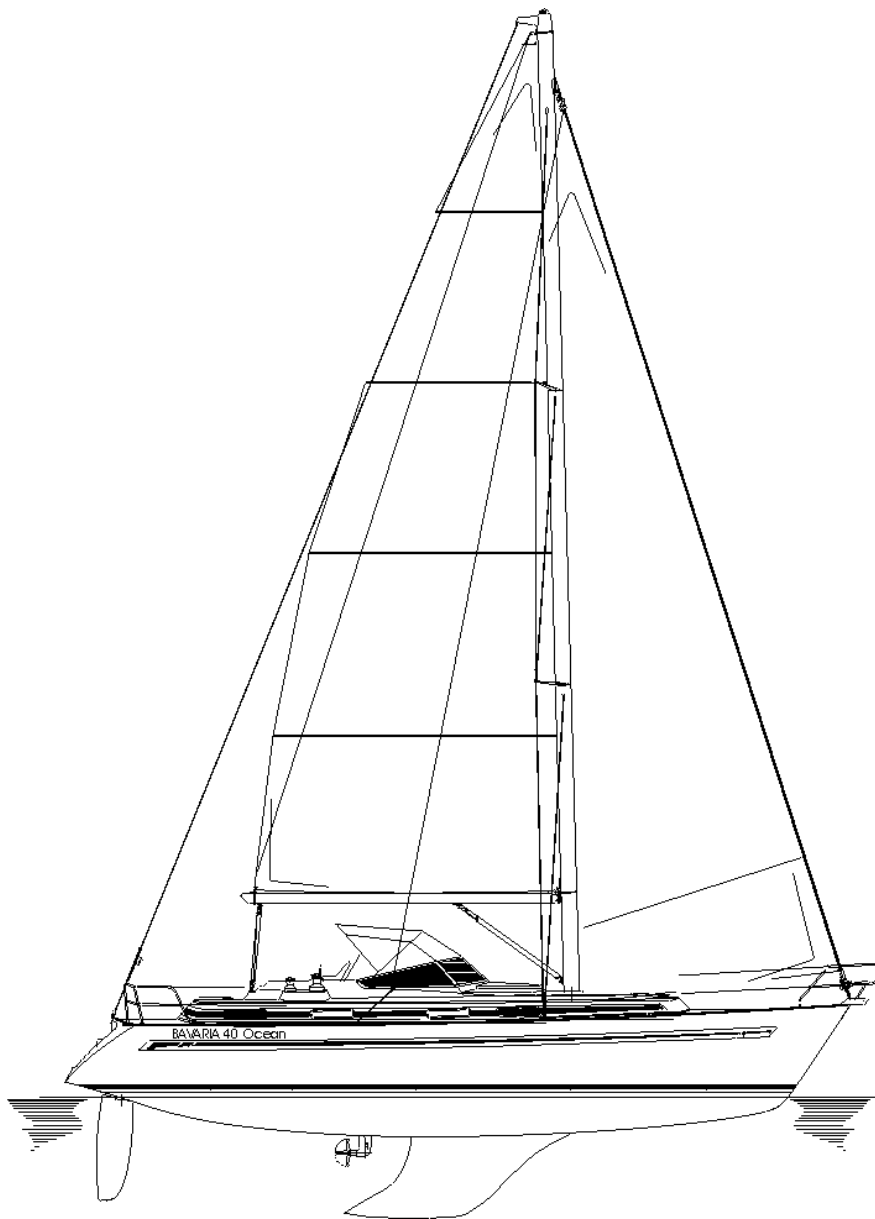


# Handbuch für den Bootsführer



**Segelyacht „BAVARIA 40 – Ocean“**

**BAVARIA YACHTS**

The logo for Bavaria Yachts, featuring the company name in a bold, serif font. Below the text is a stylized graphic element consisting of a central diamond shape with a vertical line through it, flanked by horizontal lines that taper to points, resembling a compass rose or a stylized sail.

Bavaria Yachtbau GmbH • Bavariastr. 1 • D – 97232 Giebelstadt  
Tel.: +49 (0) 9334 942 – 0; Fax: +49 (0)9334 942 – 116  
e-mail: [info@bavaria-yachtbau.com](mailto:info@bavaria-yachtbau.com)

## Inhaltsverzeichnis

Einführung	Seite 4
Entwurfskategorie, Identifizierung	Seite 5
Typenschild (Herstellerplakette)	Seite 6
Warnhinweise	Seite 6
Konformitätserklärung	Seite 7

### **1. Beschreibung des Bootes/der Yacht**

#### **1.1 Hauptdaten**

- 1.1.1 Hauptabmessungen
- 1.1.2 Verdrängung, Gewichte
- 1.1.3 Motorisierung
- 1.1.4 Elektrische Anlage
- 1.1.5 Tankkapazitäten
- 1.1.6 Anschlagpunkte für Kranen, Auflagepunkte für Slip und Transport

#### **1.2 Generalplan**

- 1.2.1 Mast- und Segelplan
- 1.2.2 Decksplan
- 1.2.3 Einrichtungsplan

#### **1.3 Antriebsanlagen**

- 1.3.1 Besegelung
- 1.3.2 Takelage
- 1.3.3 Motorisierung, Maschinenraum, Getriebe,

### **2. Anlagen und Kreisläufe**

#### **2.1 Tanks und Leitungen - Wasser**

- 2.1.1 Frischwasser/Trinkwasser kalt
- 2.1.2 Seewasser
- 2.1.3 WC-Anlage, Fäkalientank

#### **2.2 Tanks und Leitungen - Treibstoff**

#### **2.3 Ruderanlage**

- 2.3.1 Systembeschreibung
- 2.3.2 Ruderblatt und -lager

#### **2.4 Lenzpumpen und -leitungen**

- 2.4.1 Beschreibung der Lenzanlage

#### **2.5 Elektrische Anlagen**

- 2.5.1 Wechselstrom-Anlage
- 2.5.2 Gleichstrom-Bordnetz
- 2.5.3 Bedienung und Besonderheiten der Anlage
- 2.5.4 Wichtige Hinweise zur Gleichstromanlage
- 2.5.5 Wichtige Hinweise zur Wechselstromanlage
- 2.5.6. Verteilung E-Geräte
- 2.5.7. E-Schaltplan
- 2.5.8. E-Verteilerplan
- 2.5.9. Wechselstromverteilung

#### **2.6 Flüssiggasanlage**

- 2.6.1 Komponenten
- 2.6.2 Betrieb

#### **2.7 Brandschutz**

**2.8 Anker- und Festmacher-Einrichtung**

**2.9 Motor-Kühlkreislauf**

**2.10 Abgasanlage**

**2.11 Lüftung**

**2.12 Borddurchlässe, Seeventile**

**3. Umweltschutz**

**3.1 Kraftstoff und Öl**

**3.2 Abfälle**

**3.3 Schall**

**3.4 Schwell**

**3.5 Abgase**

**3.6 Antifouling, Anstriche**

**3.7 Lackentferner**

**4. Wartung**

**4.1 Pflege, Reinigung**

**4.2 Verschleiß- und Austauschteile**

**4.3 Reparaturen**

**5.4 Winterlager**

**5. Abschließende Bemerkungen und Hinweise**

**6. Liste gelieferter Handbücher**

## Einführung

Dieses Handbuch soll Ihnen helfen, Ihre Segelyacht sicher und mit Freude zu führen. Das Handbuch enthält neben Informationen über die Yacht selbst, über mitgeliefertes oder eingebautes Zubehör und über seine Anlagen hinaus auch Informationen über Betrieb und Wartung. Bitte machen Sie sich mit allem vertraut, bevor Sie mit der Yacht auf Fahrt gehen.

Sollte dies Ihre erste Segelyacht sein oder sollten Ihnen die besonderen Eigenschaften einer Kielyacht noch nicht vertraut sein, achten Sie bitte zu ihrer eigenen Sicherheit und Bequemlichkeit darauf, dass Sie sich Kenntnisse über Handhabung und Betrieb der Yacht aneignen, bevor Sie die Führung übernehmen. Die Werft wird Sie gern zusätzlich über Schulungsmöglichkeiten unterrichten, sofern Sie ihre Kenntnisse auf diesem Wege erweitern oder auffrischen möchten.

Da sich der Lieferumfang nach dem Auftrag richtet, kann die Ausstattung Ihrer Yacht bei einigen Beschreibungen und Abbildungen abweichen. Um unsere Yachten dem ständig fortschreitenden technischen Standard anpassen zu können, müssen wir uns Änderungen in Form, Ausstattung und Technik vorbehalten. Aus allen Angaben, Abbildungen und Beschreibungen in diesem Handbuch können aus diesen Gründen keine Ansprüche abgeleitet werden.

**BITTE BEWAHREN SIE DIESES HANDBUCH AN EINEM SICHEREN ORT  
AUF UND ÜBERGEBEN SIE ES DEM NEUEN BESITZER,  
FALLS SIE DIE YACHT VERKAUFEN.**

**BAVARIA YACHTBAU GmbH** heißt Sie im Kreise der **BAVARIA**-Eigner herzlich willkommen und bedankt sich für das mit dem Erwerb dieser Yacht ausgesprochene Vertrauen in unsere Erzeugnisse.

Ihr Vertragspartner sowie die Geschäftsleitung und Mitarbeiter von **BAVARIA YACHTBAU GmbH** wünschen Ihnen viel Freude an Ihrer neuen Segelyacht.

*Allzeit Gute Fahrt und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel.*

BAVARIA YACHTBAU GmbH  
- Geschäftsleitung -



W. Herrmann

### **Entwurfskategorie**

Eine Forderung der Europäischen Sportbootrichtlinie besteht darin, dass jedes Boot in eine Entwurfskategorie eingeordnet werden muss.

**Die Segelyacht BAVARIA 40-Ocean erhält die Entwurfskategorie A.**

Die Entwurfskategorie A ist in der Richtlinie folgendermaßen gekennzeichnet:

#### **Entwurfskategorie A: Hochsee**

Ausgelegt für ausgedehnte Fahrten, bei denen Wetterverhältnisse mit einer Windstärke über 8 (Beaufort-Skala) und einer signifikanten Wellenhöhe von über 4 m auftreten können und diese Boote weitgehend aus eigener Kraft bestehen können.

### **Zertifizierung**

Die EG-Richtlinie sieht für Yachten dieser Größe den Zertifizierungsmodul B (EG-Baumusterprüfung durch eine „benannte Stelle“) in Verbindung mit dem Modul C (Überprüfung des Serienbootes bezüglich seiner Konformität mit dem Baumuster) vor.

Als zugelassene Prüfstelle nach der EG-Richtlinie wurde damit die **Lloyd's Register Quality Assurance GmbH - Yacht Services** - (eine hundertprozentige Tochter von **Lloyd's Register of Shipping; London**) mit Sitz in Hamburg beauftragt (siehe Konformitätserklärung).

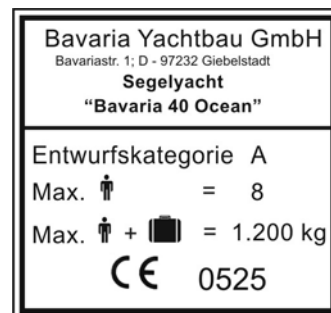
### **Identifizierung**




Achtern auf Steuerbordseite wurde das Rumpfkennzeichen eingeformt. Dies ist eine weltweit einmalige Folge von Ziffern und Buchstaben. Sie lautet

***DE-BAVP40***

**Typenschild (Herstellerplakette)**

Das Typenschild an der Vorderwand der Plicht ist eine Forderung der Richtlinie. Die enthaltenen Angaben sind vorgeschrieben und sollen an dieser Stelle erläutert werden.

**Erläuterungen**

- Entwurfskategorie A : Hochsee
- Max.  = 8 : Maximale, vom Hersteller empfohlene Personenzahl, wenn sich das Boot in dem seiner Entwurfskategorie entsprechen den Seegebiet befindet. Bei Fahrten in Nichthochseegebieten kann die Personenzahl unter Berücksichtigung der maximalen Zuladung erhöht werden.
- Max.  +  = 1200 kg : Maximale Zuladung bestehend aus 8 Personen, Vorräte, Proviant und persönliche Ausrüstung (Tankinhalte wurden nicht berücksichtigt).
- CE 0525 : CE-Zeichen als Nachweis, dass das Boot entsprechend den Forderungen der Richtlinie gebaut wurde. Die Ziffernfolge ist die Kenn-Nummer der zertifizierenden Stelle, in diesem Fall der **Lloyd's Register Quality Assurance GmbH**.

**Warnhinweise**

In vielen Kapiteln des Eigner-Handbuches finden Sie Hinweise, die dem störungsfreien Betrieb, der Wartung oder auch der Warnung vor Gefahren dienen. Der besseren Übersicht halber sind diese in Kästchen, teilweise gerastert, hervorgehoben.

**Gefahr**

Bedeutet, dass eine extreme, reale Gefahrenquelle besteht, die mit großer Wahrscheinlichkeit zum Tod oder zu irreparablen Verletzungen führen wird, wenn keine angemessenen Vorkehrungen getroffen werden.

**Warnung**


Bedeutet, dass eine Gefahrenquelle besteht, die zu Verletzungen oder Tod führen kann, wenn keine angemessenen Vorkehrungen getroffen werden.

**Achtung**

Bedeutet, eine Erinnerung an Sicherheitsvorkehrungen oder richtet die Aufmerksamkeit auf Handhabungen, die unsicher sein können oder zu persönlichen Verletzungen führen können oder zu Beschädigungen des Wasserfahrzeuges oder von Bauteilen.

**EG-Konformitätserklärung****gemäß EG-Richtlinie „Sportboote“ 94/25/EG, Anhang XV**

Hiermit erklären wir, dass nachstehend näher bezeichnetes Boot in seiner Konzeption und Bauart sowie in der von uns in Verkehr gebrachten Ausführung den grundlegenden Sicherheits- und Gesundheitsanforderungen der EG-Richtlinie „Sportboote“ entspricht. Bei Änderungen am Boot, die die „grundlegenden Sicherheitsanforderungen“ berühren und nicht mit uns abgestimmt sind, verliert diese Erklärung ihre Gültigkeit.

Bezeichnung des Bootes:	Bavaria 40-Ocean
Bootstyp:	Kielyacht
Seriennummer des Rumpfes:	<i>DE-BAVP40</i>
Entwurfs-Kategorie:	A (Hochsee)
Zertifizierungs-Modul:	B+C
Anwendbare Richtlinie:	EG-RL Sportboote (94/25/EG)
Angewandte Normen:	siehe Anlage
Prüfende Stelle:	Lloyd's Register Quality Assurance GmbH - Yacht Services -
Anschrift:	Mönckebergstr. 27, D - 20095 Hamburg
Prüfmodul: B	Baumusterprüfzertifikat Nr.: HYS 0011003
Datum / Unterschrift des Herstellers	
	2003-04-30      Winfried Herrmann
Funktion des Unterzeichnenden	Geschäftsführer

Bauwerft: Bavaria Yachtbau GmbH; Bavariastr. 1; D – 97232 Giebelstadt



### EU-Baumusterprüfung

Hiermit wird bescheinigt, das Lloyd's Register Quality Assurance GmbH, eine Benannte Stelle im Sinne der Richtlinie 94/25/EG (Sportboote) eine Baumusterprüfung im Hinblick auf die obige Richtlinie und eine Prüfung der grundlegenden Sicherheitsanforderungen entsprechend der Richtlinie durchgeführt hat. Die Yacht, wie unten beschrieben, entspricht den Anforderungen der Richtlinie, **Modul B**.

Antragsteller : **Bavaria Yachtbau GmbH**  
**Industriestraße 11**  
**D - 97232 Giebelstadt**

Bootstyp : **Bavaria 40 Ocean**

Bootsentwurfskategorie : **A (Hochsee)**

Rumpflänge : **12,23 m**

vom Hersteller empfohlene  
maximale Zuladung : **1.200 kg**

Maximale Personenzahl : **8**

Hersteller : **Bavaria Yachtbau GmbH**  
**Industriestraße 11**  
**D - 97232 Giebelstadt**

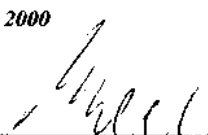
Spezifizierte Normen : **KVR, ISO 10087; 14945; 14946; 10240; 15085; 11591,  
12215-1; 12217-2; 12216, 9093; 11812; 15083; 15084;  
10088; 7840; 8469; 8846; 8849; 9097; 10239; 9094**

"Dieses Zertifikat gilt nicht für Ausrüstungsgegenstände, den Entwurf und Betriebsparameter, die vom geprüften Baumuster abweichen.  
Der Hersteller ist verpflichtet, die LRQA GmbH über alle Änderungen oder Wechsel von Ausrüstungsgegenständen zu unterrichten um die Gültigkeit des Zertifikats zu erhalten."

Zertifikats-Nr. : **HYS 0011003**

Ausstellungsdatum : **27. July 2000**

LRQA GmbH  
EU-Kennnummer: 0525

Name:   
Lloyd's Register Quality Assurance GmbH



Unstimmigkeiten, die Dienstleistungen der LRQA GmbH betreffen, oder Verträge die diese Dienstleistungen zum Inhalt haben, unterliegen deutschem Recht mit Gerichtsstand in Hamburg.  
Lloyd's Register Quality Assurance GmbH ist eine Tochtergesellschaft der internationalen Klassifikationsgesellschaft Lloyd's Register of Shipping, registered office: 71 Fenchurch Street, London EC3M 4BS.



**Anlage zur Konformitätserklärung**  
**Angewandte harmonisierte Normen bzw. Normenentwürfe**  
**zu den Punkten der Richtlinie 94/25/EG**

<b>EG-Richtlinie</b>	<b>ISO-Norm</b>
1. Hauptabmessungen	8666
2.1. Kennzeichnung des Bootskörpers	10087
2.2. Herstellerplakette/ Personenzahl	14945
2.3. Schutz vor Überbordfallen	15085
2.5. Handbuch für den Eigner	10240
3.1. Bauweise	12215 Teil 1
3.2. Stabilität und Freibord	12217 Teil 2
3.3. Auftrieb und Schwimmfähigkeit	12217 Teil 2
3.4. Öffnungen im Bootskörper	12216; 9093-1,9093-2
3.5. Überflutung	11812; 12217; 12216; 15083
3.6. Empfohlene Höchstlast	14946
3.7. Stauplatz Rettungsmittel	Sicherheitsrichtlinie des DSV
3.8. Notausstieg	9094 Teil 1, 12216
3.9. Ankern, Vertäuen, Schleppen	15084
4. Bedienungseigenschaften	8665, 11592
5.1. Einbaumotore	7840; 9094; 10088 11812; 16147
5.2. Kraftstoffsystem	7840; 8469; 9094; 10088,
5.3. Elektrisches System	9097, 10133, 13297, 28849
5.4. Steuerungssystem	13929, 28848, 28847
5.5. Gassystem	10239
5.6. Brandbekämpfung	9094
5.7. Navigationslichter	KVR
5.8. Schutz gegen Gewässerverschmutzung	8099

## 1. Beschreibung des Bootes

### 1.1 Hauptdaten

#### 1.1.1 Hauptabmessungen

Länge über alles	$L_{\text{üa}}$	12,48 m	Länge Rumpf	$L_{\text{H}}$	12,23 m
Länge in der Wasserlinie	$L_{\text{wl}}$	10,95 m	Breite max.	$B_{\text{max}}$	3,99 m
Tiefgang Normalkiel	$T_{\text{max}}$	ca. 1,95 m	Tiefgang Flachkiel	$T_{\text{max}}$	ca. 1,65 m
Durchfahrthöhe O.K. Mast(o. eventuelle Antennen usw.)	$H_{\text{D}}$	ca. 17,05 m			
Transporthöhe	$H_{\text{T}}$	ca. 3,80 m			

#### 1.1.2 Verdrängung, Gewichte

Leerfahrzeugmasse (entspricht LCC) - einschließlich Sicherheitsausrüstung	$M_{\text{LCC}}$	8.300 kg
Masse des voll ausgerüsteten Bootes - fertig zum Auslaufen mit Besatzung	$M_{\text{max}}$	10.150 kg
Ballastanteil	$M_{\text{Ballast}}$	2.950 kg

#### 1.1.3 Motorisierung

Dieselmotor	Volvo	Typ	D 2-55
Leistung	41 kW	Kühlung	indirekt (See-/Frischwasser)
Wende-Untersetzungsgetriebe	Saildrive 120S-D	Untersetzungsverhältnis	2,48:1
Propeller	3-Flügelpropeller aus Aluminiumlegierung (Option faltpropeller)		

#### 1.1.4 Elektrische Anlage

##### 220 V Wechselspannung

Landanschluss	Steckdose CEE-Stecker	FI-Schalter	230 V Schuko-Steckdose
Ladegerät (Option)	230 V AC / 12 V DC mit 24 A (Option: 45 A) max. Strom		

##### 12 V Gleichspannung

1 x Starterbatterie 12 V 88 Ah	1 x Verbraucherbatterie (Option 2 x) 12 V 140 Ah
Motorgenerator (Lichtmaschine)	Ladegerät (Option)

Die Verteilung erfolgt über Verteilertafel, Stromkreise mit thermischen Schutzschaltern, Leuchtdiodenanzeige, Wippschalter und Voltmeter mit Umschalter.

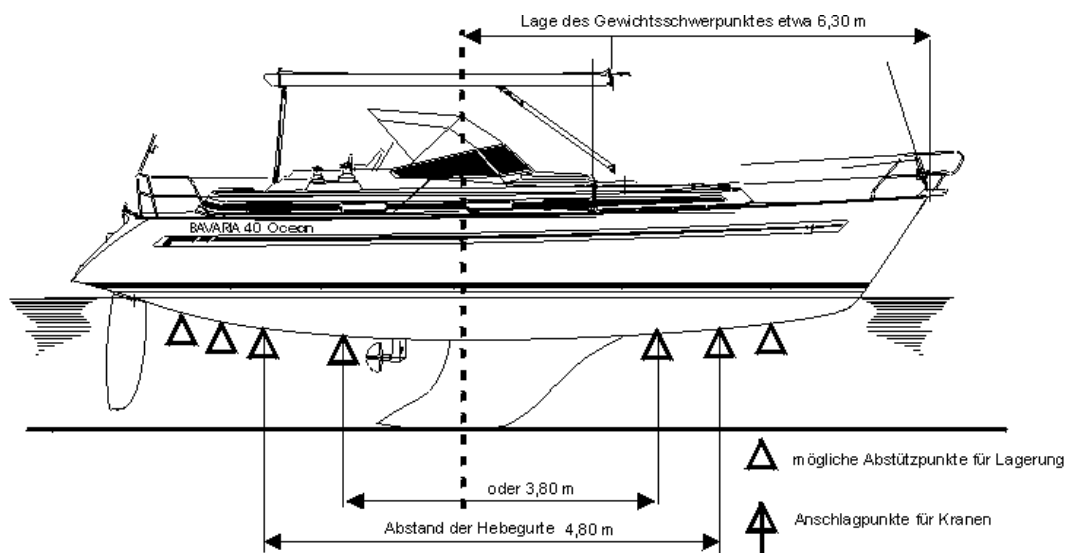
#### 1.1.5 Tankkapazitäten

1 Frischwassertank	ca. 150 l	Der Tank befindet sich im Bug des Schiffes.
1 Frischwassertank	ca. 230 l	Der Tank befindet sich unter der Bb. Achterkoje.
1 Treibstofftank	ca. 230 l	Der Tank befindet sich unter der Stb. Achterkoje.
1 Fäkalientank (optional)	ca. 40 l	Der Tank befindet sich im Duschaum Stb.
1 Flüssiggasflasche	3 kg	Flaschenkasten im Cockpit

#### 1.1.6 Anschlagpunkte für Kranen, Auflagepunkte für Slip und Transport



Vorsicht! Der hintere Gurt liegt im Bereich des Saildrive.



## 1.2 Generalplan

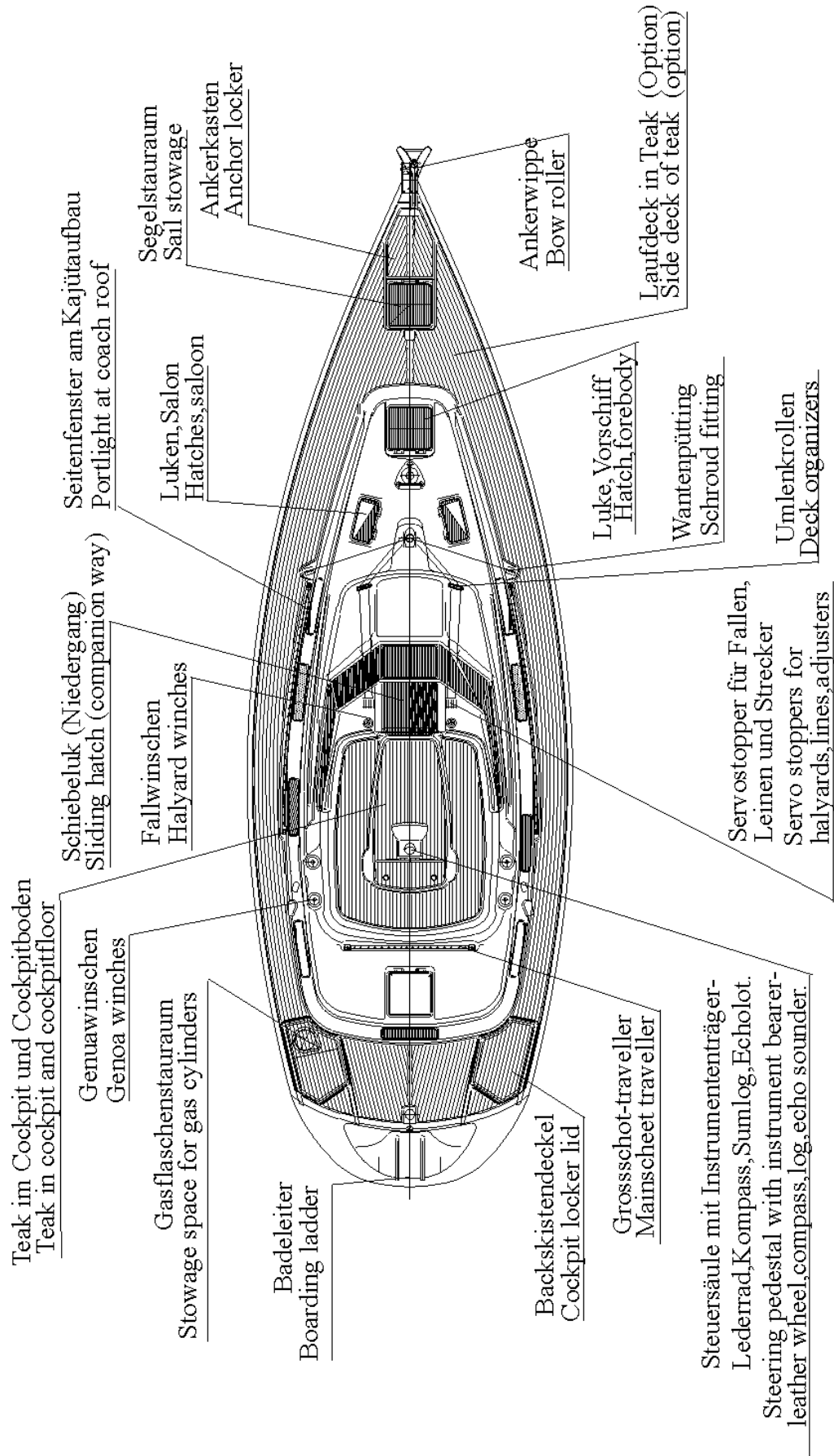
### 1.2.1 Mast- und Segelplan



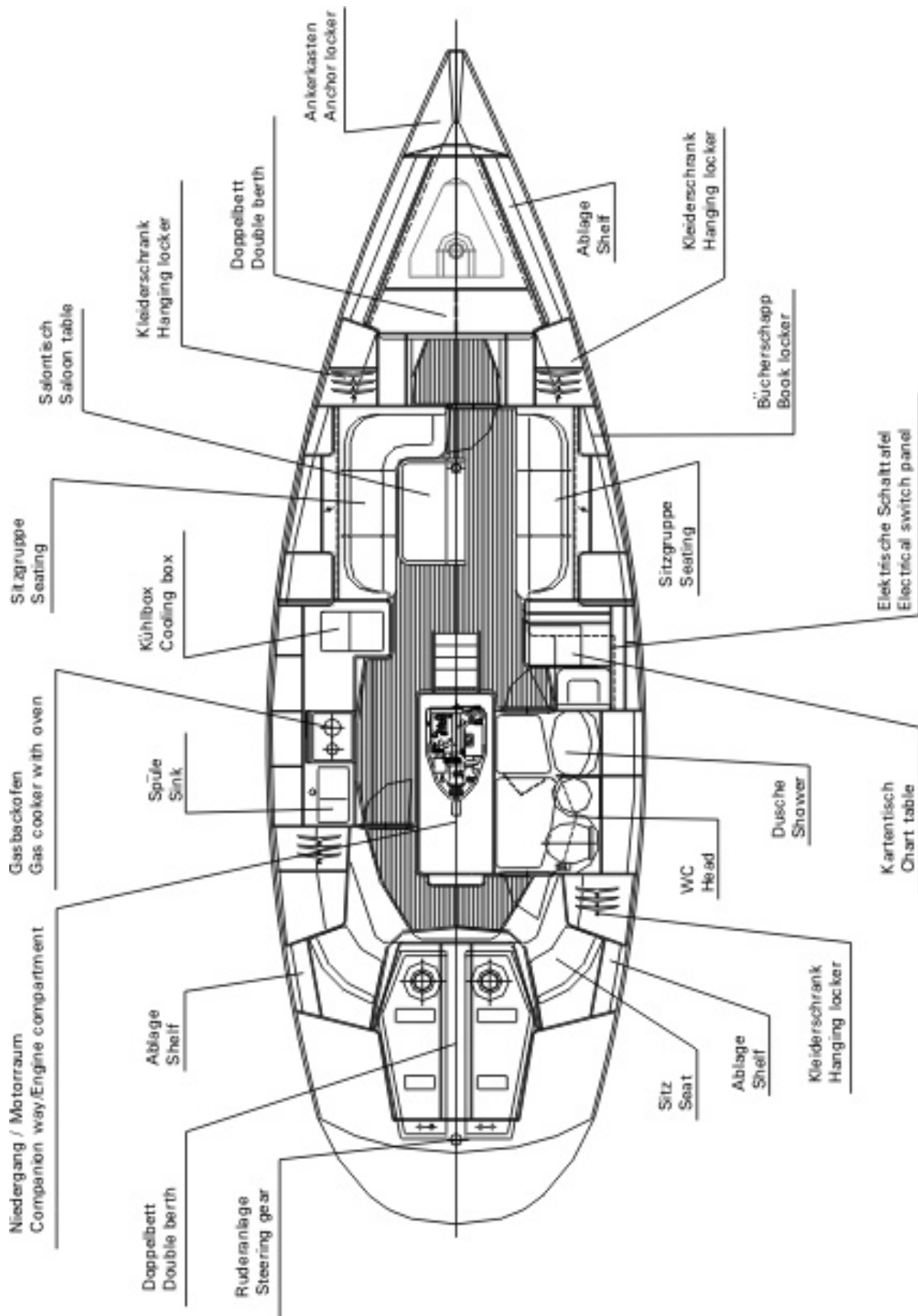
#### Hinweis

Die gültigen Ablängmaße der Vorsegelreffeinrichtung befinden sich auf dem Beipackzettel am Karton der Furlex-Vorsegelreffanlage.

1.2.2 Decksplan



### 1.2.3 Einrichtungsplan



### 1.3 Antriebsanlagen

#### 1.3.1 Besegelung

Für die SY Bavaria 40 sind standardmäßig folgende Segel vorgesehen:

<b>Großsegel - Standard</b>	ca. 36,40 m <sup>2</sup> Tuchstärke: 380 g/m <sup>2</sup>
<b>Großsegel durchgelattet</b>	ca. 36,40 m <sup>2</sup> Tuchstärke: 380 g/m <sup>2</sup>
<b>Großsegel Mastreffanlage</b>	ca. 31,70 m <sup>2</sup> Tuchstärke: 380 g/m <sup>2</sup>
<b>Rollgenua</b>	ca. 41,40 m <sup>2</sup> Tuchstärke: 380 g/m <sup>2</sup>

#### 1.3.2 Takelage

**Mast:** -LM-Profil, unverjüngt; – Doppelsalinge 18° gefeilt; – 2 Fallen, Toppnant (Option) und Dirk;  
– Niederholer mit Beschlägen

**Baum:** -LM-Profil; – Unterliek-Strecker; – 2 Reffleinen; – Auge für Großschot; – Auge für Niederholer

**Stehendes Gut** (aus 1 x 19-Litze, Werkstoff 4401), beinhaltet:

Vorstag m. Überlänge (Vorsegelreffanlage)	1 x	Unterwant	2 x
Achterstag einfach	1 x	Oberwant	2 x
Achterstagspanner	1 x	Mittelwant	2 x

#### Laufendes Gut

Im Mast eingezogen

- |             |                        |
|-------------|------------------------|
| – Großfall  | Option Spi-Einrichtung |
| – Genuafall | – Spifall (beiliegend) |
| – Dirk      | – Spibaum-Toppnant     |
|             | – Spibaum-Niederholer  |

Im Großbaum eingezogen: 2 Reffleinen (Lattensegel); 1 Unterliekstrecker

*Ergänzend verweisen wir auf die beiliegenden Trimmanleitungen des Herstellers.*



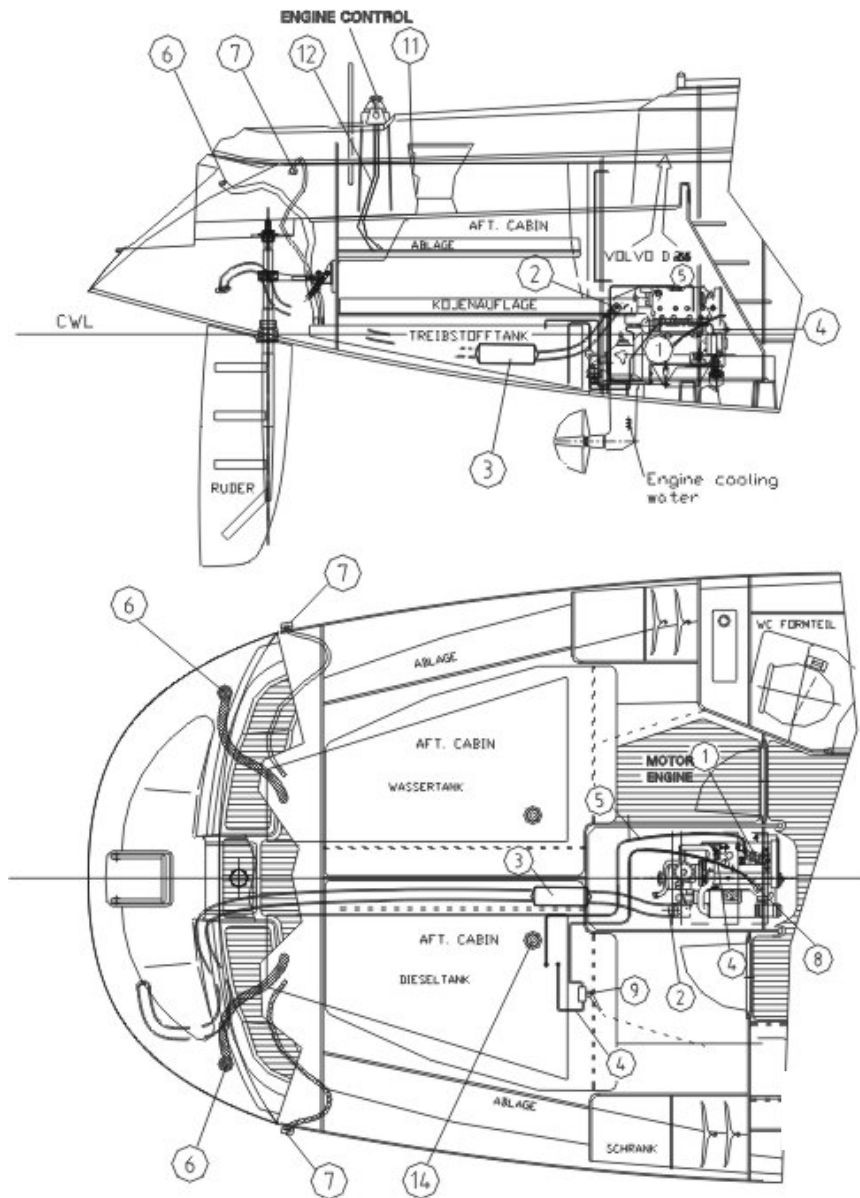
#### Achtung

**Vor jedem Segeltörn:** Prüfen Sie Drähte, Tauwerk, Wantenspanner und Splinte. Sichern Sie die Splinte durch Klebeband oder Umbiegen. Wechseln Sie verformte oder beschädigte Bolzen aus.

#### 1.3.3 Motorisierung, Maschinenraum, Getriebe

Die Yacht besitzt einen Diesel-Einbaumotor mit Getriebe und Festpropeller (Option: Faltpropeller). Der Motorraum ist vom Wohnraum durch Sperrholz-Schotte getrennt und an den Trennwänden schallisoliert. Die Zugänglichkeit ist über eine Klappe unter dem Niedergang und demontierbare Steckschotten seitlich und hinter dem Motor möglich. Die Kühlwasserzuführung zum Motor erfolgt über das Saildrive-Getriebe.

**Installation Motor**



INSTALLATION MOTOR

1	MOTOR VOLVO D255	ENGINE VOLVO D255
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
14	VORRATGEBER FUER KRAFTSTOFFTANK	FUEL GAUGE

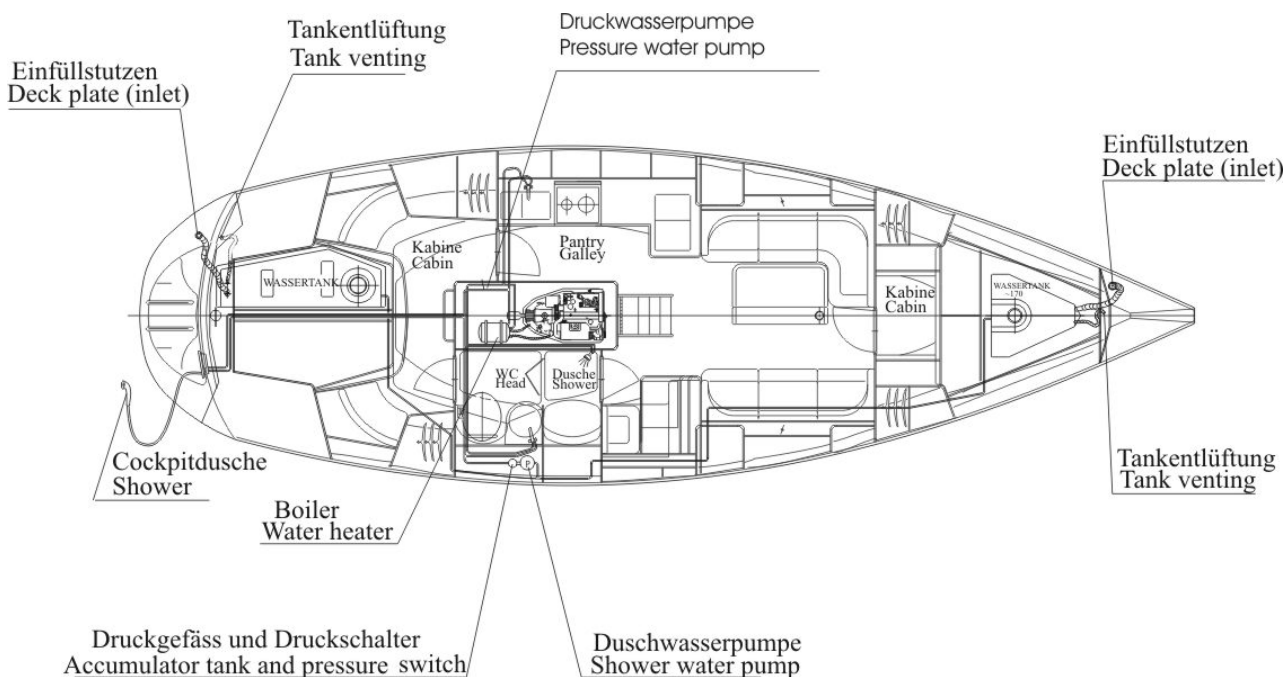
## 2. Anlagen und Kreisläufe

### 2.1 Tanks und Leitungen – Wasser

#### 2.1.1 Frischwasser, Trinkwasser, kalt

Die Yacht besitzt zwei Wassertanks von zusammen ca. 380 l Fassungsvermögen. Die Frischwasserzufuhr erfolgt auf Bb.-Seite im Bereich des Laufdecks, sowie am Vorschiff im Bereich des Ankerkastens der Yacht. Der Einfüllstutzen ist mit einer blauen Verschlusskappe versehen. Die Entnahme erfolgt über eine Schlauchleitung, die zur Druckwasserpumpe führt.

Die Druckwasserpumpe befindet sich im Motorraum. Sie dient zur Druckwassererzeugung für die gesamte Kaltwasserzirkulation. Eine Unterbrechung der laufenden Druckpumpe erfolgt durch Absperren aller Auslässe. Arbeitet die Pumpe trotz festem Absperren aller Hähne weiter, sollten alle Wasserleitungen auf Dichtigkeit überprüft werden. Die Pumpe ist durch einen Filter geschützt, dieser muss regelmäßig überprüft und, falls notwendig, auch gesäubert werden.



#### Komponenten:

#### Hinweis

Wechseln Sie von Zeit zu Zeit das Wasser im Tank aus. Zusätzlich sollten Sie handelsübliche Wasseraufbereitungsmittel benutzen.

#### 2.1.2 Seewasser-Kreislauf

Seewasser wird für zwei Kreisläufe eingebracht:

- für die WC-Spülung
- für die Motorkühlung (siehe Pkt. 2.9)

#### 2.1.3 WC-Anlage: s. beiliegende Gebrauchsanweisung

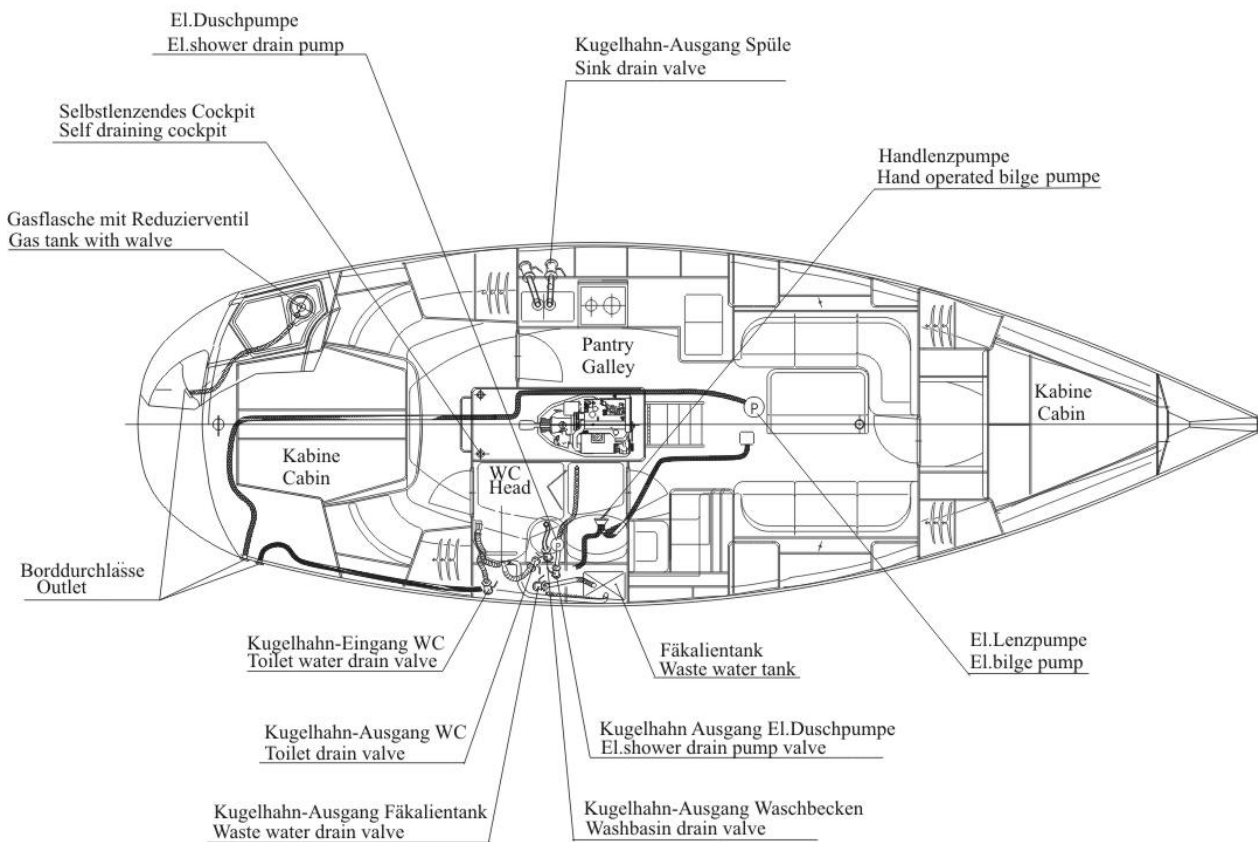


#### Achtung

Wenn Sie für längere Zeit von Bord gehen, Seeventile schließen.



## Komponenten: WC-Spülung



## 2.2 Tanks und Leitungen – Treibstoff

### Vorrattank

Unter der achteren Stb.-Kojen ist ein Kunststoff-Dieseltank von ca. 230 l Inhalt installiert. Er wird befüllt durch einen Einfüllstutzen verchromte Verschraubung und Inschrift DIESEL) am Spiegel der Yacht. Zulaufleitung: feuerfester Treibstoffschlauch nach ISO 7840. Die Entlüftung ist bis über das Deck hochgezogen.

### Zulauf zum Motor

Der Zulauf erfolgt über ein Saugrohr an Oberkante Tank. Wegen der kurzen Leitungswege ist durchlaufend feuerfester Treibstoffschlauch verwendet worden. Dieser geht über Grobfilter/Wasserabscheider, Treibstoffpumpe, Feinfilter zum Motor und Rücklauf zum Tank zurück.



### Achtung

Ein störungsfreier Betrieb von Motor und Heizung ist nur möglich, wenn der Kraftstoff sauber ist. Daher ist es unerlässlich, dass Filter/Wasserabscheider regelmäßig inspiziert und gesäubert werden. Einmal jährlich sollte der Dieseltank vollständig entleert und gereinigt werden.



### Warnung

Zum Befüllen des Tanks  
 – Motor, Heizung und Kocher ausstellen.  
 Beim Befüllen:  
 Niemals rauchen, niemals mit offener Flamme hantieren.

## 2.3 Ruderanlage

### 2.3.1 Systembeschreibung

Das Ruder ist ein freihängendes, voralanciertes Mittelruder (Profilruder). Die Bedienung erfolgt vom Steuerrad an der Steuersäule des Cockpits. Die Kraftübertragung erfolgt mittels Bowdenzügen zum Ruderquadranten. Beim optionalen Einbau einer Selbststeueranlage (Autopilot) gibt ein Elektromotor die notwendigen Stellkräfte.

### 2.3.2 Ruderblatt und –lager

Das Ruderblatt ist ein profiliertes Blatt. Es besteht aus einem GFK-Körper, in den der Ruderschaft aus einer seewasserbeständigen Aluminiumlegierung fest einlaminiert ist. Der Schaft wird in zwei leichtgängigen Spezial-Ruderlagern geführt. Gehalten wird das Ruder durch eine Klemmutter am oberen Ende des Schaftes. Die Notpinne wird auf den oberen Vierkant des Schaftes aufgesetzt.

#### Achtung



Festen Sitz des Klemmrings auf dem Ruderschaft regelmäßig prüfen und ggf. wiederherstellen.

Bei dem von **BAVARIA YACHTBAU** verwendeten Ruderlager handelt es sich um ein selbstrichtendes Lager. Ruderlager stellen immer ein Verschleißteil dar und müssen einer regelmäßigen Prüfung und Wartung unterzogen werden.

#### Notpinne

Die Notpinne befindet sich in der Steuerbord Backskiste.

Bei Ausfall der Ruderanlage ist das Steuerrad, der Ruderquadrant für die Seilzugsteuerung sowie der Quadrant für Selbststeueranlagen (Option) abzunehmen.

Die Ruderabdeckung ist zu entfernen, die Notpinne wird aufgesetzt und gesichert.

#### Achtung



Bitte achten Sie darauf, daß das Ruderlager mit wasserbeständigem Fett (oder Teflon) zwischen Ruderschaft und Lager sowie zwischen Ruderlager und Lagersitz gefettet bzw. eingesprüht werden muß. „Spiel“ im Ruderlager ist durch Nachstellen am oberen Ruderlager zu beseitigen. Die Ruderwelle muß spielfrei aber nicht zu fest sein.

Am Steuerrad ist eine Bremse eingebaut, die Sie durch Drehen feststellen können. **Wichtig:** vergessen Sie nicht und prüfen Sie immer wieder, ob die Bremse nicht angezogen ist. Dies gilt vor allem beim Segeln unter Autopilot. Sonst wird der Elektromotor unnötig belastet.

Der Sockel der Ruderanlage ist in die Decksform integriert. Auf dem Sockel ist das Gehäuse mit der Nabe des Steuerrades aufgesetzt.

## 2.4. Lenzpumpen, Lenzleitungen

Der Ankerkasten ist gegenüber dem Boot wasserdicht ausgeführt. Er lenzt direkt durch zwei Öffnungen nach außen.

Bei allen **BAVARIA** Yachten ist das Cockpit selbstlenzend ausgelegt. Wasser im Cockpit läuft durch den achterlichen Trimm nach hinten durch die Öffnung.

### 2.4.1 Beschreibung der Lenzanlage

Die Yacht ist mit einer Lenzanlage mit Handpumpe und mit einer elektrischen Lenzpumpe ausgerüstet. Es ist eine Lenzstelle vorgesehen (Leistung 75 l/min).

**Eine Schlagpütz ist ein ausgezeichnetes Gerät zum Lenzen. Sie sollte immer griffbereit in der Backskiste liegen.**



#### Warnung

Die gesamte Pumpenleistung wird möglicherweise nicht ausreichen, die Yacht zu lenzen, wenn es zu einer Kollision mit treibenden Gegenständen kommt. Treffen Sie Maßnahmen für einen solchen Ausnahmefall durch Lecksegel u.ä.



#### Achtung

Schließen sie die Seehähne, wenn Sie das Boot für längere Zeit verlassen. Seeventile in Räumen, die nicht einsehbar sind (z.B. WC-Raum) sollten nur bei Benutzung geöffnet werden.

#### Hinweis

Bei Kugelhähnen ist es einfach zu erkennen, ob sie geschlossen oder offen sind:

GESCHLOSSEN: Hebel steht quer zu Schlauch oder Rohr

OFFEN: Hebel steht in Richtung von Schlauch oder Rohr

#### Wartungshinweis

Borddurchlässe müssen in regelmäßigen Abständen auf Dichtigkeit geprüft werden. Stopfbuchsmuttern der Ventile nachziehen, Schlauchschellen auf festen Sitz kontrollieren

## Komponenten der Lenzanlage

siehe Bild S. 16

## 2.5 Elektrische Anlage

### 2.5.1 Wechselstrom-Anlage

Die Yacht ist mit einem Landanschluss (Option) versehen, der es gestattet, bei Hafenziegezeiten Strom in das Netz einzuspeisen. Die Steckdose (genormter CEE-Stecker) befindet sich am Spiegel der Yacht. Der Strom wird eingespeist in eine Landanschlusseinheit, welche im Elektropanel am Kartentisch angebracht ist.

Die Steckdose ist betriebsbereit, sobald das Landstromkabel eingesteckt ist. Sie dient ausschließlich für den Betrieb von elektrischen Maschinen.

### 2.5.2 Gleichstrom-Bordnetz

Die Versorgung aller Verbraucher übernimmt das 12 V Gleichstrom-Netz. Das Schiff ist mit einem Hauptschalter ausgerüstet. Er befindet sich beim Elektropanel am Kartentisch. Die Verteilung erfolgt über Stromkreisverteiler (Schalttafel) über dem Kartentisch. Die Beschriftung neben den Schaltern benennt die jeweiligen Verbraucher.

Auf dem elektrischen Schaltpaneel sind alle Schalter für elektrische 12 V-Verbraucher gruppiert. Damit ist die Schaltung getrennt in Gruppen möglich. Diese sind mit Logos gekennzeichnet und teilweise beschriftet. Einige Schalter sind für den nachträglichen Einbau elektrischer Verbraucher vorbereitet. Die Sicherungen sind automatisch, beim Ausfall reicht meist nur das Drücken auf den entsprechenden Knopf. Sollte eine Sicherung wiederholt herausspringen, müssen Sie die Ursache finden und beseitigen oder einen Fachmann (Elektriker) hinzuziehen.

### 2.5.3 Bedienung und Besonderheiten der Anlage

Die Kombination eines elektrischen Bordnetzes (Wechselstrom und Gleichstrom) erfordert eine genauere Kenntnis, aber sie bietet dafür auch einen hohen Komfort.

#### Laden der Batterien

Die Batterien sind als wartungsarm und auslaufgeschützt eingestuft. Sie werden geladen über eine Trenndiode und die Lichtmaschine des Motors. Damit der Motor mit Sicherheit anzulassen ist, hat die Starterbatterie beim Laden immer Vorrang.

#### Wechselstromverbraucher

Die einzigen festen Verbindungen bestehen zum Ladegerät. Die Schuko-Steckdose an der Verteilertafel ist dafür gedacht, im Hafen kleine Reparaturen mit Elektromaschinen ausführen zu können.

#### Gleichstrom-Verbraucher

Als wesentliche Kreisläufe sind hier zu nennen:

- Positionslaternen                                -Lenzpumpen
- Motorinstrumente                               -Tankanzeige
- UKW-Funkverkabelung (Option)   -elektronische Geräte
- Komfort-Verbraucher

Dabei hat die nautische Beleuchtung absoluten Vorrang. Falls wegen Störung in der Versorgung ein Kapazitätsengpass auftreten sollte, müssen zunächst alle übrigen Verbraucher abgeschaltet werden. Mitlaufenlassen der Maschine auch unter Segel kann die Batterien dann wieder in den gewünschten Ladezustand bringen, um die nächstwichtigen Verbraucher zu bedienen.

### 2.5.4 Wichtige Hinweise zur Gleichstromanlage

#### Hinweis

- Auch wartungsarme Batterien müssen im Winter nachgeladen werden (Ladezustand mind. 50%), damit sie nicht einfrieren.
- Einmal jährlich sollten sämtliche Kontakte kontrolliert und mit einem speziellen Spray eingesprüht werden.
- Machen Sie sich mit Schaltkreisen und der gesamten elektrischen Anlage vertraut, damit Sie bei Störungen schnell reagieren können.
- Prüfen Sie bei Ausfall eines Gerätes zunächst, ob dieses defekt ist.

**Achtung**

Sie sollten niemals

- an elektrischen Anlagen arbeiten während das elektrische System in Betrieb ist,
- Sicherungen und Überstromschutzeinrichtungen ändern,
- die elektrische Installation und/oder die betreffenden Pläne ändern; dies muß einem qualifizierten Fachbetrieb vorbehalten bleiben,
- elektrische Geräte installieren oder mit Teilen ersetzen, die den zulässigen Belastungswert der Stromkreise überschreiten,
- das Boot unbeaufsichtigt lassen, während die elektrische Anlage in Betrieb ist. Dies gilt nicht für automatische Lenzpumpen, Feuerschutz- und Alarmkreise.
- Solange der Dieselmotor läuft, dürfen Sie den 12 V-Ladestromkreis nicht unterbrechen.

**Prüfen Sie immer vor Fahrtantritt:**

- die Batteriespannung,
  - die Funktion der nautischen Beleuchtung,
- Führen Sie Ersatzlampen für alle Navigationslichter mit.

**2.5.5. Wichtige Hinweise zur Wechselstromanlage****Vorsicht**

- das elektrische System des Bootes und/oder entsprechende Zeichnungen dürfen nicht verändert werden.
- Kundendienst und Wartung müssen durch einen qualifizierten Fachbetrieb durchgeführt werden.

**Warnung**

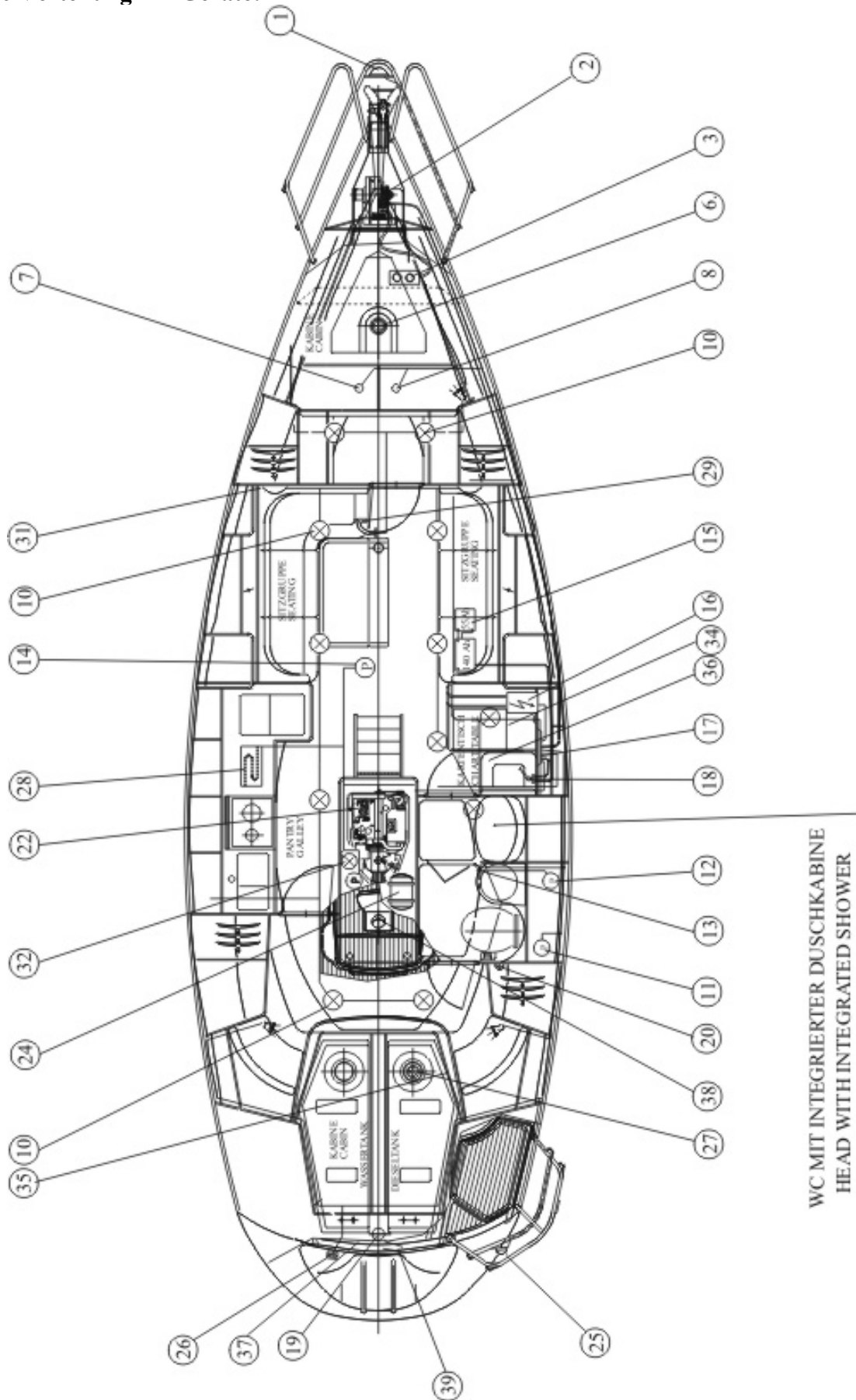
Um die Gefahr von Stromschlag oder Brand zu vermeiden:

- Das Landstromkabel darf niemals im Wasser hängen.
- Das Landstromkabel ist zuerst am Boot anzuschließen, dann an Land.
- Landstromkabelstecker dürfen nicht verändert werden.

Lösen des Landstromkabels:

- Zuerst muß das Landstromkabel an der Landstromquelle gelöst werden.

2.5.6 Verteilung E – Geräte:



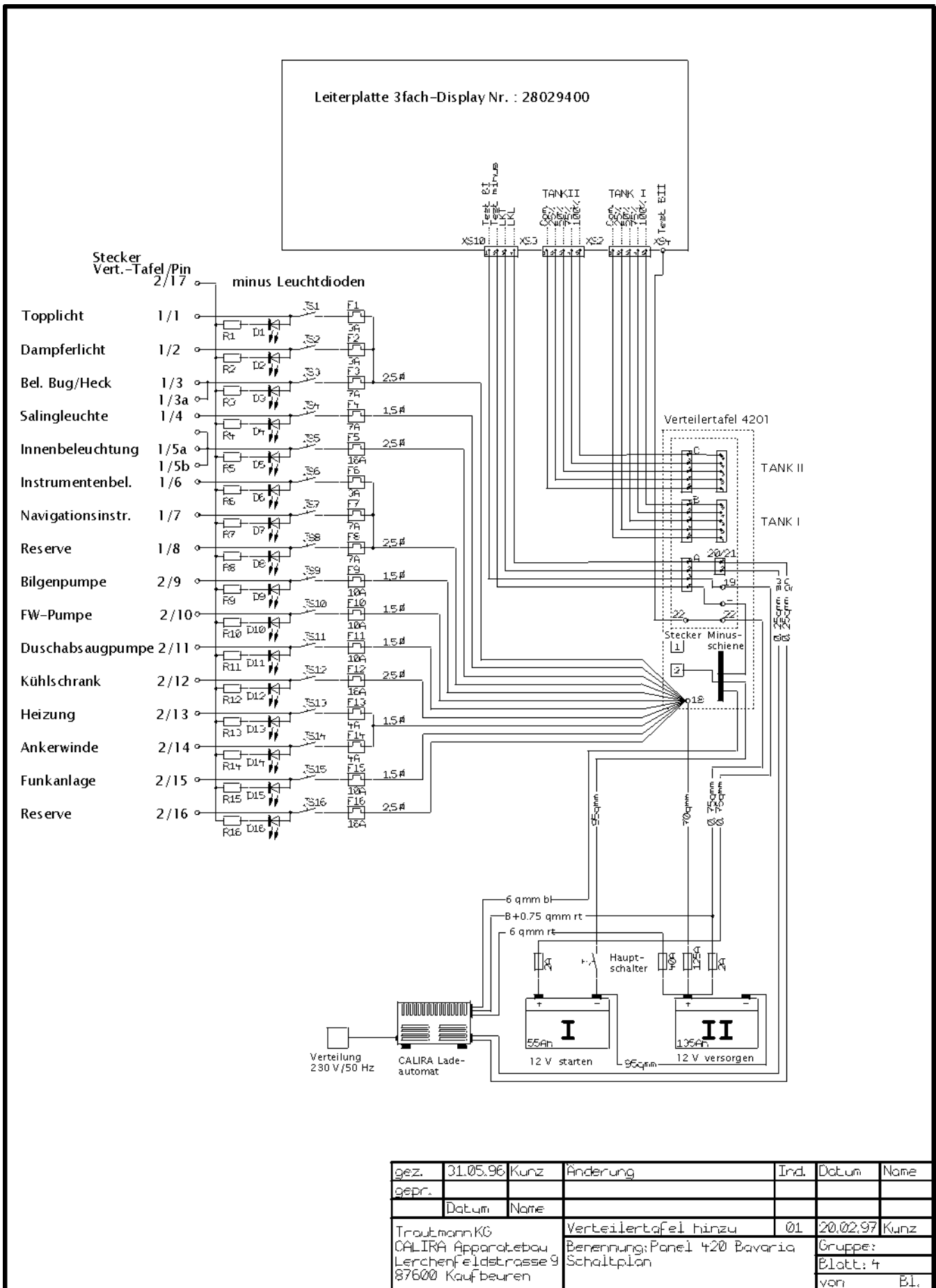
WC MIT INTEGRIERTER DUSCHKABINE  
HEAD WITH INTEGRATED SHOWER

## Erläuterungen zur Verteilung E-Geräte

## BAVARIA 40 OCEAN

	Description	Beschreibung	PCS Stück
1	Motoring light	Zweifarbennleuchte	1
2	A windlass	Elektr. Ankerwinde	1
3	Windlass switch	Ankerwinde - Bedienteil	
5			
6	Fresh water gauge	Vorratgeber für Frischwassertank	1
7	Through - hull depth sounder	Echolot - Geber	1
8	Through - hull speedometer	Sumlog - Geber	1
9	Neon light	Neonlampe	3
10	Ceiling light	Deckenleuchte	10
11	Fresh water pump	Druckwasserpumpe	1
12	Shower drain pump	Duschpumpe	1
13	Shower pump switch	Duschpumpenschalter	1
14	Bilge pump	Elektrische Lenzpumpe	1
15	Batteries group	Batterie	
	Engine battery 55 A	Motorstromkreis-Batterie 55 A	1
	Bord battery 140 A	Bordstromkreis-Batterie 140 A	1
16	Battery charger	Batterieladegerät	1
17	Electric panel	Elektro Panel	1
18	Main switch	Batterie-Hauptschalter	1
19	Auto pilot (Optional)	Autopilot (Option)	1
20	Electronic Compass (option)	Elektronischer Kompass (Option)	1
21	Instrument repeater	Instrumenten Wiederholer	1
22	Engine start	Anlasser	1
23			
24	Water heater	Boiler	1
25	Stern Light	Heckleuchte	1
26	Shore pickup 220 V	Landanschluss 220 V	1
27	Fuel gauge	Vorratgeber für Kraftstofftank	1
28	El. re Fridgeration	El. Kühlschrank	1
29	Mast lights (navigation light)	Kabeldurchführung	
30			
31	Speaker	Lautsprecher	2
32	Engine room light Neon	Motorraumlampe Neon	1
33			
34	Air heater (Optional)	Heizungsfühler (Option)	1
35	Air heater - pump diesel (Optional)	Heizung Pumpe Diesel (Option)	1
36	Air heater-thermostat (Optional)	Heizung Thermostat (Option)	1
37	Heater	Heizung	
38	Engine instrument panel	Motorinstrumententafel	1
39	Radio antenna	Antennenkabel	1

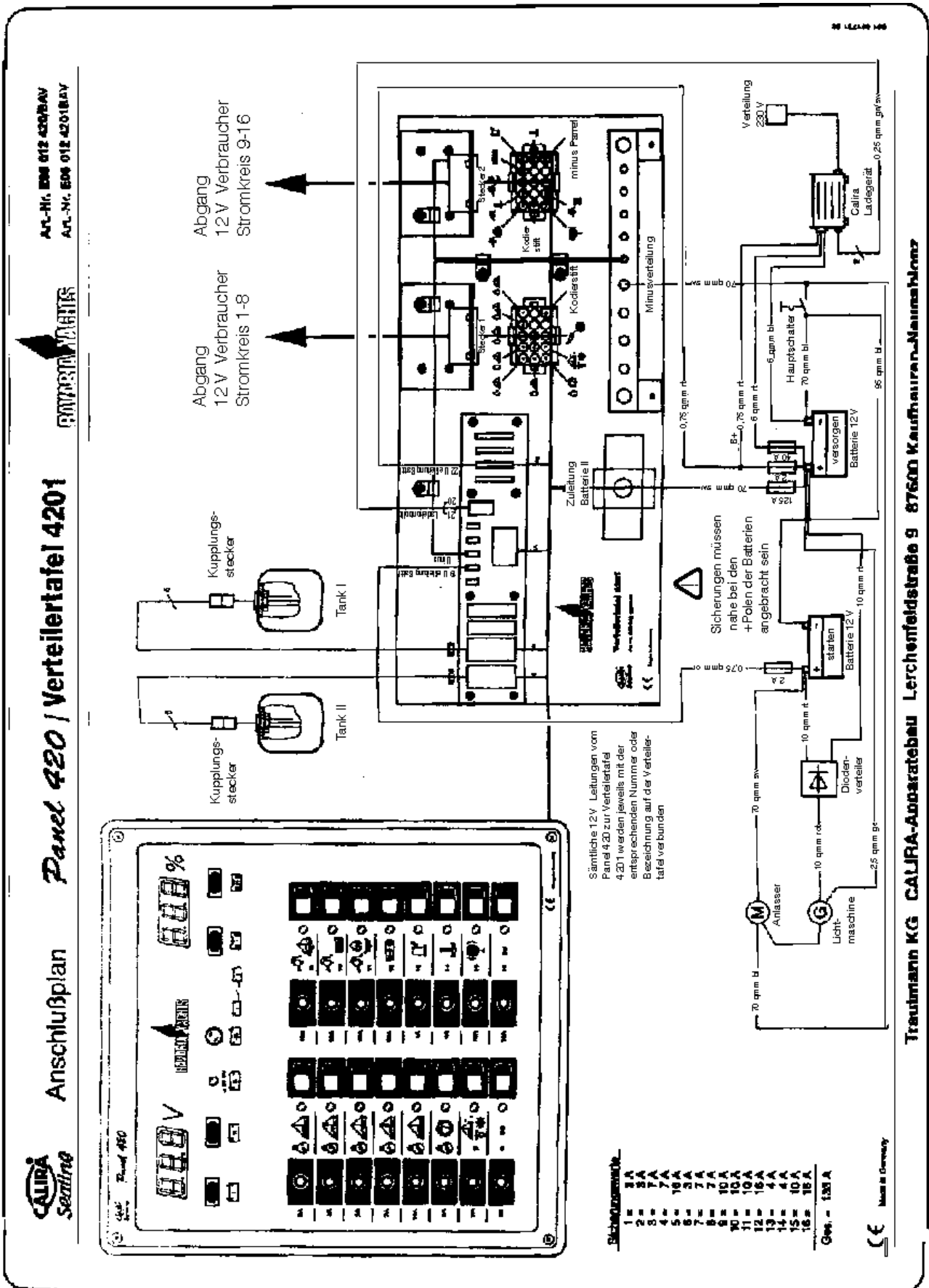
2.5.7 E – Schaltplan



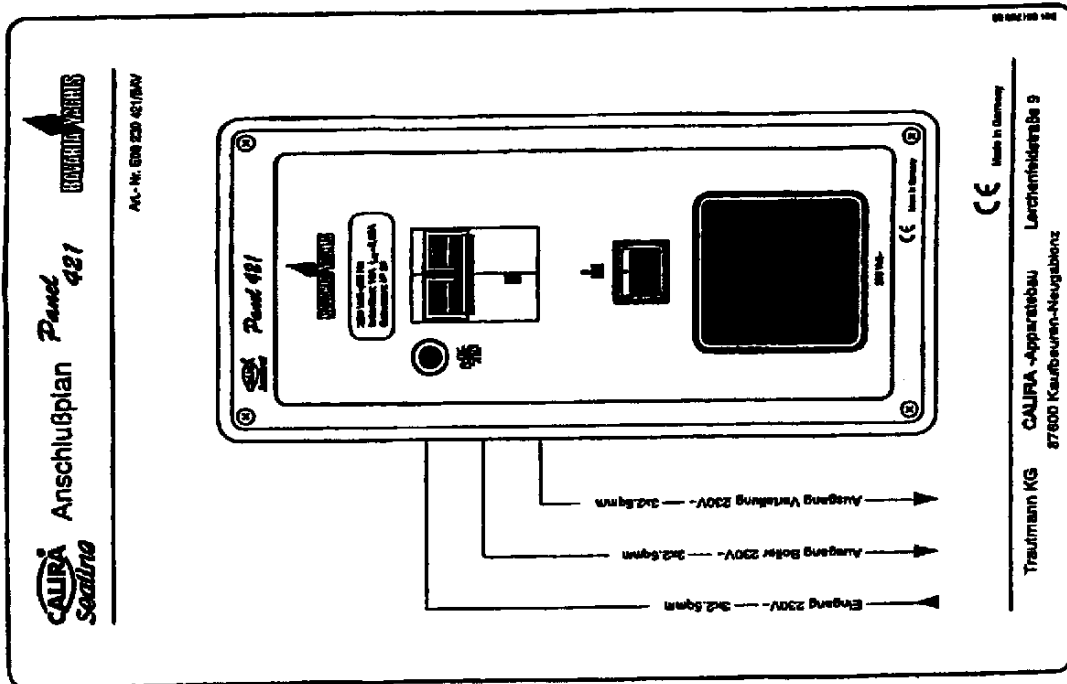
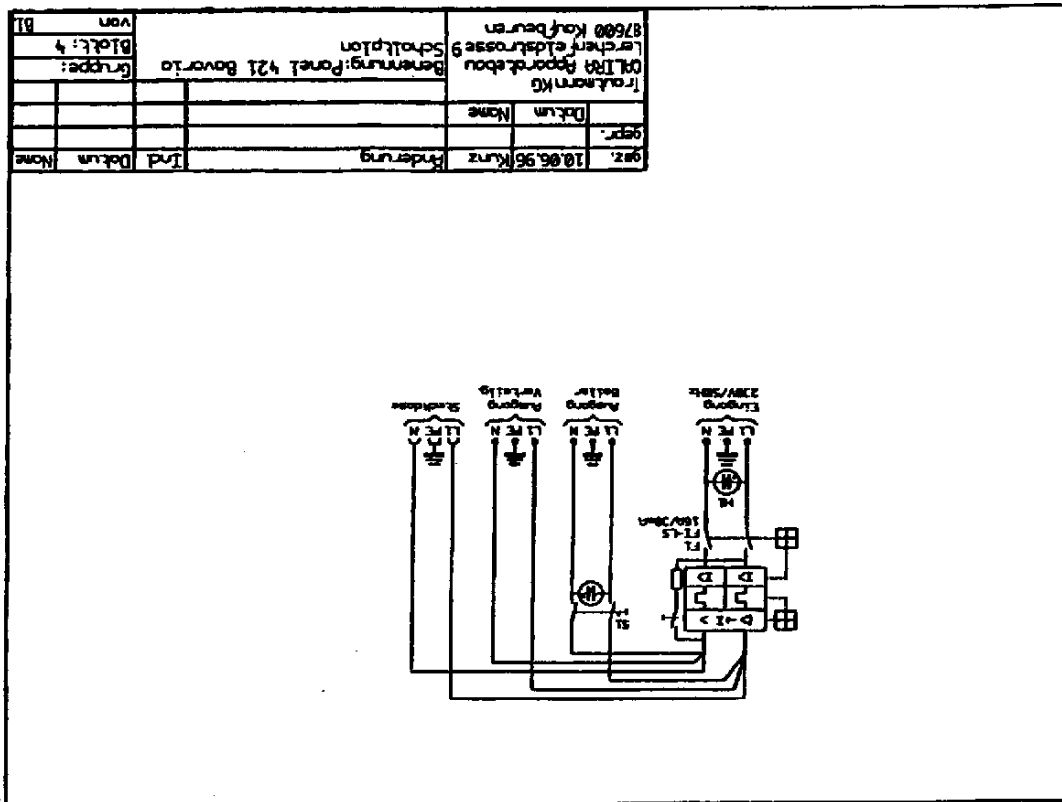
gez.	31.05.96	Kunz	Änderung	Ind.	Datum	Name
gepr.						
	Datum	Name				
Trautmann KG CALIRA Apparatebau Lerchenfeldstrasse 9 87600 Kaufbeuren			Verteilertafel hinzu Benennung: Panel 420 Bavaria Schaltplan	01	20.02.97	Kunz
					Gruppe:	
					Blatt: 4	
					von	Bl.



2.5.8 E – Verteilerplan



2.5.9 Wechselstromverteilung



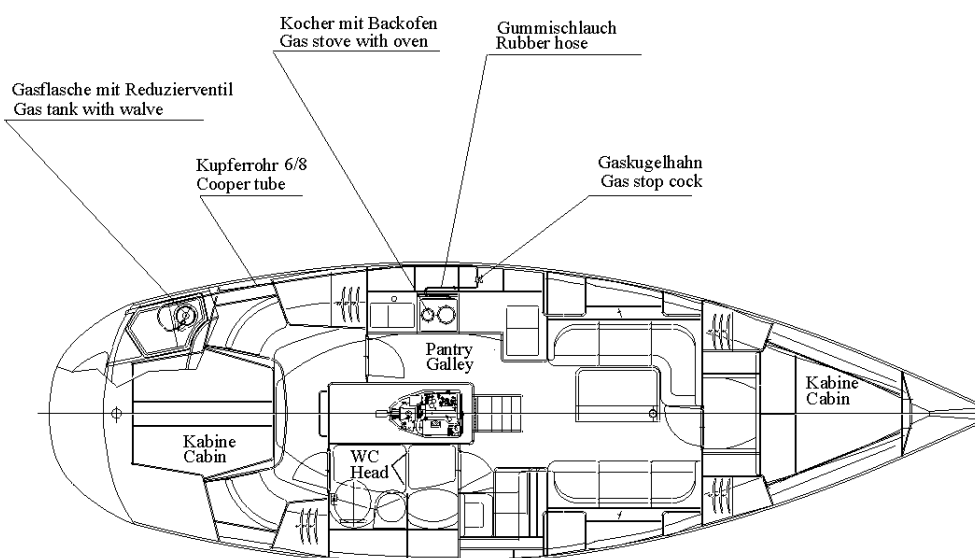
## 2.6 Flüssiggasanlage

Die Gasanlage für den Kocher wurde nach der europäischen Norm EN 10239 installiert. Die Prüfbescheinigung liegt bei.

Die Gasleitung, die zum Gasherd führt, ist eine 8 mm Kupferleitung und kommt von der Standard - 3 kg - Gasflasche. Diese ist in einem im Deck eingeformten selbstlenzenden Gehäuse im achteren Cockpitbereich montiert. Alle Gasleitungen sind strengen deutschen Sicherheitsvorschriften entsprechend verlegt. Auf den weichen Verbindungsschläuchen zwischen dem Gasbehälter außen und festem Kupferrohr sowie weiter zum Herd, ist das Haltbarkeitsdatum aufgedruckt. Ist es überschritten, müssen Sie diese Schläuche erneuern.

Der Druckminderer, welcher sich im Gaskasten befindet, hat einen Anschlussdruck von 30 mbar. Die Durchflussmenge beträgt 1 kg pro Stunde.

### 2.6.1 Die Komponenten



### 2.6.2 Betrieb

Gasanlagen erfordern Sorgfalt. Deshalb sollten Sie folgende Reihenfolge einhalten:



#### Achtung

- Absperrventil im Flaschenkasten öffnen.
- Ventil vor dem Kocher öffnen.
- eines der Brennerventile drücken und das Gas entzünden.
- Ventil geöffnet halten, bis die Zündsicherung ein Weiterbrennen zulässt.



#### Achtung

Beim Ausschalten folgende Reihenfolge: Zuerst Ventil im Flaschenkasten und dann Brenner-Ventil in der Pantry schließen.



#### VORSICHT:

- Verwenden Sie zur Prüfung der Leitung keine Lösungen, die Ammoniak enthalten.
- Niemals eine offene Flamme zur Suche nach Undichtigkeiten benutzen.
- Rauchen Sie nicht und benutzen Sie keine offene Flamme, wenn Sie die Gasflaschen anschließen oder ersetzen.

**Noch einige Hinweise, wie Sie Schwierigkeiten mit der Gasanlage vermeiden können:**

- Schließen Sie die Ventile der Versorgungsleitung und der Flasche, wenn der Herd nicht in Betrieb ist. Schließen Sie die Ventile unverzüglich in einem Notfall.
- Geräteventile müssen geschlossen sein, bevor das Flaschenventil geöffnet wird.
- Überprüfen Sie die Flüssiggasanlage regelmäßig auf eventuelle Undichtheiten. Prüfen Sie alle Anschlüsse durch Seifenwasser oder Reinigungsmittel-Lösungen. (Dabei müssen die Geräte-Ventile geschlossen und die Flaschen- und Anlage-Ventile geöffnet sein.)
- Zeigen sich Undichtigkeiten, schließen Sie das Flaschen-Ventil und lassen Sie die Anlage vor weiterer Benutzung des Gerätes durch einen Fachmann reparieren.
- Da die Flammen Sauerstoff verbrauchen, ist gute Be- und Entlüftung notwendig. Benutzen Sie den Herd nicht zum Heizen des Salons.
- Versperren Sie nie den Zugang zu Teilen der Flüssiggasanlage.
- Ventile der leeren Gasflaschen müssen geschlossen und von der Anlage abgekoppelt sein. Halten Sie Deckel und Verschlussklappen bereit.
- Benutzen Sie den Gasflaschenkasten nicht zur Aufbewahrung anderer Ausrüstungsteile.
- Lassen Sie Ihre Yacht nie unbeaufsichtigt, wenn der Herd in Betrieb ist.
- Prüfen Sie die Schlauchleitungen der Flüssiggasanlage regelmäßig, zumindest jährlich. Lassen Sie diese ersetzen, falls sie schadhaft sind.
- Wenn Sie den Kocher wechseln, achten Sie darauf, dass der neue Kocher den gleichen Betriebsdruck hat.
- Prüfen Sie die Abgasrohre zumindest jährlich. Ersetzen Sie diese bei Schäden oder Löchern.

**2.7 Brandschutz**

Beim Bau der Yacht haben wir der Vermeidung von Brandgefahren besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Dazu gehört die Wahl der Materialien, der Abstand der Flammen des Herdes von den umgebenden Einbauten und ein freistehender Motor, wobei der Maschinenraum mit feuerhemmendem Isoliermaterial ausgekleidet wurde.

Als Eigner der Yacht sollten Sie diesen Zustand erhalten und folgende Hinweise beachten:

**Achtung**

Halten Sie die Bilgen sauber und kontrollieren sie in regelmäßigen Abständen, ob es in der Yacht nach Treibstoff oder Gas riecht.

Bringen sie keine freihängenden Vorhänge in der Nähe von oder über dem Herd oder anderen Geräten mit offener Flamme an.

Brennbares Material darf nicht im Motorraum aufbewahrt werden. Wenn Sie nichtbrennbare Materialien im Motorraum stauen, sind diese so zu sichern, dass sie nicht in die Maschinenanlage fallen können und nicht die Zugänglichkeit zur Maschine behindern.

Zum vorbeugenden Brandschutz können Sie und Ihre Mannschaft beitragen, indem Sie folgende Hinweise beachten:

**Niemals**

- Wege zu Ausgängen und Luken verstellen.
- Sicherheitseinrichtungen wie z.B. Treibstoff- und Gasventile, Schalter an elektrischen Anlagen verstellen.
- irgend etwas an den Fahrzeugen verändern (vor allem nicht an elektrischen, Brennstoff- oder Gasanlagen).
- das Fahrzeug unbeaufsichtigt lassen, wenn Koch- und/oder Heizgeräte benutzt werden.

**Niemals**

- Gasleuchten in der Yacht verwenden.
- Brennstofftanks füllen oder Gasflaschen ersetzen, wenn der Motor läuft oder wenn Koch- oder Heizgeräte in Gebrauch sind.
- Rauchen beim Umgang mit Brennstoff oder Gas.

Zu den bekannten Gefahrenquellen an Bord gehören der Herd in der Pantry und der Motorraum. Sollte trotz aller Vorsichtsmaßnahmen an Bord doch einmal ein Feuer entstehen, so verfügen Sie über 3 Feuerlöscher, die an folgende Stellen montiert sind:

- Nr. 1 und 2: **Pulverlöscher** in der Stb. Backskiste, mindestens Brandklasse 10A/68B  
 Nr. 3 **Pulverlöscher** im Salon unter dem Navigationssitz, mindestens Brandklasse 10A/68B

Zusätzlich sollten Sie in der Pantry noch eine leichte **Löschdecke** platzieren, die aus Glasgewebe besteht und z.B. bei Bränden durch überhitztes Fett besonders wirksam ist.

#### **Es ist Aufgabe des Yachteigners,**

- die Feuerlöscher regelmäßig prüfen und warten zu lassen;
- dafür zu sorgen, dass Feuerlöscher nach Ablauf ihrer Lebenszeit ersetzt werden. Gleiches gilt, wenn die Feuerlöscher benutzt worden sein sollten. Die neuen Feuerlöscher müssen mindestens die gleiche Löschkapazität haben wie die jetzt installierten.

#### **Es ist Aufgabe des Yachteigners oder Skippers,** dafür zu sorgen, dass

- Feuerlöscher frei zugänglich sind
- alle Personen an Bord informiert sind über
  - Anordnung und Benutzung von Feuerlöschern und Löschdecke,
  - Lage und Funktion der Löschoffnung für den Maschinenraum;
  - Ausstieg aus dem Vorschiffsluk.



**Achtung:**  
 Prüfen Sie die Feuerlöscher regelmäßig!  
 Schulen Sie sich in Sachen Brandbekämpfung!  
**Beachten Sie immer die seemännische Sorgfaltspflicht!**

## **2.8 Anker-, Schlepp- und Verholeinrichtungen**

### **Anker (Option)**

Der Buganker (Pflugscharanker), ca. 21 kg, feuerverzinkt, gilt als Anker mit hoher Haltekraft. Er liegt fertig zum Fallen in einer Ankerrolle und ist mit einem Bolzen gesichert. Die Kette, Länge 50 m, Nenndicke 8 mm, läuft in eine Ankerspill ein welches mittels Fernbedienung bedient wird. Die Fernbedienung wird im Ankerkasten vor Benutzung angebracht und die Funktion am Paneel angeschaltet.

Ferner empfiehlt es sich, einen Heckanker (evtl. Klappanker) sowie Festmacherleinen und Schlepplinen in ausreichender Dimension an Bord zu haben.

Z.B.: 1 Heck-Klappanker (4-Flunken-Druggen), 12 kg, feuerverzinkt, wird am Heck beigegeklappt an der Seereling gefahren. 6 m Kettenvorlauf, 7 mm, 34 m Ankertrosse, 18 mm Polyamid, 3-litziger Trossenschlag. Sie wird in der Bb.-Backskiste gestaut.

Die Ankerleine wird auf den Klampen achtern belegt.

## **2.9 Motor-Kühlkreislauf**

### **Motorkühlung**

Der Motor ist mit einer Zweikreis-Kühlung ausgestattet. Das Wasser tritt durch den Saildrive ein, wird in den Wärmetauscher des Motors geleitet und dann in die Auspuffleitung eingespritzt. Zusammen mit den Abgasen verlässt das Seekühlwasser über den Schalldämpfer die Yacht über den Auspuff am Heck. Damit ist ein störungsfreier Motorbetrieb gewährleistet, ferner wird das Motorgeräusch gedämpft. Alle Schlauchverbindungen des Systems sind mit doppelten Niro-Schellen gesichert.

**Achtung**

- In regelmäßigen Abständen Seewasserfilter kontrollieren. Reinigung je nach Gewässerbeschaffenheit notwendig.

**Vor dem Starten des Motors:**

- sicherstellen, daß Kühlwassereintritt geöffnet ist.
- Blick in den Motorraum zur Kontrolle eventueller Leckagen.

**Wenn der Motor läuft:**

- Optische Kontrolle, ob Kühlwasser mit dem Abgas austritt.

**2.10 Abgasanlage**

Die Yacht ist mit einer nassen Auspuffanlage versehen, d.h. in den Abgaskrümmen wird das Seekühlwasser eingespritzt und bewirkt eine Abkühlung der Abgase. Das Gemisch wird nach unten in einen Schalldämpfer/Wassersammler geleitet, läuft auf der Stb.-Seite der Achterkabine durch die Backskiste, wird am Heck hochgeleitet und tritt oberhalb der Wasserlinie seitlich am Heck aus. Der Auspuffschlauch besteht aus einem synthetischen Gummi, in den eine Stahlschleife eingearbeitet ist. Der Schlauch ist hitzebeständig, allerdings nur begrenzt. Der Seewasserzufluss darf nicht unterbrochen werden. Daher muss auf einen ungehinderten Zufluss geachtet werden. Der Schlauch ist an allen Verbindungsstellen mit zwei Schellen gesichert.

Falls die Seewasserzufuhr unterbrochen sein sollte, wird durch den Temperaturfühler im Abgasschlauch ein optisches und akustisches Signal ausgelöst. In diesem Fall muss der Motor sofort abgestellt werden, bis die Störung im Wasserfluss behoben ist (siehe Handbuch des Motorherstellers).

**Achtung**

Eine regelmäßige Inspektion und eine Prüfung, ob durch den Auspuff Seewasser abgeht, sind dringend angeraten.

**2.11 Lüftung**

Für eine gute Durchlüftung aller Räume haben wir folgende Vorkehrungen getroffen:

**Ankerkasten**

Eine gewisse Luftzufuhr wird durch den Trosseneinlauf des Ankerkastendeckels erreicht, ferner durch die Lenzöffnungen unten.

**Wohnbereich Vorschiff/Salon**

2 Deckslüfter

**Komponenten:**

2 Deckslüfter; 9 Klappfenster; 4 Klappluken

**2.12 Borddurchlässe, Seeventile**

Öffnungen unter der Wasserlinie sind mögliche Schwachstellen, weshalb wir ihnen besondere Aufmerksamkeit gewidmet haben:

Die Borddurchlässe im Unterwasserbereich bestehen, mit Ausnahme der Durchführung für den Echolotgeber, aus Messingverschraubungen mit Seeventil (Kugelhähne) und Schlauchtülle.

Alle Schlauchanschlüsse sind mit je 2 Schellen gesichert.

**Achtung**

Schließen sie die Seehähne, wenn Sie das Boot für längere Zeit verlassen. Seeventile in Räumen, die nicht einsehbar sind (z.B. WC-Raum) sollten nur bei Benutzung geöffnet werden.

**Wartungshinweis**

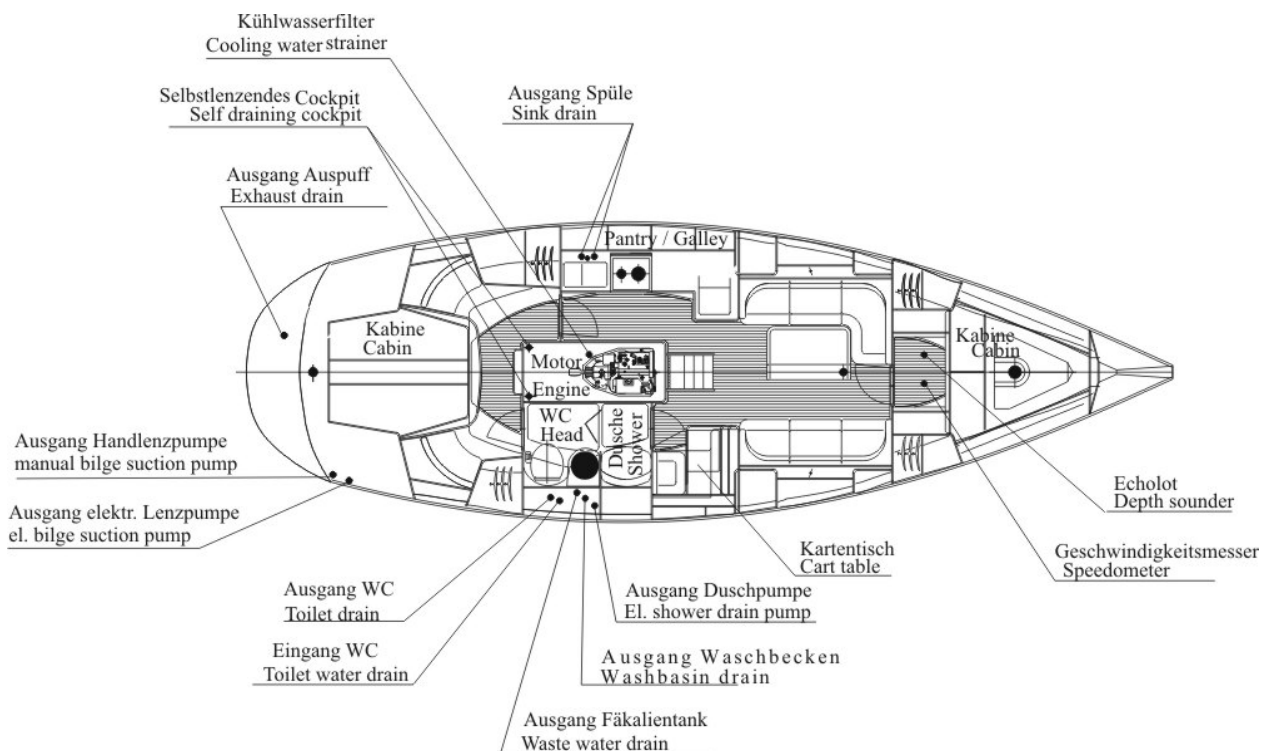
Borrdurchlässe müssen in regelmäßigen Abständen auf Dichtigkeit geprüft werden. Stopfbuchsmuttern der Ventile nachziehen, Schlauchschellen auf festen Sitz kontrollieren.

**Hinweis**

Bei Kugelhähnen ist es einfach, zu erkennen, ob sie geschlossen oder offen sind:

GESCHLOSSEN: - Hebel steht quer zu Schlauch oder Rohr

OFFEN: - Hebel steht in Richtung von Schlauch oder Rohr

**Borrdurchlässe:**

### 3. Umweltschutz

**BAVARIA YACHTBAU** hat bereits bei der Wahl des Einbaudiesels den gesetzlichen Anforderungen in Bezug auf die zur Zeit geltenden Abgasvorschriften Rechnung getragen. Ein Abgastypenprüfzertifikat kann auf Wunsch nachgereicht werden.

#### 3.1 Kraftstoff und Öl

Beim Betanken der Yacht sollten Sie besondere Vorsicht walten lassen. Ein Lappen um den Einfüllstutzen kann verhindern, dass Kraftstoff von der Zapfpistole in das Wasser gelangt. In Ihrem Motoren-Handbuch finden Sie auch ein Diagramm mit der Kurve des spezifischen Kraftstoff-Verbrauchs. Es gibt Ihnen einen guten Hinweis auf die günstigste Motordrehzahl.

Zum Ölwechsel des Motors ist eine Absaugpumpe zu verwenden, da ein Ablassen wie bei einem PKW nicht möglich ist. Wenigstens einmal jährlich ist das Öl zu wechseln, auch bei geringer Fahrleistung. Ein gut gewarteter Motor sollte niemals lecken. Um trotzdem auch nicht geringste Mengen Öl in die Bilge und damit in das abgepumpte Bilgenwasser gelangen zu lassen, ist das Motorfundament in Form einer geschlossenen Wanne ausgebildet. Sammelt sich dort Wasser, das möglicherweise mit Ölsuren versetzt ist, muss es durch eine kleine Lenzpumpe in einen separaten Kanister gefüllt und mit dem Altöl zusammen entsorgt werden.

Für alle Fälle sollten sich an Bord Öl-Bindemittel befinden.

#### 3.2 Abfälle

Abfälle gehören nicht ins Wasser - das ist für Wassersportler eine Selbstverständlichkeit. Das gilt auch für biologisch abbaubare Abfälle. Sie sollten in einer der Backskisten einen festen Platz für den Bordmüll vorsehen.

#### 3.3 Schall

Der nasse Auspuff des Dieselmotors mit Schalldämpfer reduziert den Motorschall erheblich. Gummilager, elastische Kupplung und die Motorraum-Isolierung verringern die Schall-Emissionen zusätzlich. Vermeiden Sie trotzdem ein zu schnelles Hochdrehen des Motors und reduzieren Sie die Drehzahl auf dicht befahrenen Gewässern.

#### 3.4 Schwell

Natürliche Uferzonen sind empfindlich gegen Schwell. Halten Sie von solchen Ufern ausreichenden Abstand. Das Wellenbild Ihrer Yacht wird Ihnen einen guten Anhalt dafür bieten, wo Sie die Geschwindigkeit drosseln sollten, um unnötigen Schwell zu vermeiden. Achten Sie auch in engen Wasserstraßen auf entsprechende Hinweisschilder.

#### 3.5 Abgase

Kontrollieren Sie regelmäßig die austretenden Auspuffgase. Weder darf das Abgas schwarzen Rauch bilden, noch sollte es blaue Wolken zeigen. In solchen Fällen muss entweder der Luftfilter des Motors gereinigt werden - was sie selbst erledigen können - oder eine Fachwerkstatt muss die Einstellungen am Motor neu justieren.

#### 3.6 Antifouling-Anstriche

Das Unterwasserschiff einer jeden Yacht muss durch einen Antifouling-Anstrich geschützt werden, denn Bewuchs bedeutet zugleich mehr Energie zum Antrieb. Die Palette der Schutzanstriche ist inzwischen groß und in ihrer Wirkung vielseitig und damit auf jeden Gewässertyp gezielt abzustimmen. Folgen Sie dazu dem Rat eines Fachmanns. Wünschenswert sind Anstriche, die mehrere Jahre ohne Abschleifen ihre Wirkung entfalten.

Muss der Antifouling-Anstrich aber an- oder abgeschliffen werden, sprechen Sie die Arbeiten mit Ihrem Lagerbetrieb durch. Beim Schleifen muss die Fläche unter der Yacht immer mit einer Plane oder Folie abgedeckt werden, um den Schleifstaub als Sondermüll entsorgen zu können.

#### 3.7 Lackentferner

Die meisten Lackentferner enthalten aggressive Medien und sollten möglichst nicht verwendet werden. Mechanisches Abtragen der Farbschichten ist vorzuziehen.



## 4. Wartung

### 4.1 Pflege, Reinigung

#### 1. Mast und Takelage

siehe Herstellerhinweis

#### 2. Segel

Die Segel sind aus Dacron hergestellt. Dieses Material ist sehr robust und widerstandsfähig. Somit bleiben die Segel sehr lange in Form.

Da die Folie laminiertes Tuche besonders vor der Berührung scharfkantiger Beschläge geschützt werden muss, überprüfen Sie bitte vor dem ersten Setzen Ihres Segels sorgfältig das stehende und laufende Gut, wie z.B.: Salingsnocken, nicht abgetapte Splinte, scharfkantige Blöcke an den Backstagen etc. Diejenigen Stellen des Tuches, die an den Salings oder Wanten scheuern können, sind durch selbstklebendes Gewebe (Nummertuch) auf beiden Seiten zu schützen. Das gleiche gilt auch für das Unterliek, wenn es auf dem Relingsdraht schamfilen kann.

#### Hinweis:

- Bitte denken Sie daran, daß Schäden am Tuch fast immer auf falsche Behandlung des Segels zurückzuführen sind. Vor allem wenn man das Segel schlagen läßt, es ständig der UV-Strahlung aussetzt oder unsachgemäß verstaut.
- Falls Sie Fragen zu den Segeltüchern haben sollten, zögern Sie bitte nicht, sich an Ihren Segelmacher oder an den Hersteller direkt zu wenden.
- Nehmen Sie die kugelgelagerten Schotwagen niemals achtlos von den Schienen ab, um nicht alle Kugeln am Deck zu zerstreuen, verwenden Sie dazu ein Stück Schiene mit geschlossenen Enden.

#### Reinigung

Säubern Sie Ihre Yacht möglichst sofort, wenn diese aus dem Wasser genommen wird. Hochdruck-Reinigungsgeräte werden jeden Bewuchs entfernen. Die Pflege der Oberflächen ist dann Ihre Aufgabe. Alle Farbenhersteller liefern zu ihren Anstrichsystemen ausführliche Anleitungen.

Für Schiffe im Salzwasser-Einsatz: Reste von Salz binden das Wasser und führen zu beschleunigter Korrosion. Wo immer es möglich ist, sollten Sie die Yacht mit Frischwasser abspülen.

#### Pflege von Teakholz

Teakholz bekommt durch Witterungseinflüsse eine natürliche graue Farbe ohne das die Eigenschaften des Holzes dadurch beeinträchtigt werden. Aufgrund seiner witterungsbeständigen Eigenschaft ist bei Teakholz die Verwendung eines Schutzanstriches nicht notwendig.

Pflegemittel:

*Holzschutzöle* – penetrierte Produkte, die tief in das Holz eindringen und unter Einfluss von Wärme und Feuchtigkeit die Flankenhaftung der Verfüugungsmaterialein beeinträchtigen. Dies kann zu Ablösungen von der Fugenflanken und somit Undichtigkeiten der Deckverfüugung führen.

*Lacke* – sind nach der Aushärtung auch auf den Fugen als Anstrichfilm vorhanden. Je nach Art dieser Produkte kann es zu klebrigen Oberflächen im Bereich der Fugen kommen. Im Laufe der Zeit lösen sich die meisten Lacke schuppenförmig von den Fugen. Das Resultat ist eine optische Beeinträchtigung des Teakdecks, sowie zum Teil gerissene Fugen.

*Teakcleaner* – sollten nur eingesetzt werden, wenn diese außer neutraler Seife keine anderen Bestandteile zum Inhalt haben. Zusätze wie Phosphor- oder Oxalsäure, welche oft als Aufhellerzusatz eingesetzt werden, sind ätzende Stoffe, die die Fugenmasse angreifen und eine schnelle Alterung derselben bewirken.

Wir empfehlen daher eine Reinigung des Teakdecks mit klarem Wasser, ggf. unter Zusatz einer geringen Menge neutraler Seife und einem Dweil. Bei stärkerer Verschmutzung kann auch ein harter Schwamm verwendet werden.

Das Verwenden eines *Hochdruckreinigers* führt zur Auslösung von Weichholzteilen und zur Ablösung an den Fugenflanken und ist daher nicht zu empfehlen.

Bei langen Hitze- und Trockenperioden sollte das Deck regelmäßig gewässert werden um eine totale Austrocknung des Holzes zu verhindern. Ein zu starker Feuchtigkeitsverlust des Teaks führt zu einem Schwund des Holzes und somit zu einer Stressbelastung der Fugen. Dies kann unter ungünstigen Umständen zu frühzeitiger Alterung oder Undichtigkeiten der Fugen führen.

Bei gewissenhaftem Einhalten dieser einfachen Regeln kann die Dauerhaftigkeit des Teakdecks beträchtlich erhöht werden.

### **Pflege von Edelstahl**

Die Korrosionsfestigkeit der Edelstähle beruht darauf, dass sie mit dem Luftsauerstoff eine dünne Haut bilden, die ein elektropositives Potential hat. Die Fachleute nennen es Cr-passiv. Chrom ist jedoch in der galvanischen Spannungsreihe negativ und noch etwas "unedler" als Eisen. Wird die dünne Schutzhaut zerstört, dann wird der Edelstahl Cr-aktiv und damit wieder etwas "unedler" als reines Chrom. Die Korrosion kann beginnen.

Wer hat sich nicht schon über die bräunlichen Flecken geärgert? Sie werden durch Flugrost oder Eisenzunder hervorgerufen, der in allen stadtnahen Häfen reichlich durch die Luft fliegt. Sobald sich der Flugrost auf der Schutzhaut des Edelstahls absetzt, zerstört er die Cr-Passivität, und zwar sehr aggressiv und schnell.

Edelstahl bleibt nur auf lange Zeit blank, wenn er regelmäßig gepflegt wird. Machen Sie es sich zur Gewohnheit, wenn Sie das Boot mit Süßwasser abspülen, auch Relingsstützen, Bug- und Heckkorb sowie alle Niro-Beschläge gründlich abzuwaschen. Süßwasser schwemmt Salze, Ruß und frisch aufgelagerten Flugrost weg, die Schutzschicht wird "belüftet" und kann ihre Funktion weiterhin wahrnehmen.

Haben Sie schon bräunliche Verfärbungen, so eignen sich fast alle handelsüblichen Metallputzmittel zur Pflege der Edelstahlbeschläge am Boot z.B. ganz normale Politur wie sie für den Rumpf benutzt wird. Natürlich nützt die beste Pflege nichts, wenn der Beschlag nicht von vornherein aus dem richtigen Werkstoff gefertigt ist oder aber die Behandlung des Edelstahls unsachgemäß vorgenommen wurde. Fragen Sie beim Kauf, ob der Beschlag elektrolytisch poliert wurde.

### **4.2 Verschleiß- und Austauschteile**

Als erfahrener Skipper wird es Ihnen nicht schwer fallen, Original-Austauschteile zu beschaffen. Falls Sie Hinweise benötigen, fragen Sie bei der Bauwerft nach.

Falls Sie Austauschteile benötigen und die Originalteile nicht erhältlich sind, sind Festigkeitswerte der Leitfaden, um die Yacht technisch auf dem hohen Stand zu halten, den sie bei Übergabe hatte.

### **4.3 Reparaturen**

Reparaturen am Schiffskörper (Polyester Volllaminat und Polyester Sandwichlaminat) können von jedem Fachbetrieb unter Beachtung der allgemeinen Regeln für die Verarbeitung von Polyesterharz ausgeführt werden. Der Innenausbau wurde so konzipiert, dass fast alle Bereiche zerstörungsfrei zugänglich sind. Bei der technischen Ausstattung wenden Sie sich ebenfalls an einen geeigneten Fachbetrieb. Auch hier hilft Ihnen ihr Händler weiter.

### **4.4 Winterlager**

Über die Maßnahmen zum Winterlager wurden an verschiedenen Stellen schon gezielte Hinweise gegeben. Leitschnur sollte sein: auch Winterlagerbetriebe müssen dem Stand der Technik entsprechen. Das gilt sowohl für die Umweltbedingungen des Lagers, wie auch Lagerböcke, den Feuerschutz und die Zugänglichkeit zu Ihrer Yacht. Ebenfalls muss es feste Regeln für Arbeiten geben, die von den Eignern selbst ausgeführt werden sollen, um nicht die Mit-Wassersportler zu beeinträchtigen.

Nach Möglichkeit sollten folgende Sachen von Bord und in einem trockenen und nicht zu kalten Ort über Winter gelagert werden:

- Schiffspapiere und andere Dokumente
- Seekarten, Bücher, Instrumente

- Matratzen, Polster, Decken und Schlafsäcke
- Segel und Leinen
- Nahrungsmittel
- Gasflaschen
- Sicherheitsausrüstung
- Schlauchboot und Rettungsinsel
- Batterien

**Tip:**

**Vor dem Überwintern sollten Sie folgenden Teilen besondere Aufmerksamkeit widmen und entsprechend schützen:**

- Waschen Sie die Geber für Log und Lot.
- Die elektrischen Systeme sollten Sie pflegen, reinigen und mit geeignetem Material regelmäßig pflegen.
- Wasserleitungen werden mit leichter Säure wie z.B. weißem Essig erfolgreich gereinigt.
- Die Wasserventile sollten zerlegt und gefettet werden.
- WC und die dazugehörigen Leitungen werden mit Frischwasser gereinigt.
- Das Ruder sollte so befestigt sein, dass keine Ruderbewegungen möglich sind. (Dieses lässt sich schon mit dem Feststellen der Pinne oder des Rades erreichen).

**Motor:**

- Kraftstofftank volltanken,
- Opferanode am Propeller wechseln (falls erforderlich),
- Kühlwasser des Motors entleeren und den Anweisungen des Herstellers folgen,
- Entspannen aller Riemen (Lichtmaschine, andere motorgetriebene Aggregate).

**Winterlager:**

- Befolgen Sie die Hinweise in der Motoren-Bedienungsanleitung.
- Lagern Sie die Batterien in geladenem Zustand an einem belüfteten frostsicheren Platz.
- Fetten Sie die Steuerkabel und -komponenten.
- Entfernen Sie alles Wasser aus dem Schiff und schützen Sie es vor eindringendem Regenwasser.
- Ersetzen Sie Bauteile, deren Funktion oder Zustand zweifelhaft erscheinen.

**Mast und Takelung**

Es wird sicher nicht immer möglich sein, ist jedoch empfehlenswert:

- Mast legen,
- Entfernen des stehenden und laufenden Gutes,
- Prüfen der Kabel und anderer Leitungen,
- Prüfen der Bolzen, Spanner und sonstigen Verankerungen auf mögliche Ermüdungserscheinungen oder Risse,
- Waschen aller Aluminiumteile mit Frischwasser,
- Waschen aller Leinen mit Frischwasser sowie trocken lagern,
- Waschen aller Umlenkrollen im Mast und Baum. (mit Fett schmieren).

## 5. Abschließende Bemerkungen und Hinweise

Dieses Handbuch folgt den Vorgaben der harmonisierten Europäischen Norm EN 10240. Vieles darin wird Ihnen selbstverständlich vorkommen. Wir hoffen jedoch, dass die Beschäftigung mit den einzelnen Kapiteln Ihnen hilft, die technischen Systeme und die Gedanken, die zu einer bestimmten Auslegung führten, zu verstehen. Sinn des Handbuchs soll, wie es die Einleitung besagt, eine ungetrübte Benutzung der Yacht sein.

Zu den Dingen, die nicht behandelt werden, gehört z.B. die persönliche Sicherheitsausrüstung. Sie fällt ausschließlich in den Zuständigkeitsbereich des Skippers. Es ist selbstverständlich, dass für alle Personen an Bord persönliche Rettungsmittel vorhanden sein müssen. Aber auch die Beschaffung und Wartung einer Rettungsinsel zählt dazu, ferner Notsignale, Verbandkasten, Reparaturwerkzeug u.ä. Da die Europäische Sportbootrichtlinie dem Feuerschutz besonderes Augenmerk widmet, sei noch erwähnt, dass die Feuerlöscher in regelmäßigen Abständen gewartet werden müssen und dass es Aufgabe des Skippers ist, seine Mannschaft in ihre Handhabung einzuweisen.

Wir arbeiten ständig an der Weiterentwicklung unserer Segelyachten. Bitte haben Sie Verständnis dafür, dass wir uns Änderungen in Form, Ausstattung und Technik vorbehalten müssen. Aus allen Angaben, Abbildungen und Beschreibungen in diesem Handbuch können aus diesen Gründen keine Ansprüche abgeleitet werden.

Sollte Ihre Segelyacht mit Ausstattungsdetails versehen sein, die nicht im Handbuch beschrieben sind bzw. keine Beschreibung in der Eignermappe beiliegt, wird Sie Ihr Vertragspartner über die richtige Bedienung und Pflege informieren.

Da von **BAVARIA Yachtbau GmbH** hergestellte Yachten grundsätzlich über den Fachhandel verkauft werden, besteht keine unmittelbare Vertragsbeziehung zwischen Werft und Endkunden.

**BAVARIA Yachtbau GmbH** sind somit vertragliche Einzelheiten nicht bekannt und es ist nicht zwingend notwendig, dass Ihr Vertragspartner unsere Gewährleistungsbedingungen in vollem Umfang übernimmt.

Es ist somit unbedingt erforderlich, dass Sie sich im Falle eines Garantieanspruches mit Ihrem Vertragspartner in Verbindung setzen.





**Unterschieden zurückschicken an:**

(Adresse des Händlers)

<p><b>Empfangsbestätigung</b></p> <p>Name:</p> <p>Anschrift:</p> <p>Eigentümer von <i>BAVARIA 40-Ocean</i> HIN <i>DE-BAVP40</i></p> <p>Unterschrift: _____</p>
--