Neon lamp	Neonlampe	3	2x2.5
34 Air heater (Optional)	Heizungsfühler (Option)	1	2x1.5
35 Air heater - pump diesel (Optional)	Heizung Pumpe Diesel (Option)	1	2x2.5
36 Air heater - thermostat (Optional)	Heizung Thermostat (Option)	1	2x6
37 Waste water pump (Optional)	Fäkalien Pumpe (Option)	1	2x6
38 Engine instrument panel	Motorinstrumententafel	1	
39 Radio antenna	Antennenkabel	1	VHF

BAVARIA 38 Holiday			
	DESCRIPTION	BESCHREIBUNG	
1	Bow navigation light	Bug-Zweifarbige Laterne	1
2	Bow fitting	Bugbeschlag	1
3	Bow pulpit	Bugkorb	1
4	Life lines	Strecktau	2
5	Water inlet	Wasser Einfüllstutzen	2
6	Anchor chain bail	Ankerkasten	1
7	Mooring cleats	Belegklampe	6
8	Stanchion	Relingstütze	8
9	Toe rail	Fussreling	2
10	Fair lead	Durchführung in Fussreling	6
11	Stanchion base	Relingfuss	8
12	Spin. boom vang padeye	Deckauge	1
13	Fuel inlet	Diesel Einfüllstutzen	1
14	Op. hatch	Vorschiffsluke	2
15	Op. hatch	Vorschiffsluke	2
16	forward lowers chainplate	Vorstagpütting	0
17	Main shrouds + aft kiwers cgk	Wantenpütting	2
18	Fixed portlight	Fest-Portlight	0
19	Opening portlight	Portlight	6
20	Grabrails	Handreling	2
21	Deck organizer	Umlenklöcke	2
22	Genoa track	Genoaschiene	2
23	Genoa track car	Genoaschlitten	4
24	Mainsheet track	Grossschotschlitten	1
25	Mainsheet track car	Grossschotschiene	1
26	Front endstop (g. track)	Schienenendstück	4
27	Aft endstop (g. track)	Schienenendstück mit Umlenklöcken	0
28	Endstops mainsheet track	Schienenendkappe	2
29	Winch	Genoawinde	2
30	Stopper	Stopper	8
31	Winch	Fallwinde	2
32	Ventilator	Decklüfter	1
33	Through deck cable fitting	Kabeldurchführung	1
34	Sliding hatch	Schiebeluke	1
35	Washboard	Steckschott	1
36	Aft port pushpit	Heckkorb links	1
37	Aft starboard p.	Heckkorb rechts	1
38	Backstay chainplate	Achterstagspütting	2
39	Aft pushpit life line	Strecktau mit Pelikanhaken	2
40	Swim ladder	Badeleiter	1
41	Cockpit portlight	Cockpit Portlight	2
42	Stern light	Hecklaterne	1
43	Hand operated bilge pump	Handlängspumpe	1
44	Shore pick up 220 V	Steckdose 220 V	1
45	Engine ventilation inlet	Belüftungsroste	8
46	Winch handle pocket	Halter für Windenkurbel	1
47	Tiller	Pinne	1
48			-
49	Steering wheel (Optional)	Steuerrad (Option)	1
50	Shower	Cockpitdusche	1
51	Tank venting	Tankentlüfter	3
52	Camcleat	Schotklemme	2
53	Footblock with lockoff	Liegender Block mit Stopper	2
54	Cheek block-port	Liegender Block Backbordseite	1
55	Cheek block-starboard	Liegender Block Steuerbordseite	1
56	Backstay stopper	Stopper für Achterstag	1

STEUERSÄULE MIT MOTORINSTRUMENTENTAFEL
 STEERING PEDESTAL WITH ENGINE PANEL

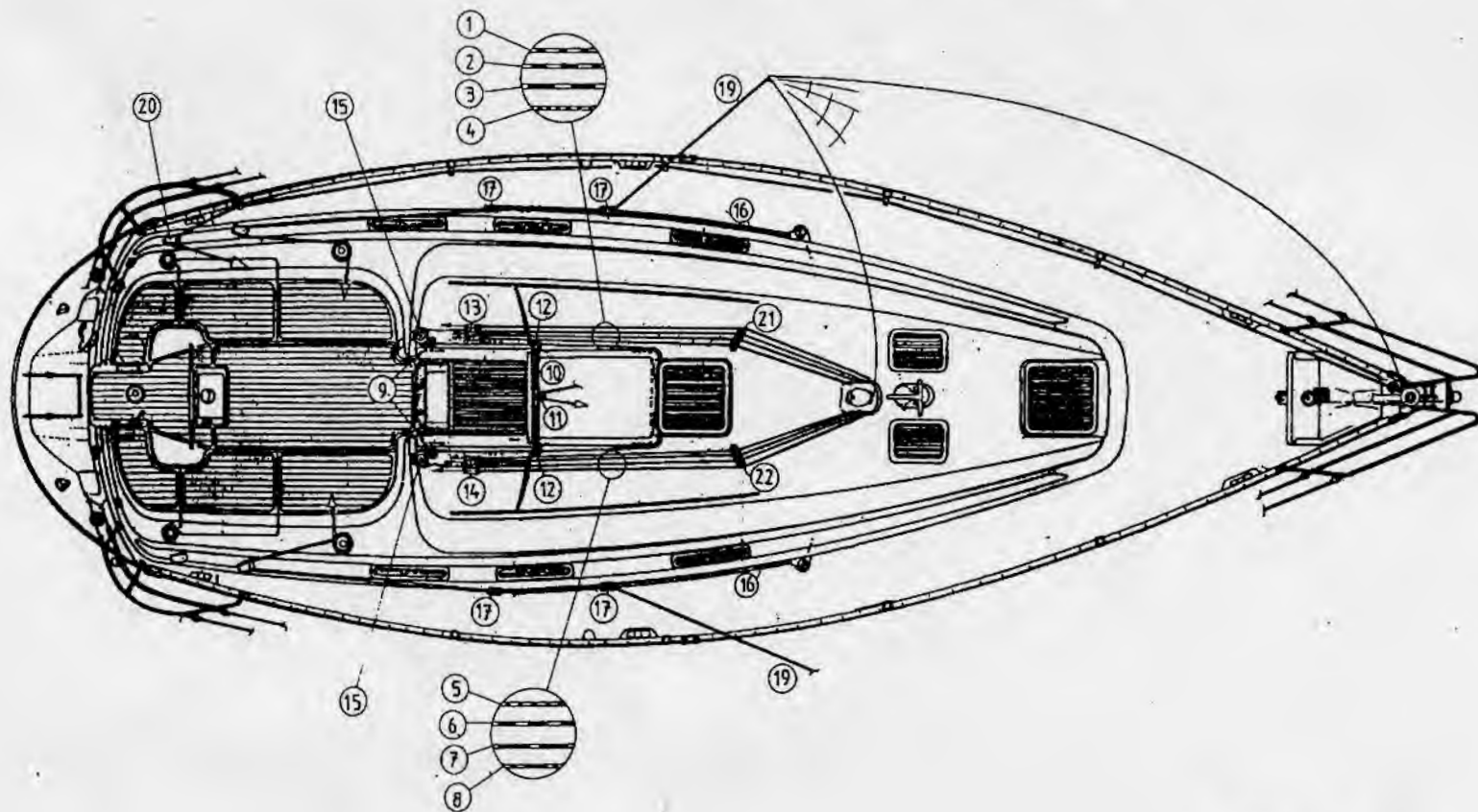


DECKPLAN MIT AÜSRÜSTUNG
 DECK GEAR

BAVARIA 38 HOLIDAY

SPORTMAST

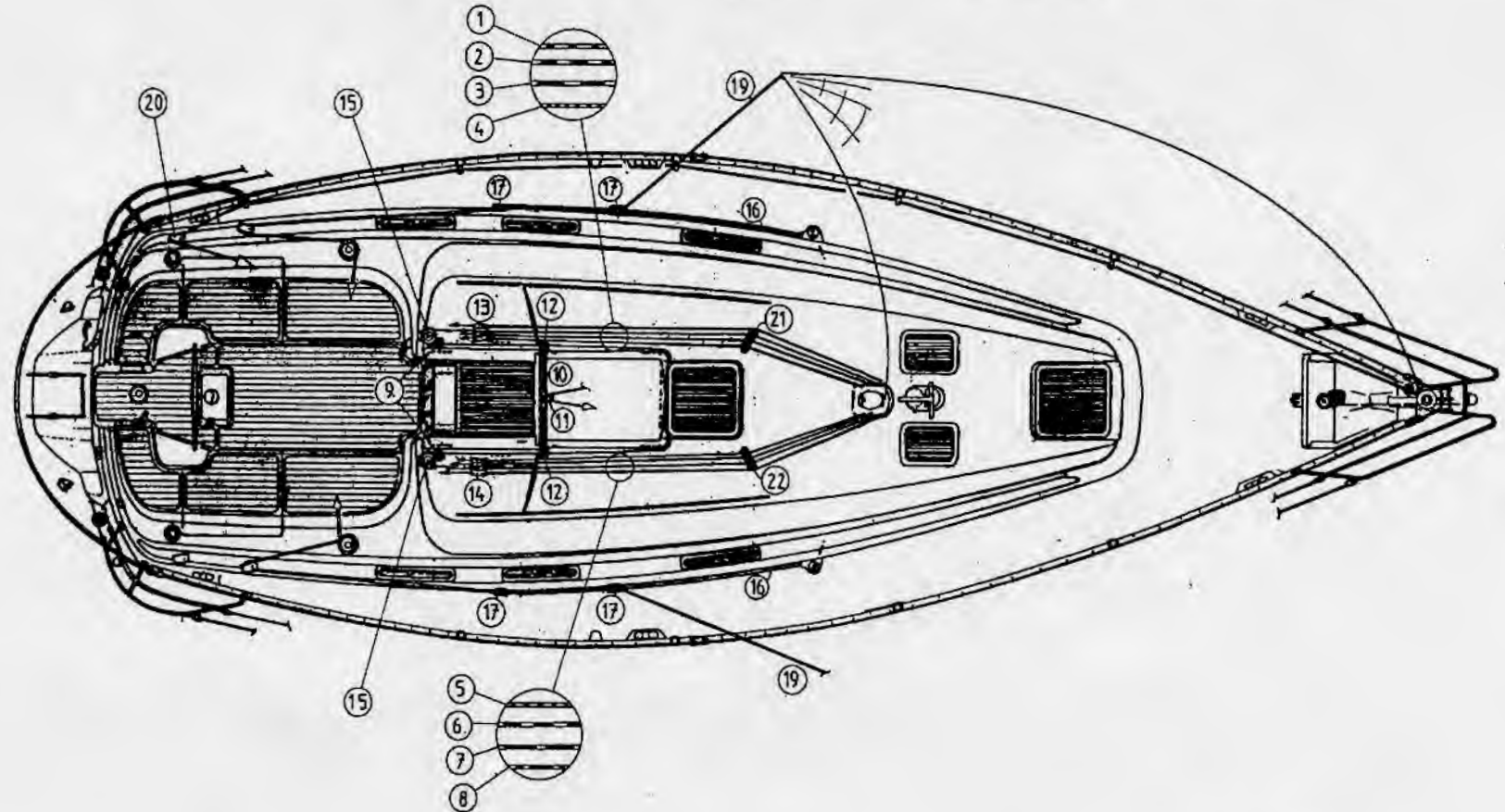
- | | | |
|---------------------|-------------------------------|-----------------------------------|
| 1 Genuafall | 9 Verstelleine Großschotwagen | 17 Genuaschotwagen verstellbar |
| 2 Refl 1 | 10 Großschotchiene | 18 Genuaschotwagen fest |
| 3 Unterliekstrecker | 11 Großschotwagen | 19 Genuaschot |
| 4 Refl 2 | 12 Endstück Großschotchiene | 20 Umlenkung Rolleine mit Stopper |
| 5 Großschot | 13 Stopper Bb | 21 Organisier Bb |
| 6 Baumniederholer | 14 Stopper Stb | 22 Organisier Stb |
| 7 Dirk | 15 Fallwinde | |
| 8 Großfall | 16 Genuaschiene | |



SPORTMAST
BAVARIA 38 HOLIDAY

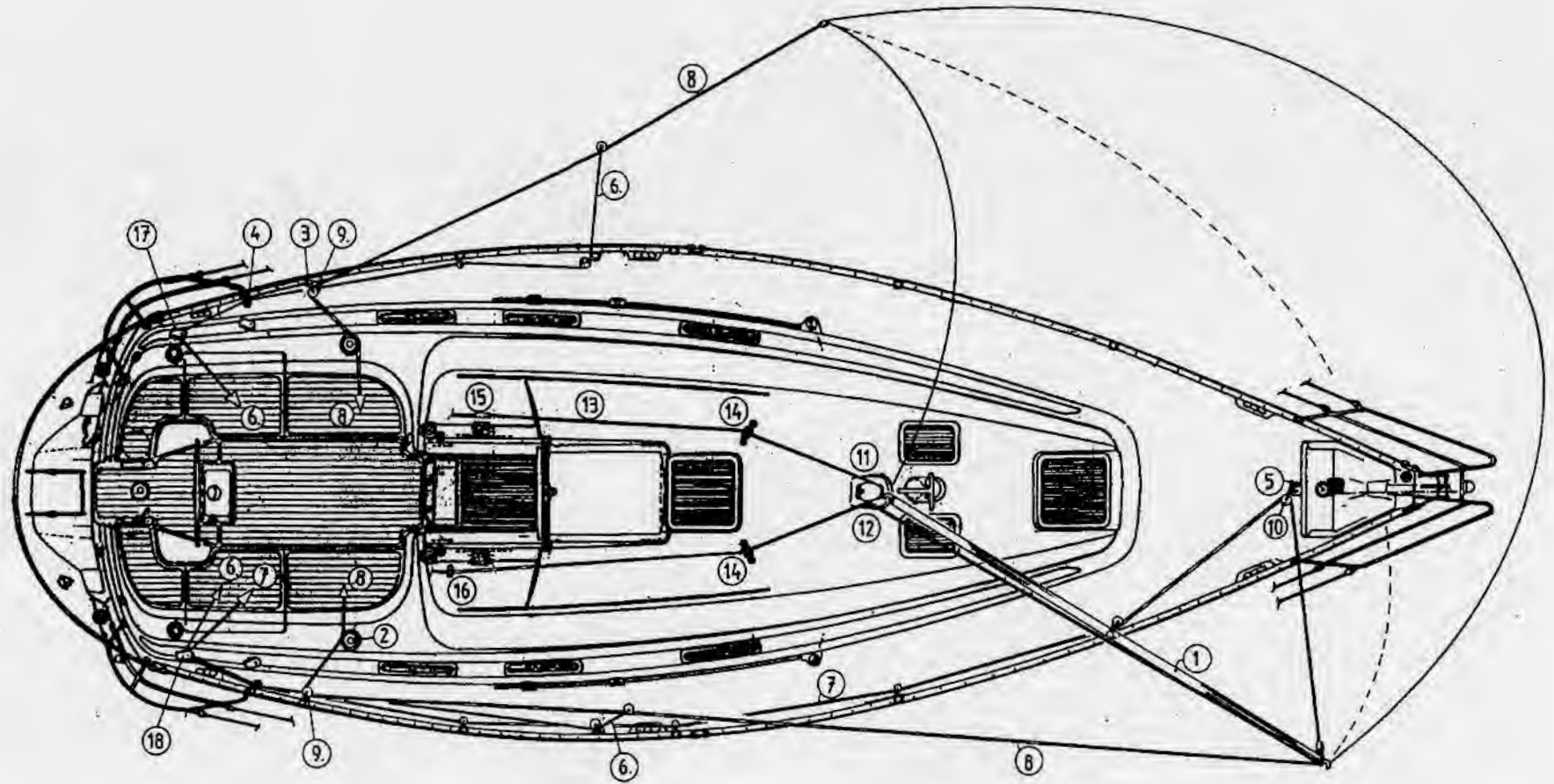
ROLLMAST

- | | | |
|-------------------|--|-----------------------------------|
| 1 Großfall | 9 Verstellleine Großschotwagen | 17 Genuaschotwagen verstellbar |
| 2 Streckleine | 10 Großschotsschiene | 18 Genuaschotwagen fest |
| 3 Einrollleine | 11 Großschotwagen | 19 Genuaschot |
| 4 Einrollleine | 12 Endstück Großschotsschiene | 20 Umlenkung Rolleine mit Stopper |
| 5 Großschot | 13 Stopper Bb vierfach + <i>ZWIFACH</i> | 21 Organisier Bb |
| 6 Baumniederholer | 14 Stopper Stb vierfach + <i>ZWIFACH</i> | 22 Organisier Stb |
| 7 Dirk | 15 Fallwinde | |
| 8 Genuafall | 16 Genuaschiene | |



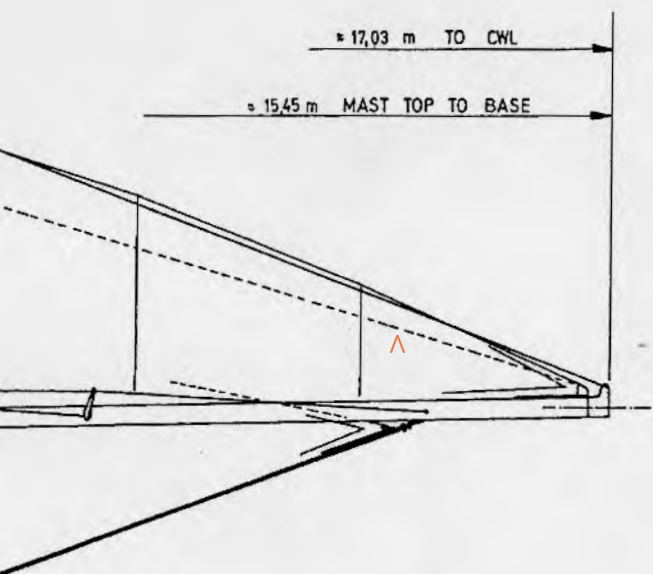
ROLLMAST

BAVARIA 38 HOLIDAY



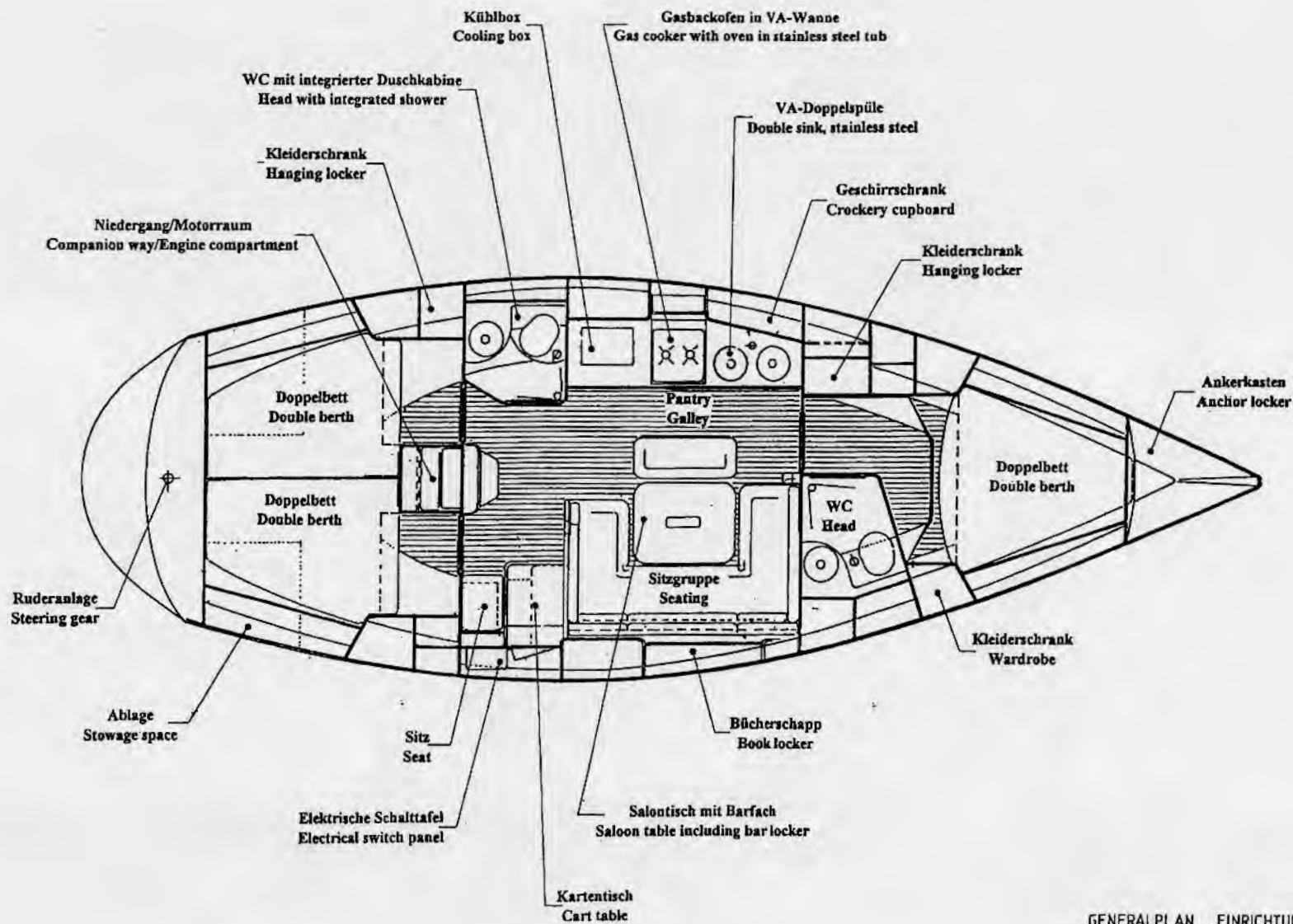
- | | | |
|---------------------------------|--------------------------------|---|
| 1 Spinnakerbaum | Option Spinnaker | |
| 2 Spinnakerwinden | 7 Spibaumniederholerleine | 13 Umlenkung mit Stopper f. Niederholer |
| 3 Pötting f. Spiumlenkblock | 8 Spishot Bb und Sb | 14 2-fach Organizer Bb und Sb |
| 4 Pötting f. Barberhauler | 9 Block f. Spishot | 15 Stopper f. Spifall |
| 5 Pötting f. Spibaumniederholer | 10 Block f. Spibaumniederholer | 16 Klemme f. Toppnant |
| 6 Barberhaulerleine mit Block | 11 Spinnakerfall | 17 Barberh. Umlenkung mit Stopper Bb |
| | 12 Toppnant | 18 Barberh. Umlenkung mit Stopper Sb |

OPTION SPINNAKER
 BAVARIA 38 HOLIDAY



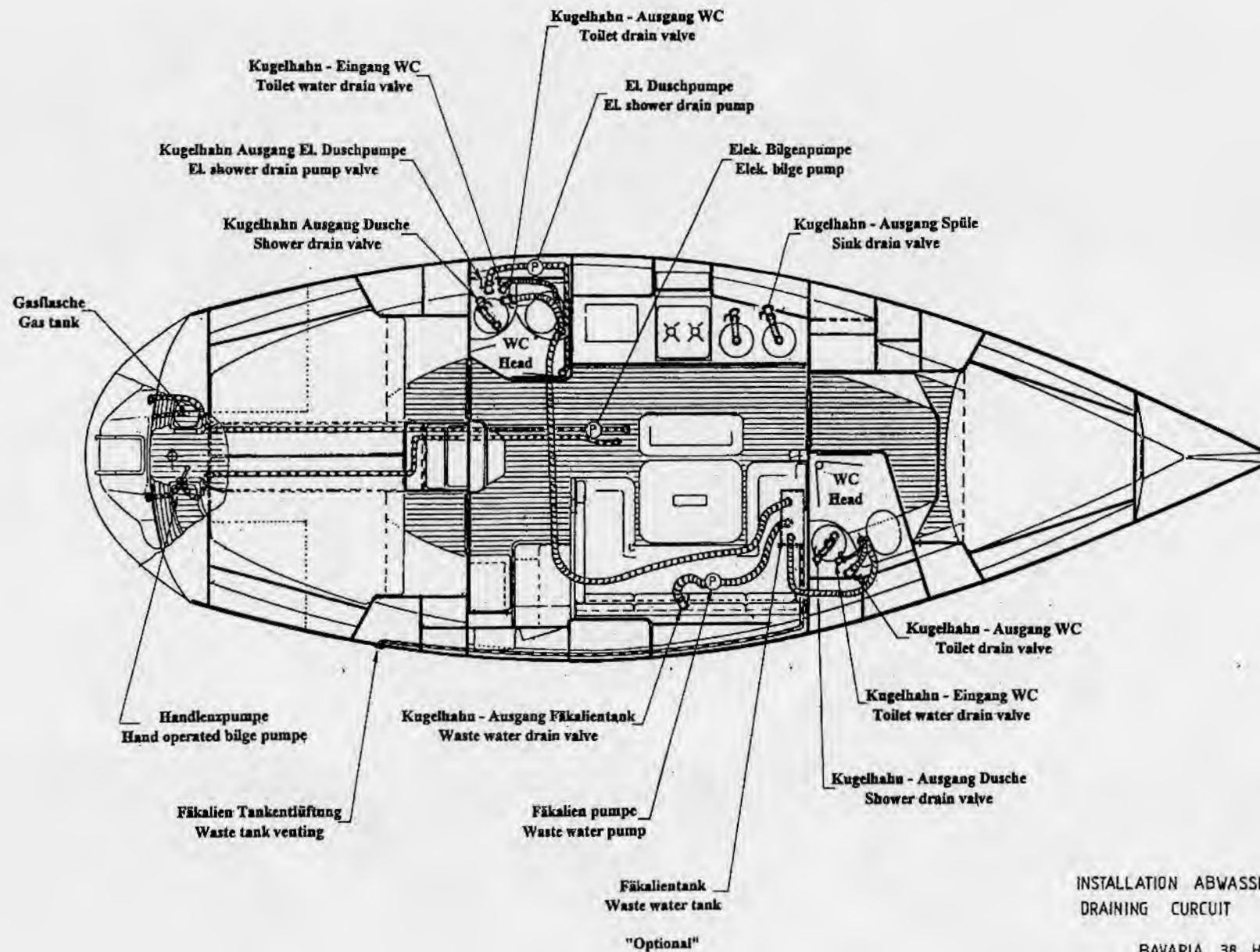
8

SEGELPLAN
SAIL PLAN
BAVARIA 38 HOLIDAY



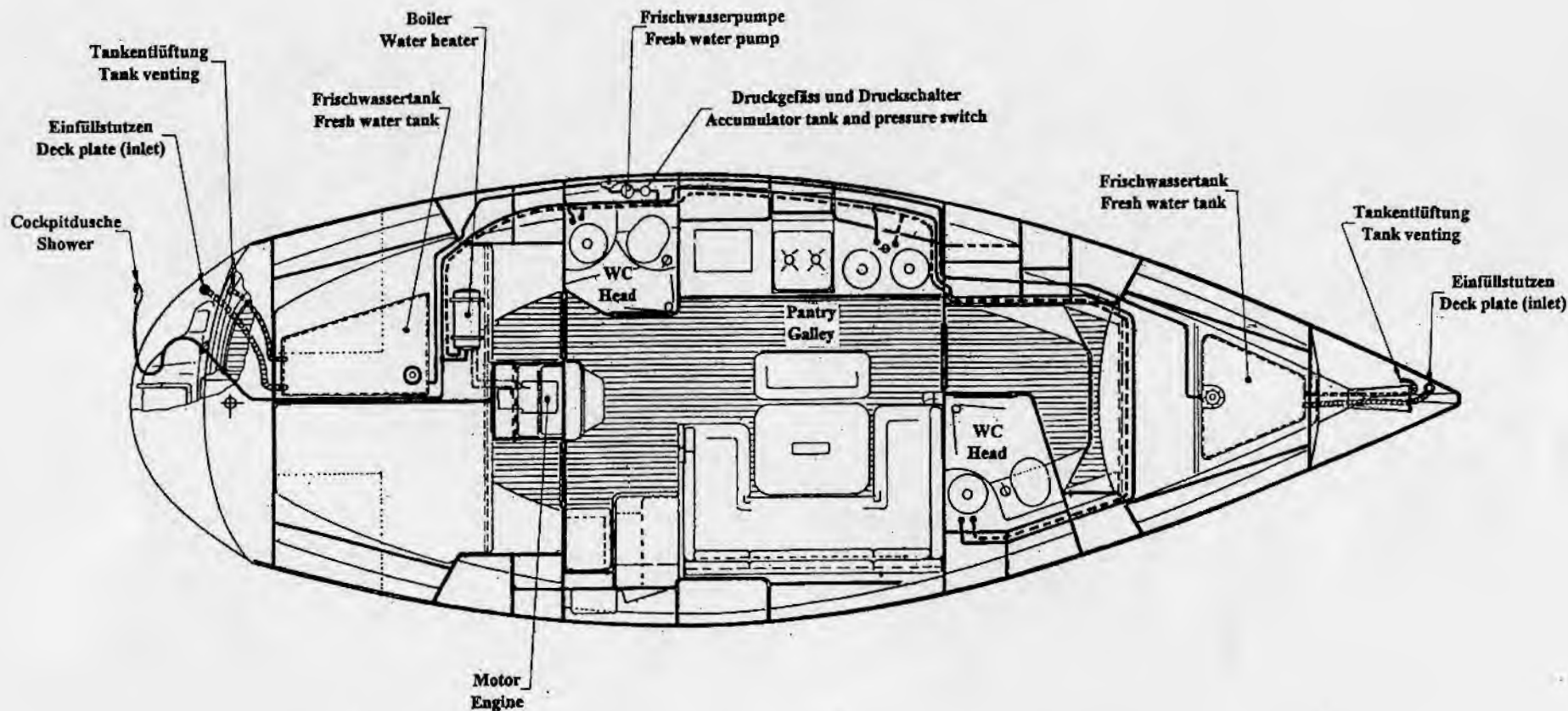
GENERALPLAN EINRICHTUNG
 GENERAL ARRANGEMENT PLAN

BAVARIA 38 HOLIDAY



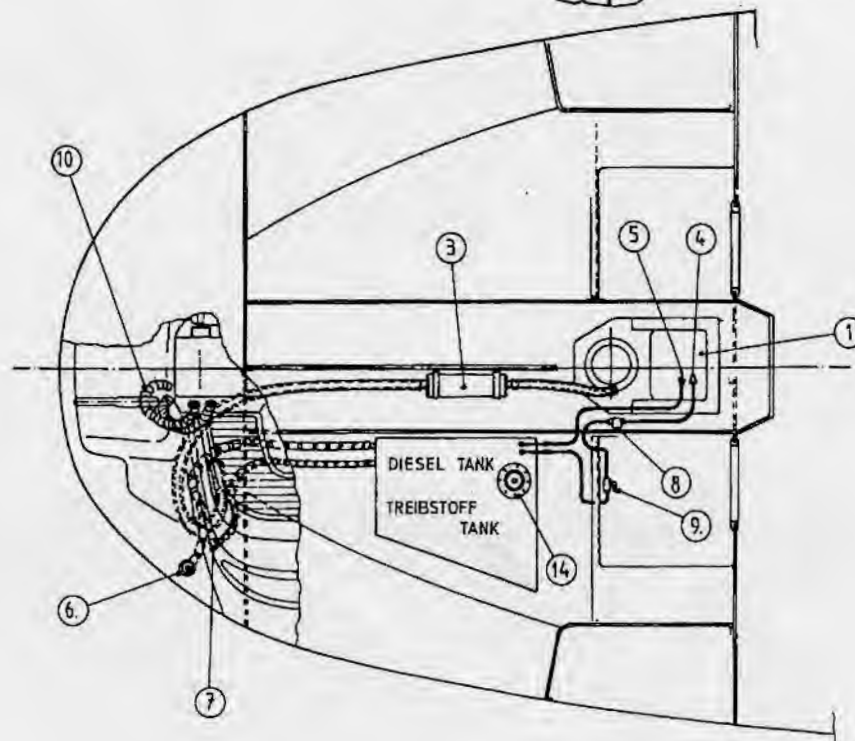
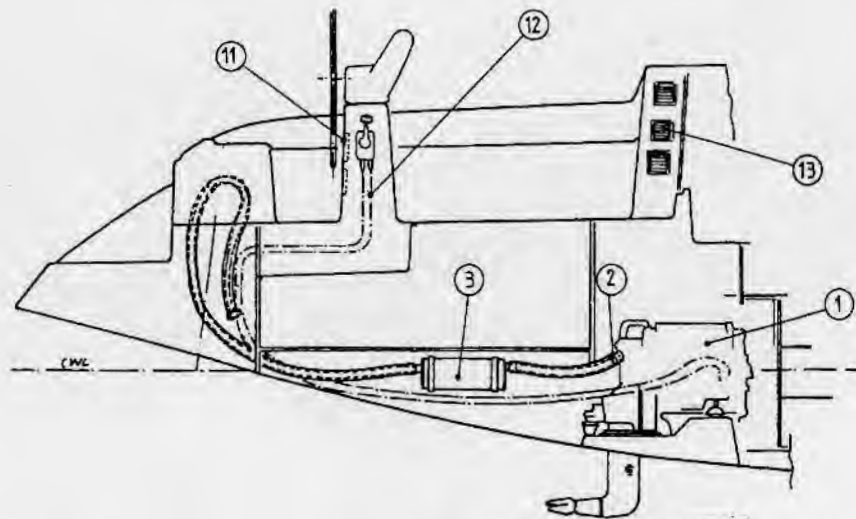
INSTALLATION ABWASSER
 DRAINING CURCUIT

BAVARIA 38 HOLIDAY



INSTALLATION FRISCHWASSER
 FRESH WATER CURCUIT

BAVARIA 38 HOLIDAY

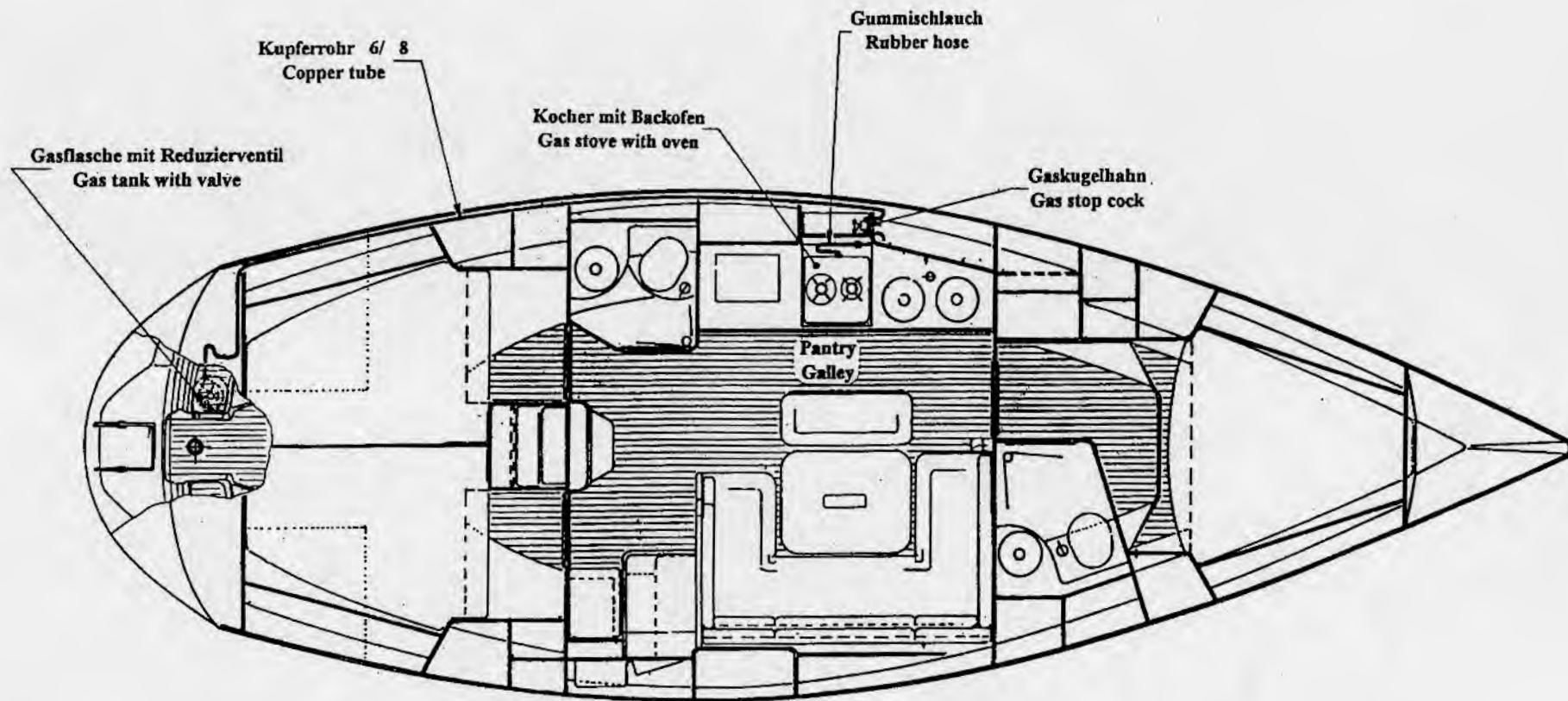


INSTALLATION MOTOR

1	MOTOR VOLVO MD 2030	ENGINE VOLVO MD 2030
2	MOTOR AUSPUFFSYSTEM	ENGINE EXHAUST SYSTEM
3	AUSPUFF-WASSERSAMMLER	EXHAUST WATERLOCK
4	KRAFTSTOFFEINFUELLSTUTZEN	ENGINE FUEL INTAKE
5	KRAFTSTOFFRUECKFUEHRUNG	FEED BACK FUEL
6	DIESEL EINFUELLSTUTZEN	FUEL TANK FILLING HOSE
7	TANKENTLUEFTER	FUEL TANK VENTILATOR
8	KRAFTSTOFF FILTER	FUEL FILTER
9	KRAFTSTOFF KUGELHAHN	FUEL COCK
10	BELUEFTUNGSROSTE	VENTILATOR GRILLE
11	MOTORINSTRUMENTENTAFEL	ENGINE PANEL
12	MOTOR-FERNBEDIENUNGSKABEL	ENGINE CONTROL CABLES
13	MOTOR BELUEFTUNGSROSTE	VENTILATOR ENGINE
14	VORRATGEBER FUER KRAFTSTOFFTANK	FUEL GAUGE

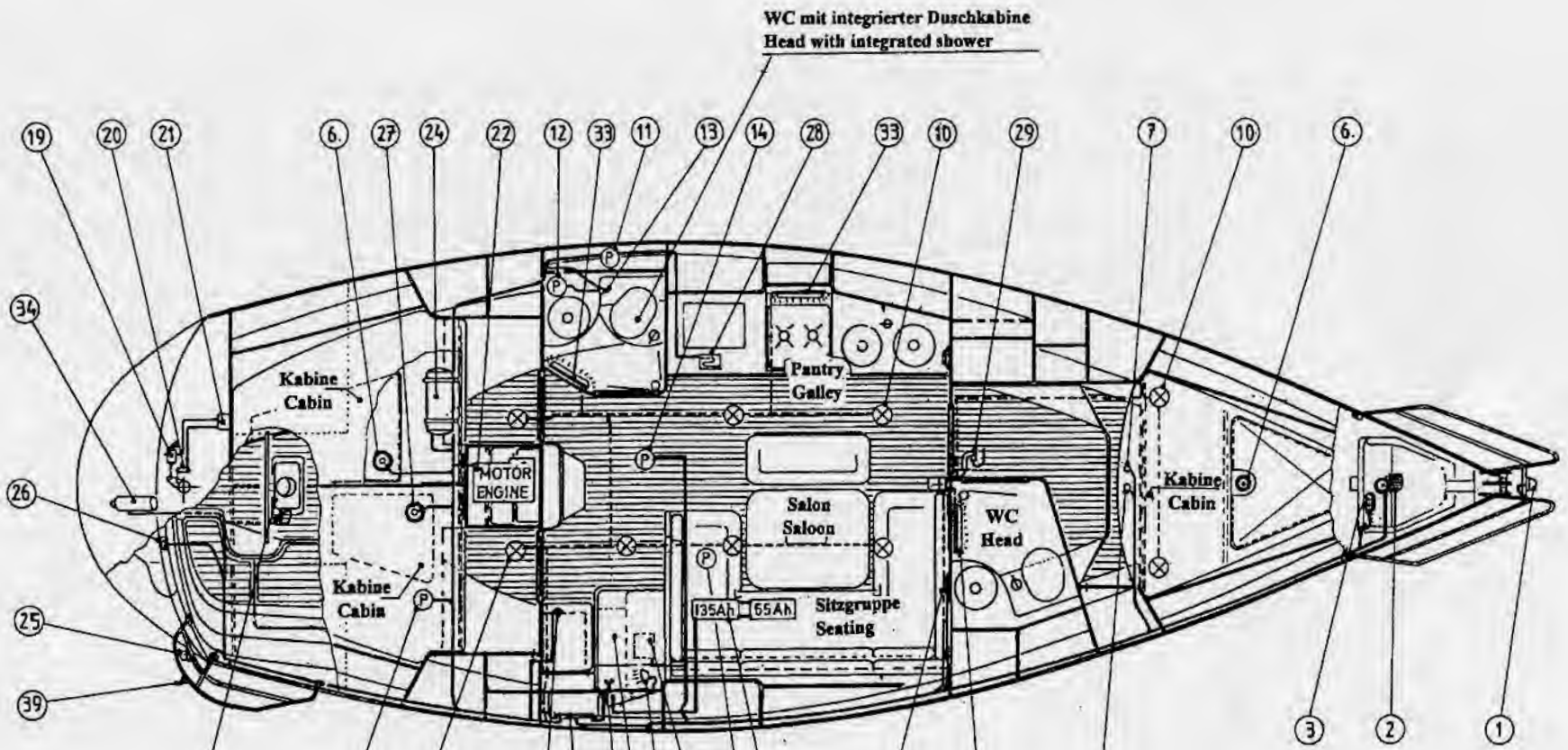
INSTALLATION MOTOR
(ENGINE)

BAVARIA 38 HOLIDAY

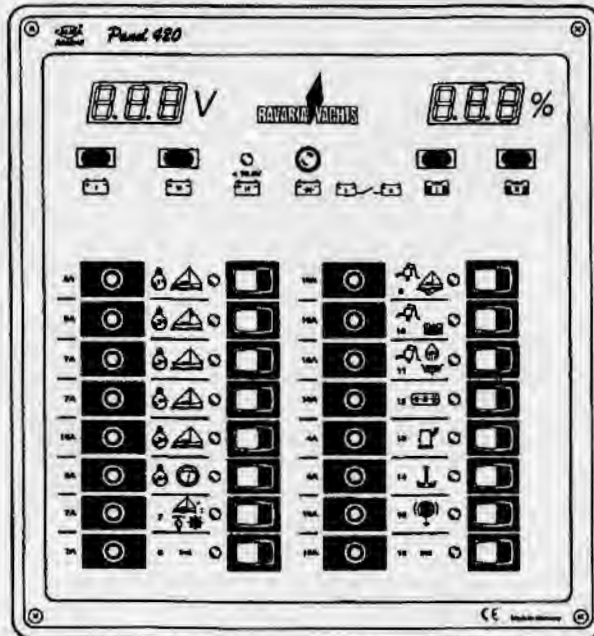


GAS INSTALLATION
INSTALLATION GAS

BAVARIA 38 HOLIDAY



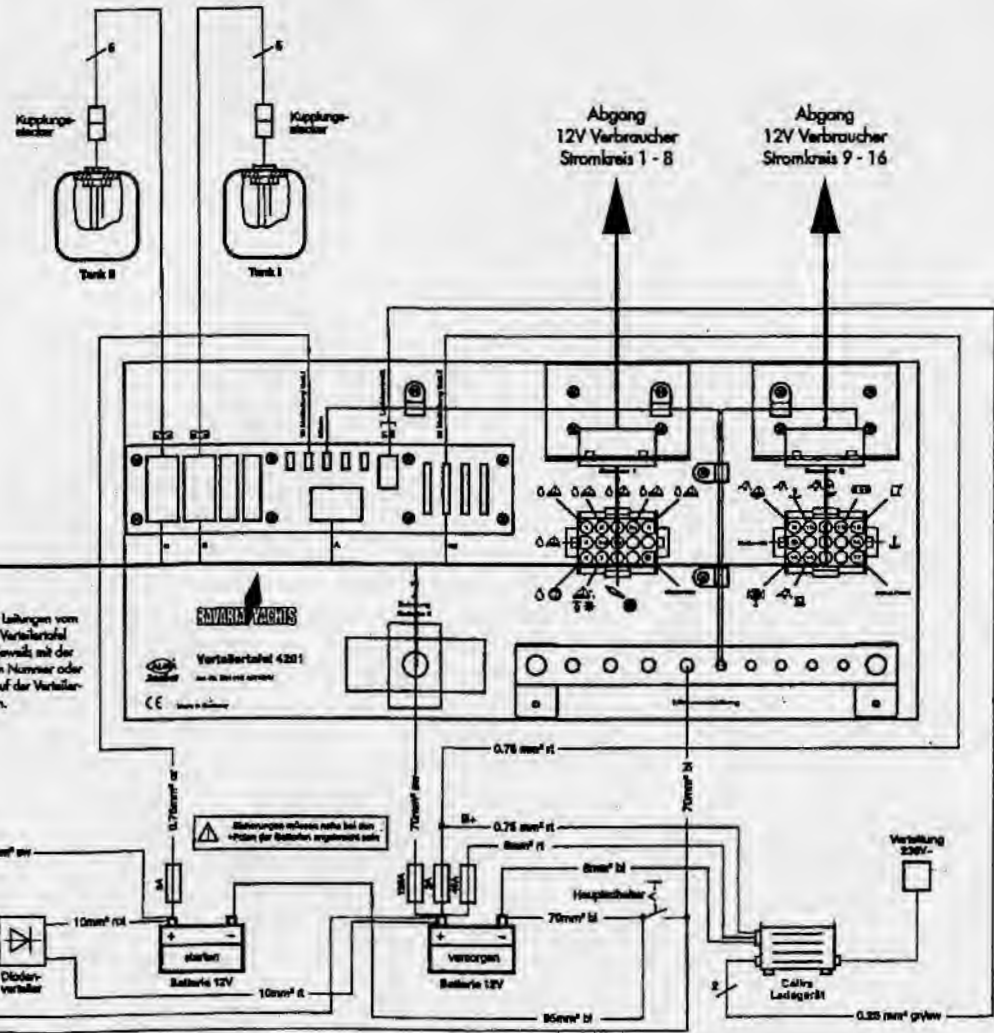
WC mit integrierter Duschkabine
Head with integrated shower



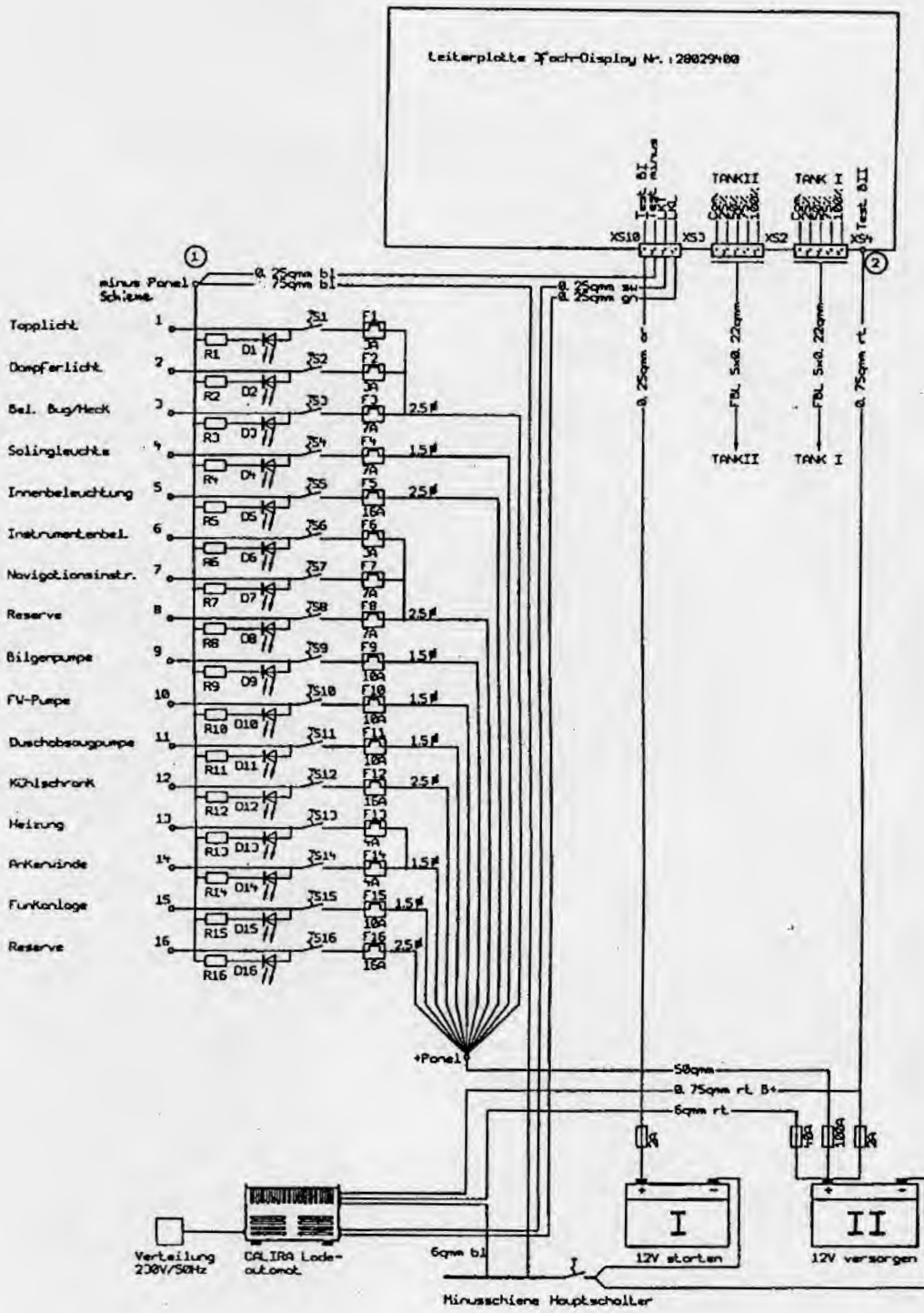
Sicherungswerte

- 1 = 3 A
 - 2 = 3 A
 - 3 = 7 A
 - 4 = 7 A
 - 5 = 16 A
 - 6 = 3 A
 - 7 = 7 A
 - 8 = 7 A
 - 9 = 10 A
 - 10 = 10 A
 - 11 = 10 A
 - 12 = 16 A
 - 13 = 4 A
 - 14 = 4 A
 - 15 = 10 A
 - 16 = 16 A
- Ges. = 133 A

Sämtliche 12V Leitungen vom Panel 420 zur Verteilertafel 4201 werden jeweils mit der entsprechenden Nummer oder Bezeichnung auf der Verteilertafel verbunden.



CE Made in Germany



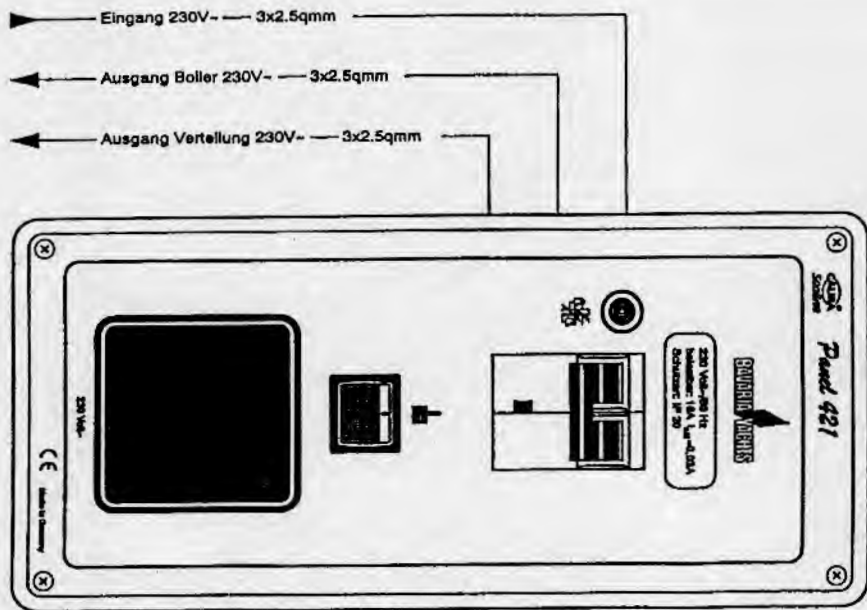
gez.	31.05.96	Kunz	Änderung	Incl.	Datum	Name
gepr.	31.07.97	Najler				
	Datum	Name				
Trautmann KG CALIRA Apparatbau Lerchenfeldstrasse 9 87600 Kaufbeuren			Benennung: Panel 420 Bavaria Schaltplan	Gruppe:	Blatt: 4 von 81.	

CALIRA
Sealine

Anschlussplan **Panel 421**

BAVARIA NIGHTS

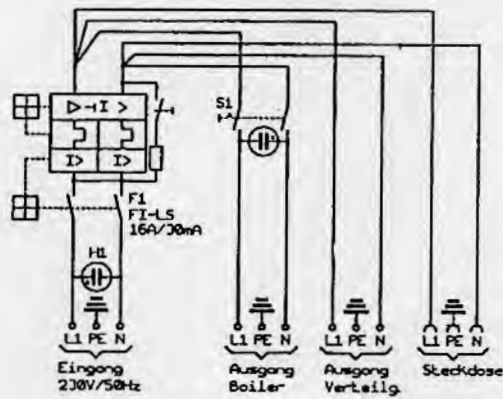
Art.-Nr. E08 230 421/BAV



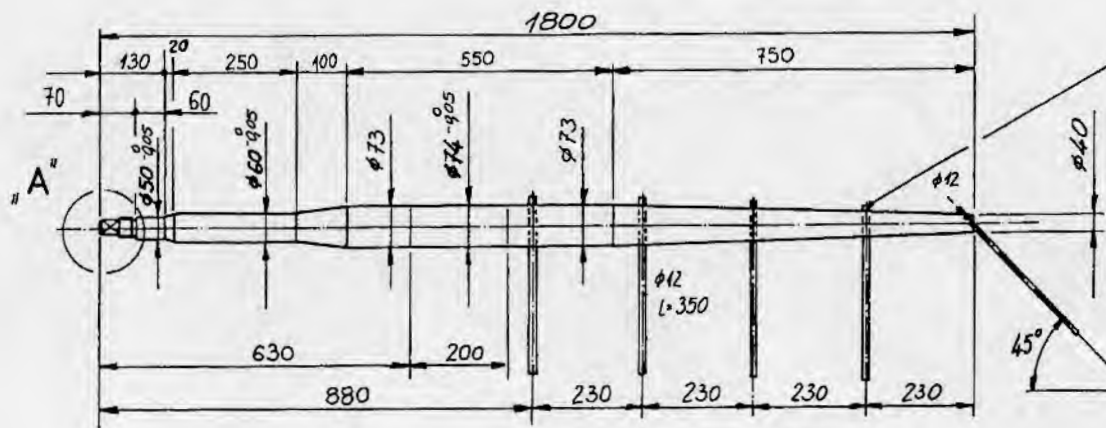
Trautmann KG
CALIRA-Apparatebau
87600 Kaufbeuren-Neugablonz
Lerchenfeldstraße 9

CE
Made in Germany

BS1 08 1740 00

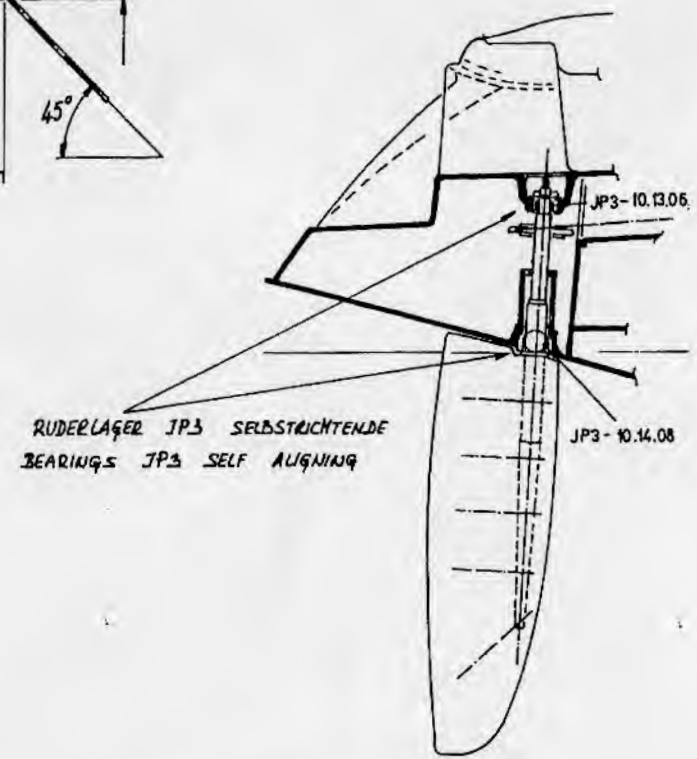
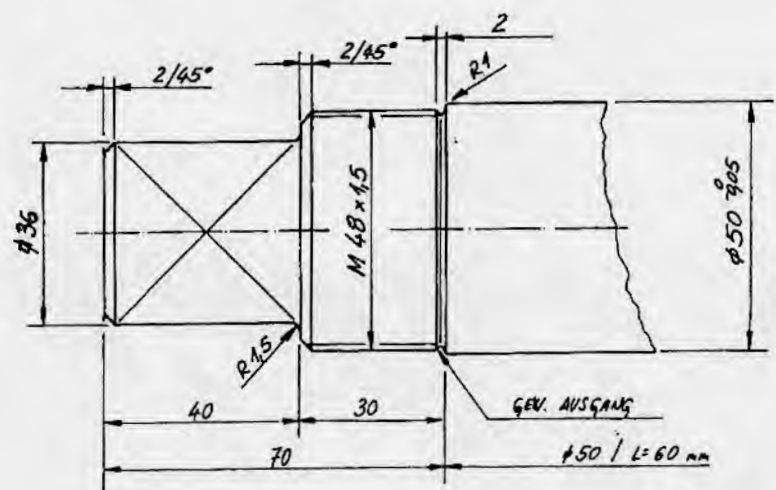


gez.	10.06.96	Kunz	Änderung	Ind.	Datum	Name
gepr.						
	Datum	Name				
Trautmann KG CALIRA Apparatebau Lerchenfeldstrasse 9 87600 Kaufbeuren			Benennung: Panel 421 Bavaria Schaltplan		Gruppe: Blatt: 4 von 81.	



ALL RUDDER STIFFENERS φ 12 mm
 LENGTH 350 mm
 ALL HOLES φ 12 mm

DETAIL "A"
 M 1:1

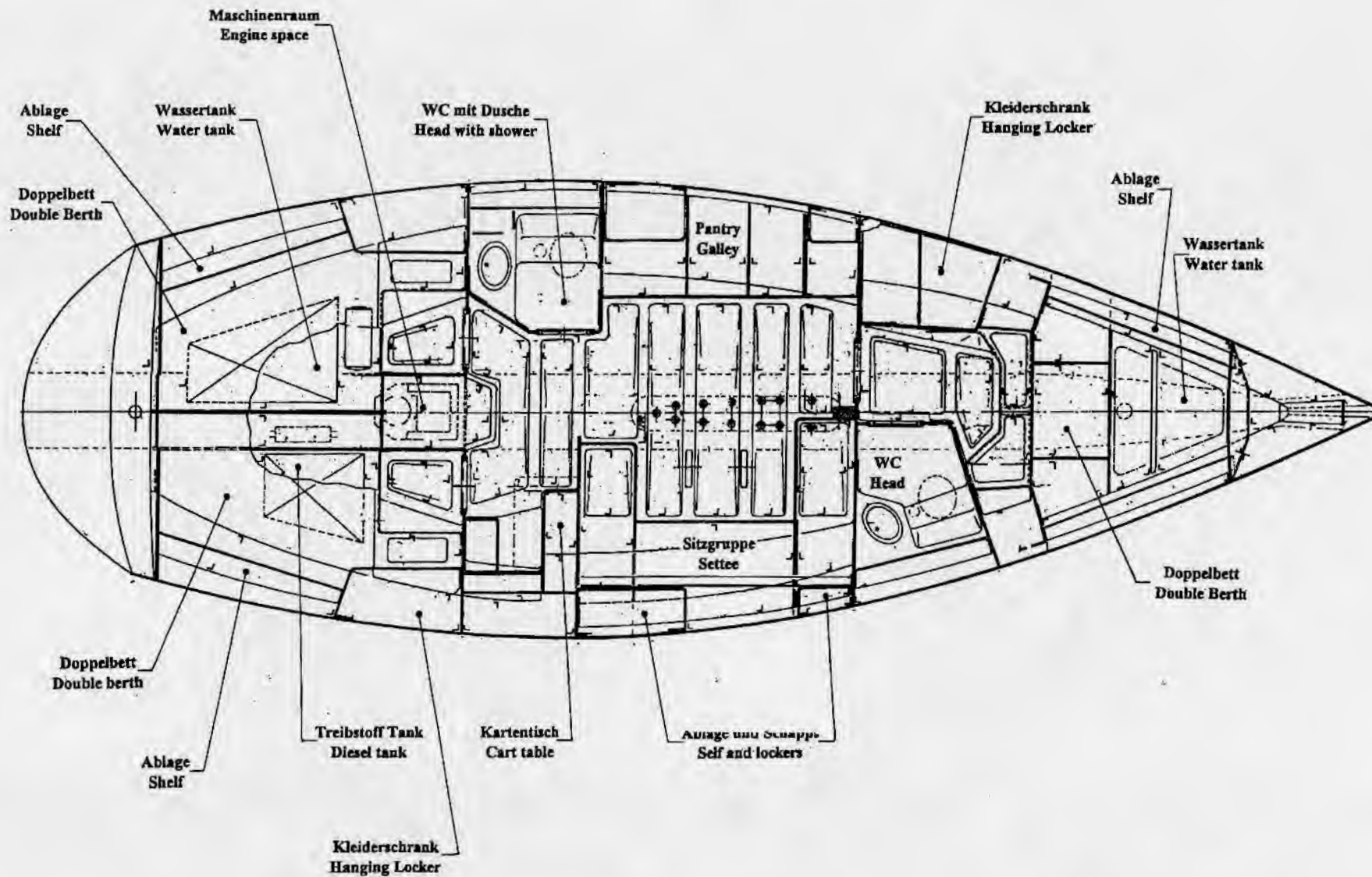


18

MATERIAL: ALMgSi 1 F31

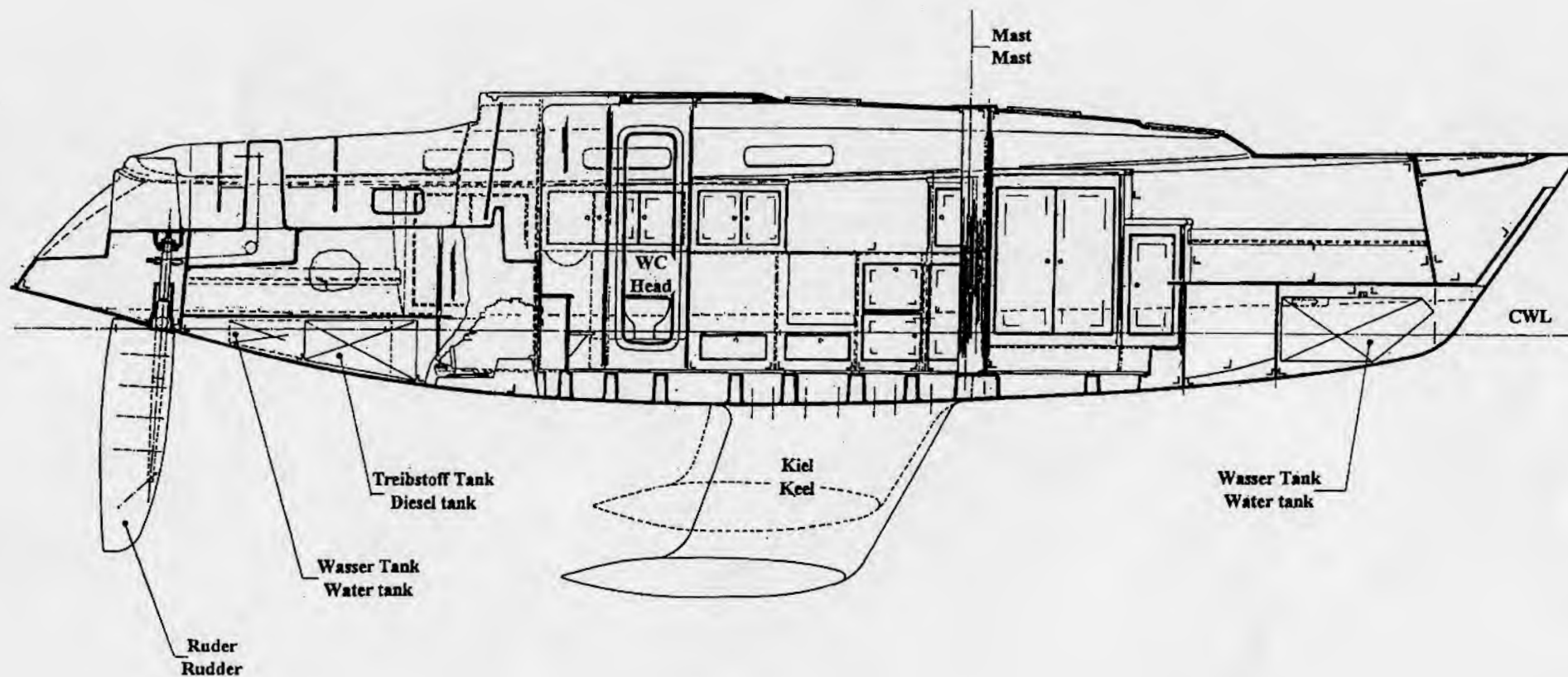
RUDERANLAGE
 RUDDER AND BEARINGS

BAVARIA 38 HOLIDAY



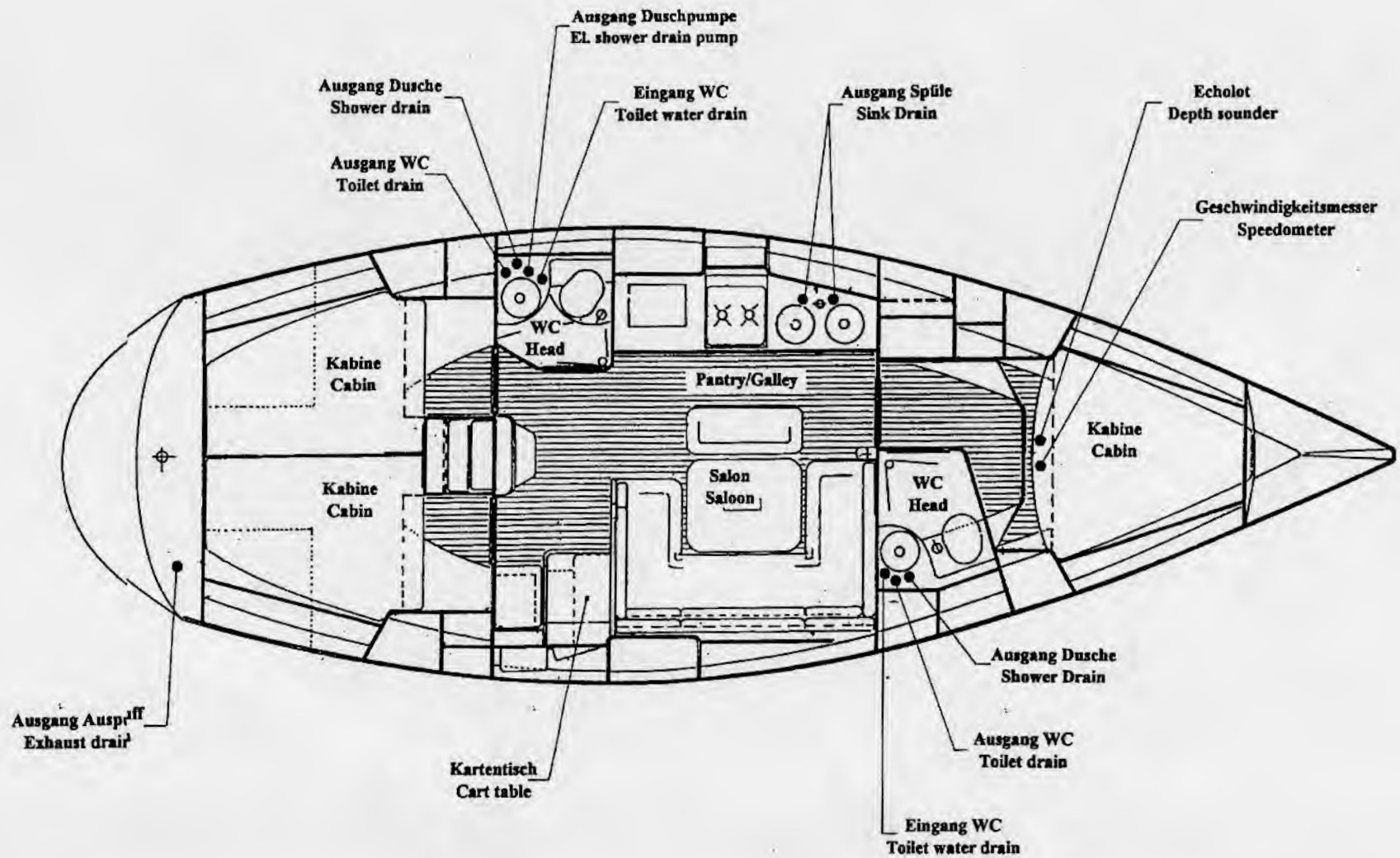
KONSTRUKTION GRUNDRIß

BAVARIA 38 HOLIDAY



KONSTRUKTION LÄNGSSCHNITT

BAVARIA 38 HOLIDAY



RUMPF DURCHLÄSSE
SEAWAY

BAVARIA 38 HOLIDAY

Germanischer Lloyd

Bescheinigung der Konformität
Nr. 32544

über die Prüfung nach der Richtlinie für Sportboote,
Richtlinie des Rates vom 16. Juni 1994 (94/25/EG), Stand Juni 1995

Hersteller:	Bavaria Yachtbau GmbH Industriestraße 11 D-97232 Giebelstadt
Herstellerbezeichnung:	BAVARIA 38 Version Holiday und Exclusive
Beschreibung:	FVK-Segelyacht mit festem Kiel
Bootsauslegungskategorie:	A - „Hochsee“
Prüfmodul:	Aa - „Interne Fertigungskontrolle und Prüfungen“, Anhang VI der Richtlinie
Kennzeichnung:	CE-Zeichen, Kenn-Nr. der Prüfstelle

Prüfgrundlage:

Für die Prüfung wurden die Klassifikations- und Bauvorschriften I, Schiffstechnik Teil 3 Wassersportfahrzeuge, Ausgabe 1996 zugrunde gelegt.

Prüfergebnisse:

Das oben beschriebene Produkt entspricht den einschlägigen Anforderungen der Richtlinie 94/25/EG, Anhang I,

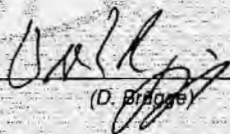
3.2 Stabilität und Freibord
3.3 Auftrieb und Schwimmfähigkeit

Mitgeltende Unterlagen:

Prüfbericht Nr. 7/29 und 8/29 vom 06.03.1998 Tgb.-Nr. 15419-A-97 Ash, sowie die Prüfberichte Nr. 7/29 und 8/29 vom 11.06.98 Tgb.-Nr. 2783097 Kst einschließlich zugehöriger Zeichnungsunterlagen.

Hamburg, den 1. Juli 1998

GERMANISCHER LLOYD AG
Zertifizierungsstelle für Yachten
Kenn-Nr. 0098
Leiter der Zertifizierungsstelle


(D. Bröge)

Diese Bescheinigung bleibt Eigentum der Germanischer Lloyd AG und darf nur unverändert weiterverarbeitet werden. Die auszugswise Wiedergabe, Vervielfältigung und Verbreitung dieser Bescheinigung ist nicht zulässig. Texte und Werbeschriften dürfen nicht im Widerspruch zu dieser Bescheinigung stehen.

Germanischer Lloyd AG, Postfach 11 16 06, D-20416 Hamburg, Germany