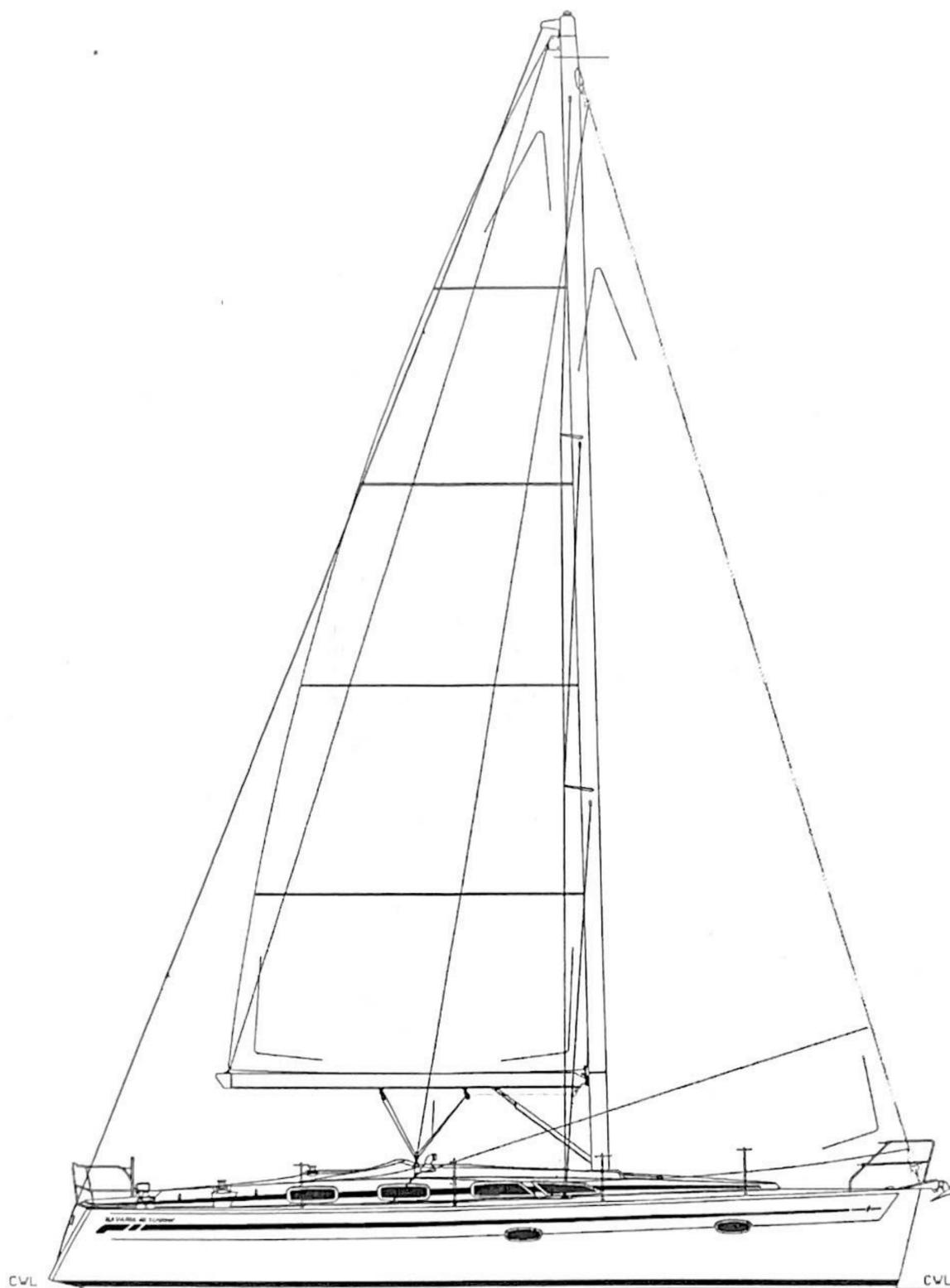
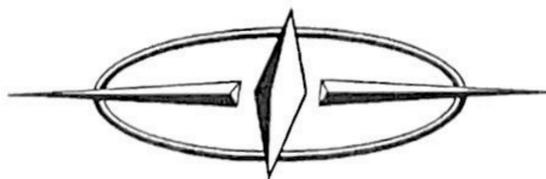


Handbuch für den Bootsführer



Segelyacht „BAVARIA 40 Cruiser“



BAVARIA YACHTS

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

Inhaltsverzeichnis

| | Seite |
|---|-------|
| Einführung..... | 4 |
| Entwurfskategorie | 5 |
| Identifizierung | 5 |
| Typenschild (Herstellerplakette) | 5 |
| Warnhinweise | 6 |
| Konformitätserklärung für Sportboote | 7 |
| 1. Beschreibung des Bootes..... | 12 |
| 1.1 Hauptdaten..... | 12 |
| 1.1.1 Hauptabmessungen | 12 |
| 1.1.2 Verdrängung, Gewichte | 12 |
| 1.1.3 Motorisierung..... | 12 |
| 1.1.4 Elektrische Anlage | 12 |
| 1.1.5 Tankkapazitäten | 12 |
| 1.1.6 Anschlagpunkte für Kranen, Auflagepunkte für Slip und Transport | 12 |
| 1.2 Generalplan..... | 13 |
| 1.2.1 Mast- und Segelplan..... | 13 |
| 1.2.2 Decksplan..... | 14 |
| 1.2.3 Einrichtungsplan | 16 |
| 1.3 Antriebsanlagen | 17 |
| 1.3.1 Besegelung..... | 17 |
| 1.3.2 Takelage..... | 17 |
| 1.3.3 Motorisierung, Maschinenraum, Getriebe, Propeller..... | 17 |
| 2. Anlagen und Kreisläufe | 19 |
| 2.1 Tanks und Leitungen – Wasser..... | 19 |
| 2.1.1 Frischwasser, Trinkwasser, kalt | 19 |
| 2.1.2 Seewasser-Kreislauf..... | 19 |
| 2.1.3 WC-Anlage: s. beiliegende Gebrauchsanweisung | 20 |
| 2.2 Tanks und Leitungen – Treibstoff..... | 21 |
| 2.3 Ruderanlage | 21 |
| 2.3.1 Systembeschreibung..... | 21 |
| 2.3.2 Ruderblatt und –lager..... | 21 |
| 2.4. Lenzpumpen, Lenzleitungen..... | 22 |
| 2.4.1 Beschreibung der Lenzanlage | 22 |
| 2.5 Elektrische Anlage..... | 24 |
| 2.5.1 Wechselstrom-Anlage (230 Volt) | 24 |
| 2.5.2 Gleichstrom-Bordnetz (12 Volt) | 24 |
| 2.5.3 Bedienung und Besonderheiten der Anlage | 24 |
| 2.5.4 Wichtige Hinweise zur Gleichstromanlage (12 Volt) | 25 |
| 2.5.5 Wichtige Hinweise zur Wechselstromanlage (230 Volt / 115 Volt)..... | 25 |
| 2.5.6 Verteilung E – Geräte: | 26 |
| 2.5.7 E – Schaltplan | 28 |
| 2.5.8 E – Verteilerplan | 28 |
| 2.5.9 Wechselstromverteilung..... | 28 |

| | |
|---|----|
| 2.6 Flüssiggasanlage | 28 |
| 2.6.1 Die Komponenten | 28 |
| 2.6.2 Betrieb..... | 29 |
| 2.7 Brandschutz | 29 |
| 2.8 Anker, Festmachen und Schleppen..... | 31 |
| 2.9 Motor-Kühlkreislauf | 31 |
| 2.10 Abgasanlage..... | 32 |
| 2.11 Lüftung | 32 |
| 2.12 Borddurchlässe, Seeventile..... | 32 |
| 2.13 Generator (Option)..... | 33 |
| 3. Umweltschutz..... | 34 |
| 3.1 Kraftstoff und Öl..... | 34 |
| 3.2 Abfälle | 34 |
| 3.3 Schall | 34 |
| 3.4 Schwell | 34 |
| 3.5 Abgase | 34 |
| 3.6 Antifouling-Anstriche..... | 34 |
| 3.7 Lackentferner..... | 34 |
| 4. Wartung..... | 35 |
| 4.1 Pflege, Reinigung | 35 |
| 4.2 Verschleiß- und Austauschteile | 36 |
| 4.3 Reparaturen..... | 36 |
| 4.4 Winterlager | 37 |
| 5. Abschließende Bemerkungen und Hinweise | 38 |
| 6. Liste gelieferter Handbücher | 39 |

Einführung

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

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

Da sich der Lieferumfang nach dem Auftrag richtet, kann die Ausstattung Ihrer Yacht bei einzelnen 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. allen Angaben, Abbildungen und Beschreibungen in dieser Betriebsanleitung 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 -



K. Hammen

Entwurfskategorie

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

Die Segelyacht BAVARIA 40 erhält die Entwurfskategorie A.

Entworfen für ausgedehnte Fahrten, bei denen Wetterverhältnisse mit einer Windstärke über 8 (Beaufort-Skala) und signifikanten Wellenhöhen über 4 m auftreten können und die diese Boote weitgehend aus eigener Kraft bestehen können, jedoch ausschließlich extremer Wetterverhältnisse.

Zertifizierung

Die EG-Richtlinie sieht für Yachten dieser Größe den Zertifizierungsmodul **B** (EG-Baumusterprüfung durch eine „benannte Stelle“ vor.

Als zugelassene Prüfstelle nach der EG-Richtlinie wurde damit die **IMCI (International Marine Certification Institute)** mit Sitz in Brüssel (siehe Konformitätserklärung) beauftragt.

Identifizierung

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

Typenschild (Herstellerplakette)

Das Typenschild an der Vorderwand der Plicht ist eine Forderung der Richtlinie, denn bestimmte Angaben sind vorgeschrieben, die an dieser Stelle erläutert werden sollten.

| | |
|--|------------|
| Bavaria Yachtbau GmbH Segelyacht "Bavaria 40 Cruiser" | |
| Entwurfskategorie A | |
| Max.  | = 10 |
| Max.  +  | = 1.200 kg |
| CE 0609 | |

Erläuterungen

- Entwurfskategorie A : Hochsee
- Max.  = 10 : Maximale, vom Hersteller empfohlene Personenzahl, wenn sich das Boot in dem seiner Entwurfskategorie entsprechenden Seegebiet befindet. Bei Fahrten in Nichthochseegebieten kann die Personenzahl unter Berücksichtigung der maximalen Zuladung erhöht werden.
- Max.  +  = 1.200 kg : Maximale Zuladung bestehend aus 10 Personen, Vorräten, Proviant und persönlicher Ausrüstung (Tankinhalte wurden nicht berücksichtigt).
- CE 0609 : 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 **IMCI** (siehe Konformitätsbescheinigung).

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.



Beachten Sie immer die seemännische Sorgfaltspflicht!



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.

Sicherheitshinweis



Achtung

Ab Windstärke 6 ist die Klapptür im Kabineneingang zu schließen.



Achtung

Ab Windstärke 6 sind die Kabinenfenster im Cockpit zu schließen.



Achtung

Machen Sie sich und ihre Besatzung mit dem Umgang der Heckbadeplattform vertraut. Die Badeplattform ermöglicht den Wiedereinstieg! Einklemmgefahr!

Konformitätserklärung für Sportboote
bezüglich Entwurf und Bau sowie Geräuschemissionen von Sportbooten gemäß Richtlinie
94/25/EG geändert durch Richtlinie 2003/44/EG

Name des Fahrzeugherstellers : Bavaria Yachtbau GmbH

Straße: Bavariastr. 1

Stadt: Giebelstadt

PLZ: 97232

Land (Abk.): DE

Name des Bevollmächtigten (falls anwendbar):

Straße:

Stadt:

PLZ:

Land (Abk.):

Name der benannten Stelle für Entwurf und Bau (falls anwendbar): IMCI

Straße: Rue Abbé Cuypers 3

Stadt: Bruxelles

PLZ: 1040 Land (Abk.): BE Identifikationsnummer: 0609

EG-Baumusterprüfbescheinigung Nummer: BBAV052, BBAV053

Datum: (JJ/MM/TT) 2009 / 07 / 07

Name der benannten Stelle für Geräuschemissionen (falls anwendbar):

Straße:

Stadt:

PLZ:

Land (Abk.):

ID Number:

Benutzte(s) Modul(e) für Entwurf und Bau:

A Aa B+C B+D B+E B+F G H

Benutztes Modul für Geräuschemissionen :

A Aa G H

Andere angewendete Richtlinie: _____

BESCHREIBUNG DES FAHRZEUGS

Fahrzeugsidentifikationsnummer

[D] [E] [B] [A] [V] [S] [4] [0] [K] [3] [G] [9] [1] [0]

Modellbezeichnung des Fahrzeugs: Bavaria

Typ oder Nummer: 40 Cruiser

Typ des Fahrzeugs:

Segelboot Motorboot

aufblasbar, Schlauchboot

anderer (beschreibe): _____

Typ des Rumpfes:

Einrumpfer Mehrrumpfer

anderer (beschreibe): _____

Baumaterial:

Aluminium, -legierungen Kunststoff, GFK

Stahl, -legierungen Holz

anderes (beschreibe): _____

Entwurfskategorie(n): A B C D

Motorleistung: Max. Empfehlung: 41 kW

Rumpflänge L_r: 11,99 m - Breite B_r: 3,99 m - Tiefgang T: 1,90/2,10 m

Typ des Hauptantriebs:

Segel Benzinmotor

Dieselmotor Elektromotor

Ruder/Riemen

anderer (beschreibe): _____

Typ der Maschine:

Außenborder

Innenborder

anderer (beschreibe): _____

Deck

geschlossen

teilweise geschlossen

offen

anderes (beschreibe): _____

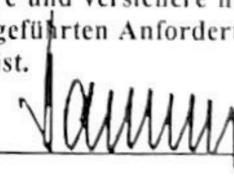
Diese Konformitätserklärung wird auf alleinige Verantwortung des Herstellers ausgestellt. Ich erkläre und versichere hiermit für den Hersteller bzw. den Bevollmächtigten, dass das oben bezeichnete Fahrzeug alle hier und umseitig aufgeführten Anforderungen erfüllt - und mit dem Modell übereinstimmt, für das eine EG-Baumusterprüfbescheinigung ausgestellt worden ist.

Name und Stellung: K. Hammen (Manager)

(Person, die für den Hersteller bzw. den Bevollmächtigten zeichnet)

Unterschrift und Titel:

(oder entsprechendes Zeichen)



Datum und Ort: (JJ/MM/TT) 2009/09/08

| Grundlegende Sicherheitsanforderungen (gemäß Anhang I.A & I.C der Richtlinie) | ISO-Normen | Andere technische Methoden | Technische Unterlagen | |
|---|--|-------------------------------------|-------------------------------------|--|
| Allgemeine Anforderungen (2) | <input checked="" type="checkbox"/> | | | EN ISO 8666:2002 * |
| Kennzeichnung des Bootskörpers – CIN (2.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | | | EN ISO 10087:2006 * |
| Herstellerplakette (2.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | EN ISO 14945:2004 |
| Schutz vor Überbordfallen, Wiedereinstiegshilfe (2.3) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | EN ISO 15085:2003 |
| Handbuch für Elgner (2.5) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | EN ISO 10240:2004 |
| Festigkeit und Dichtigkeit, Bauliche Anforderungen (3) | | | | |
| Bauweise (3.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | EN ISO 12215-1:2001; EN ISO 12215 Teil 2-4:2002 EN ISO 12215 Teil 5+6:2008 |
| Stabilität und Freibord (3.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | EN ISO 12217 – 2:2002 |
| Auftrieb und Schwimmfähigkeit (3.3) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | EN ISO 12217 – 2:2002 |
| Öffnungen im Bootskörper, im Deck und in den Aufbauten (3.4) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | EN ISO 12216:2002 EN ISO 9093 – 1:1997 |
| Überflutung (3.5) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | EN ISO 11812:2001 EN ISO 8849:2003 EN ISO 15083:2003 |
| Vom Hersteller empfohlene Höchstlast (3.6) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | EN ISO 14946:2001 / AC:2005 |
| Stauplatz für Rettungsmittel (3.7) | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Annex I 94/25EG-03/44EG |
| Ankern, Vertäuen und Schleppen (3.9) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | EN ISO 15084:2003 |
| Bedienungseigenschaften (4) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | EN ISO 8665:2006 |
| Motoren und Motorenräume (5.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | | | EN ISO 16147:2002 |
| Innenbordmotoren (5.1.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | EN ISO 9094-1:2003 EN ISO 7840:2004 EN ISO 10088:2001 EN ISO 10133:2000 |
| Lüftung (5.1.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | EN ISO 11105: 1997 |
| Kraftstoffsystem (5.2) | | | | |
| Allgemeines (5.2.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | EN ISO 10088:2001 EN ISO 7840:2004 EN ISO 9094-1:2003 |
| Kraftstoffbehälter (5.2.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | EN ISO 10088:2001 EN ISO 7840:2004 EN ISO 9094-1:2003 |
| Elektrisches System (5.3) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | EN ISO 10133:2000 EN ISO 13297:2000 |
| Steuerungssystem (5.4) | | | | |
| Allgemeines (5.4.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | EN ISO 13929: 2001 EN ISO 8847:2004 / AC:2005 |
| Notvorrichtungen (5.4.2) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| Gassystem (5.5) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | EN ISO 10239: 2008 |
| Brandbekämpfung (5.6) | | | | |
| Allgemeines (5.6.1) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | EN ISO 9094-1:2003 EN ISO 12216:2002 |
| Löschvorrichtungen (5.6.2) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | EN ISO 9094-1:2003 |
| Navigationslichter (5.7) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | COLREG/CEVNI |
| Schutz gegen Gewässerverschmutzung (5.8) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | EN ISO 8099: 2000 |
| Anhang I.B – Abgasemissionen | siehe Konformitätserklärung des Motorenherstellers | | | |
| Anhang I.C – Lärmemissionen | siehe Konformitätserklärung | | | |



INTERNATIONAL MARINE CERTIFICATION INSTITUTE

International Non-Profit Association

Rue Abbé Cuypers 3 / B-1040 Bruxelles / Belgique / +32 2 741 6836 / +32 2 741 2418
www.imci.org / info@imci.org

EC-TYPE EXAMINATION CERTIFICATE

We hereby certify that the product below manufactured by

Bavaria Yachtbau GmbH

Bavarienstr. 1 - D-97252 GIBBELSTADT - GERMANY

Recreational Craft

BAVARIA 40 CRUISER DEEPKEEL

| Scope | Design & Construction |
|---------------------------------|-----------------------|
| Module type | B |
| Boat type | Sail |
| Boat design category | A |
| Length of hull [m] | 11,99 |
| Beam of hull [m] | 3,99 |
| Draught, maximum [m] | 2,1 |
| Loaded displacement mass [kg] | 10600 |
| Maximum rated engine power [kW] | 41 |
| Number of persons recommended | 10 |
| Maximum recommended load [kg] | 1200 |
| Certificate number | BBAV052 |

meets the requirements of the Recreational Craft Directive 94/25/EC as amended by 2003/44/EC



ING. UDO WOLFF PP.
Ulrich Heinemann (Managing Director)
for EU - Notified Body : 0509

2009-07-07

This certificate is valid for craft identified as a
2010 model

References to the relevant standard(s) used are given on the Declaration of Conformity



NBN EN 45011 accredited organisation - Certificate No 228-PROD



INTERNATIONAL MARINE CERTIFICATION INSTITUTE

International Non-Profit Association

Rue Abbé Cuyper 3 / B-1040 Bruxelles / Belgique / +32 2 741 6836 / +32 2 741 2418
www.imci.org / info@imci.org

EC-TYPE EXAMINATION CERTIFICATE

We hereby certify that the product below manufactured by

Bavaria Yachtbau GmbH

Bavariastr. 1 - D-97252 GIEBELSTADT - GERMANY

Recreational Craft

BAVARIA 40 CRUISER STANDARDKEEL

| | |
|---------------------------------|-----------------------|
| Scope | Design & Construction |
| Module type | B |
| Boat type | Sail |
| Boat design category | A |
| Length of hull [m] | 11,99 |
| Beam of hull [m] | 3,99 |
| Draught, maximum [m] | 1,9 |
| Loaded displacement mass [kg] | 11000 |
| Maximum rated engine power [kW] | 41 |
| Number of persons recommended | 10 |
| Maximum recommended load [kg] | 1200 |
| Certificate number | BBAV053 |

meets the requirements of the Recreational Craft Directive 94/25/EC as amended by 2003/44/EC



ING. UDO WOLFF PP.
Ulrich Heinemann (Managing Director)
for EU - Notified Body : 0609

2009-07-07
This certificate is valid for craft identified as a
2010 model



References to the relevant standard(s) used are given on the Declaration of Conformity

NBN EN 45011 accredited organisation - Certificate No 228-PROD

VOLVO PENTA

Declaration of Conformity for Recreational Craft Propulsion Engines with the exhaust emission requirements of Directive 94/25/EC as amended by 2003/44/EC

D2

Engine manufacturer:

AB Volvo Penta
Gropegårdsgatan
405 08 Göteborg
Sweden

Body for exhaust emission assessment:

NKIP
Nipkowweg 9
Postbus 65
8500AB Joure
Netherlands
ID Number: 0613

Module used for exhaust emission assessment B, EC Type Examination acc to Annex VII
Other Community Directives applied EMC 89/336/EEC

Description of engine(s) and essential requirements

Engine Type 4 stroke diesel engine

| | |
|--|-----------------------------------|
| Engine model(s) covered by this declaration | EC Type certificate number |
| D2-55 | CE-RCD-542 |
| D2-75 | CE-RCD-543 |

| Essential requirements | Standards Used | Other normative document used |
|-------------------------------|--|-------------------------------|
| Annex I.B - Exhaust Emissions | | |
| Engine identification | Volvo Penta std | Annex 1.B.1 |
| Exhaust emission requirements | EN ISO 8178-1:1996 | Annex 1.B.2 |
| Durability | Volvo Penta std | Annex 1.B.3 |
| Operator's manual | ISO 10240:2004 | Annex 1.B.4 |
| EMC Directive | EN 61000-3-2, EN 61000-3-3, CISPR 25 | |

This declaration of conformity is issued under the sole responsibility of the manufacturer. I declare on behalf of the engine manufacturer that the engine(s) will meet the requirements of above mentioned directives when installed in a recreational craft, in accordance with the engine manufacturer's supplied instructions and that this (these) engine(s) must not be put into service until the recreational craft into which it is (they are) to be installed has been declared in conformity with the relevant provisions of the above mentioned Directives.

Name and function: Sam Behrmann, Product Liability
(identification of the person empowered to sign on behalf of the engine manufacturer or his authorised representative)

Signature and title:
(or an equivalent marking) *Sam Behrmann*

Date and place of issue: (yr/month/day) 2005/12/16 Göteborg

PL-81/05

1. Beschreibung des Bootes**1.1 Hauptdaten****1.1.1 Hauptabmessungen**

| | | | | | |
|----------------------------|------------------|-------------|-------------------|------------------|------------|
| Länge über alles | $L_{\text{üa}}$ | 12,35 m | Länge Rumpf | L_{H} | 11,99 m |
| Länge in der Wasserlinie | L_{wl} | 10,75 m | Breite max. | B_{max} | 3,99 m |
| Tiefgang Normalkiel | T_{max} | ca. 1,90 m | Tiefgang Tiefkiel | T_{max} | ca. 2,10 m |
| Durchfahrtshöhe O.K. Mast* | H_{D} | ca. 17,39 m | | | |
| Transporthöhe | H_{T} | ca. 4,00 m | | | |

1.1.2 Verdrängung, Gewichte

| | | |
|--|----------------------|----------|
| Leerfahrzeugmasse (entspricht LCC)- einschl. Sicherheitsausrüstung; Normalkiel | M_{LCC} | 8920 kg |
| Leerfahrzeugmasse (entspricht LCC)- einschl. Sicherheitsausrüstung; Tiefkiel | M_{LCC} | 8600 kg |
| Masse des voll ausgerüsteten Bootes – Normalkiel | M_{LDM} | 11000 kg |
| Masse des voll ausgerüsteten Bootes – Tiefkiel | M_{LDM} | 10600 kg |
| Ballastanteil N - Normalkiel | M_{Ballast} | 2770 kg |
| Ballastanteil N - Tiefkiel | M_{Ballast} | 2450 kg |

1.1.3 Motorisierung

| | | |
|-----------------------------|-----------------|--|
| Dieselmotor | Volvo Typ | D1-30, 20,1 kW; D2-40, 27,9 kW; D2-55, 39 kW |
| Kühlung | | indirekt (See-/Frischwasser) |
| Wende-Untersetzungsgetriebe | Saildrive 130 S | Untersetzungsverhältnis 2,19 : 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 | 115V/ 230 V AC / 12 V DC mit 25 A max. Strom | |

12 V Gleichspannung

| | |
|--------------------------------|--|
| 1 x Starterbatterie 12 V 55 Ah | 1 x Verbraucherbatterie (Option 2 x) 12 V 135 Ah |
| Motorgenerator (Lichtmaschine) | Ladegerät |

Die Verteilung erfolgt über Verteilertafel, Stromkreise mit elektronischen Schutzschaltern, und Leuchtdiodenanzeige

1.1.5 Tankkapazitäten

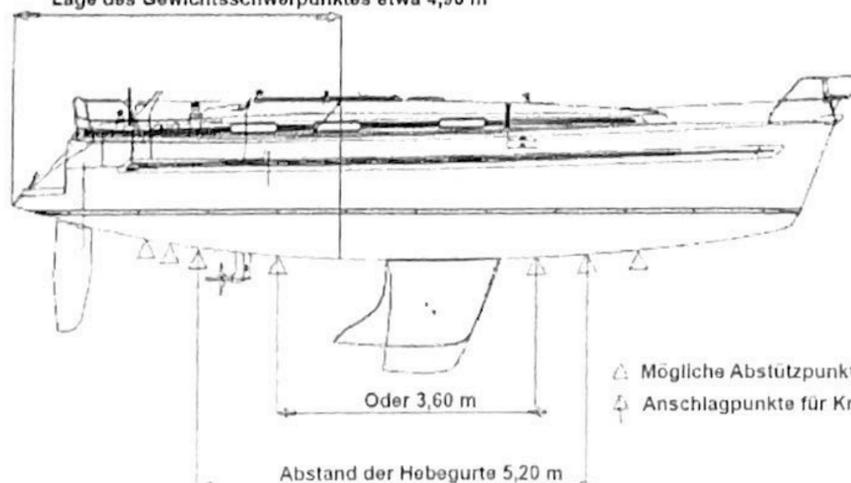
| | | |
|--------------------|-----------|---|
| 1 Frischwassertank | ca. 210 l | Der Tank befindet sich auf der Bb.-Seite unter der Achterkoje. |
| 1 Treibstofftank | ca. 210 l | Der Tank befindet sich auf der Stb.-Seite unter der Achterkoje. |
| 1 Frischwassertank | ca. 150 l | Der Tank befindet sich im Vorschiff (option). |
| 1 Fäkalientank I | ca. 60 l | Der Tank befindet sich im Vorschiffstoilettenraum. |
| 1 Fäkalientank II | ca. 70 l | Der Tank befindet sich im achteren Toilettenraum. |

1 Flüssiggasflasche (optional) 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.

Lage des Gewichtsschwerpunktes etwa 4,90 m



△ Mögliche Abstützpunkte für Lagerung

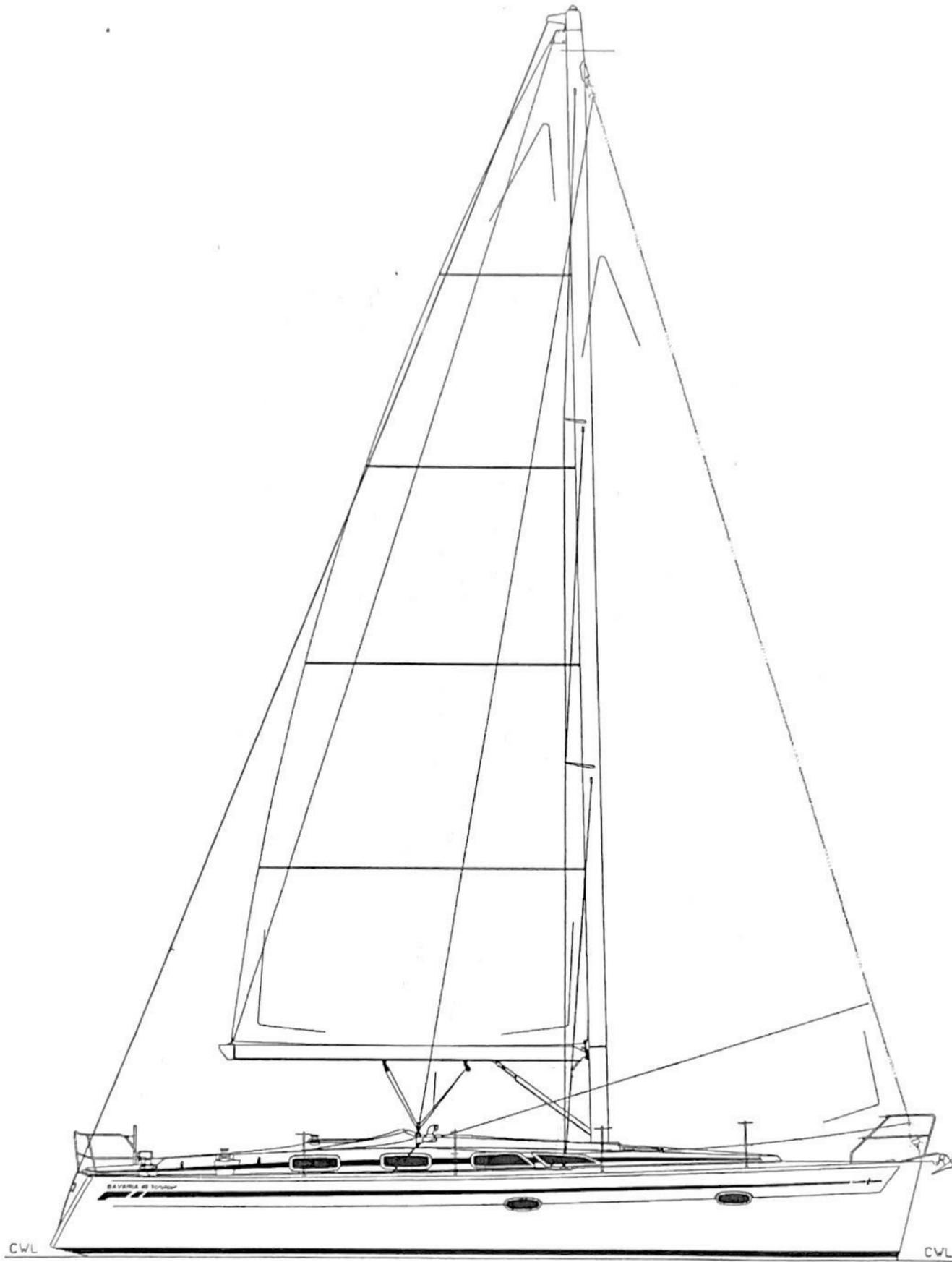
⚡ Anschlagpunkte für Kranung

Abstand der Hebegurte 5,20 m

Oder 3,60 m

1.2 Generalplan

1.2.1 Mast- und Segelplan

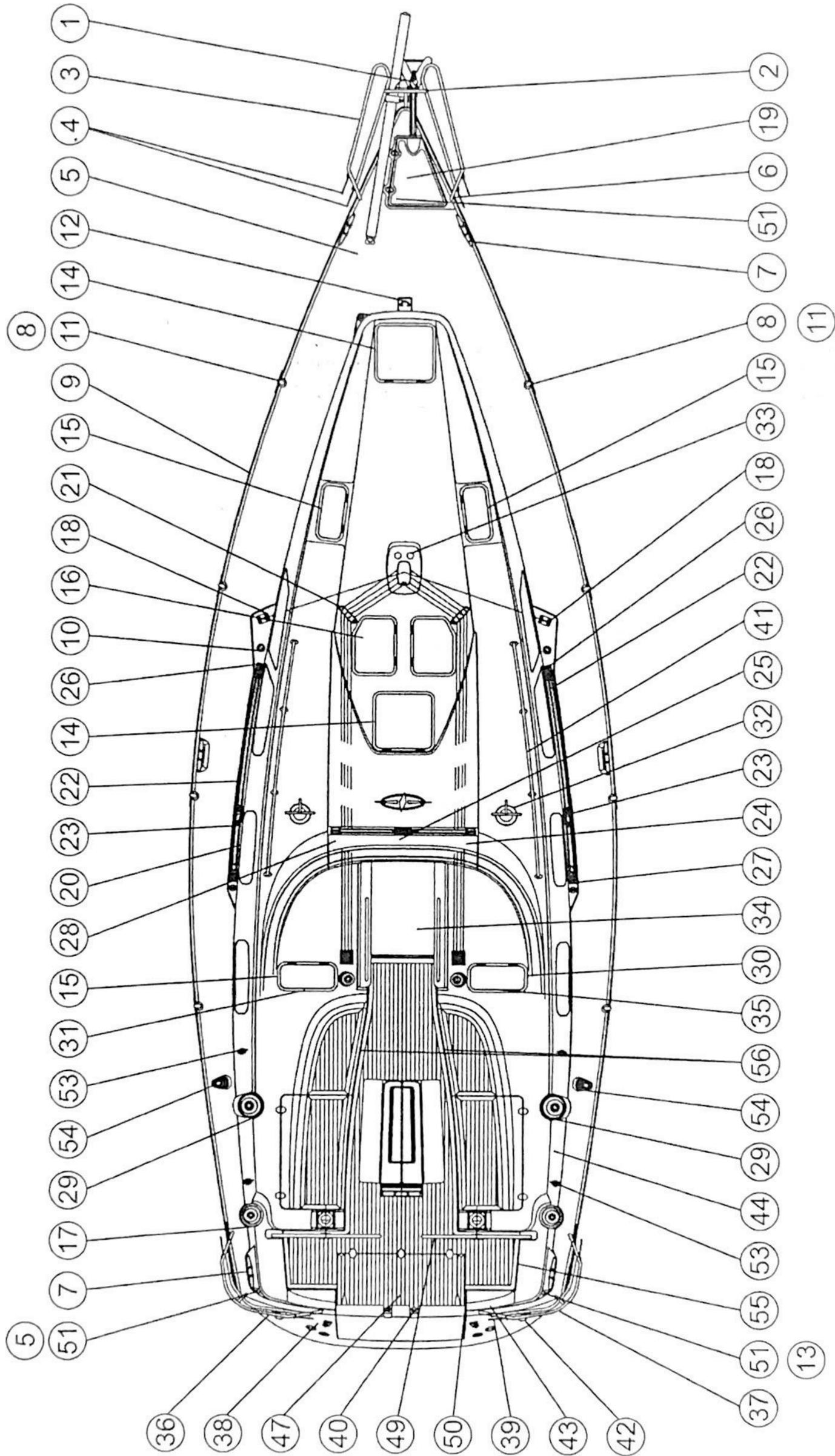


Hinweis

Die gültigen Ablängmaße der Vorsegelreifeinrichtung befinden sich auf dem Beipackzettel am Karton der Furlex-Vorsegelreifeanlage.

| | Mindestmasse bei Auslaufbereitschaft (m_{MOC}) Flachkiel/ Tiefkiel | Masse des voll beladenden Bootes (m_{LDC}) Flachkiel/ Tiefkiel |
|------------------------|---|---|
| STIX | 32,4 / 32,1 | 34,4 / 34,0 |
| Stabilitätsende (Grad) | 113° / 115° | 114° / 114° |

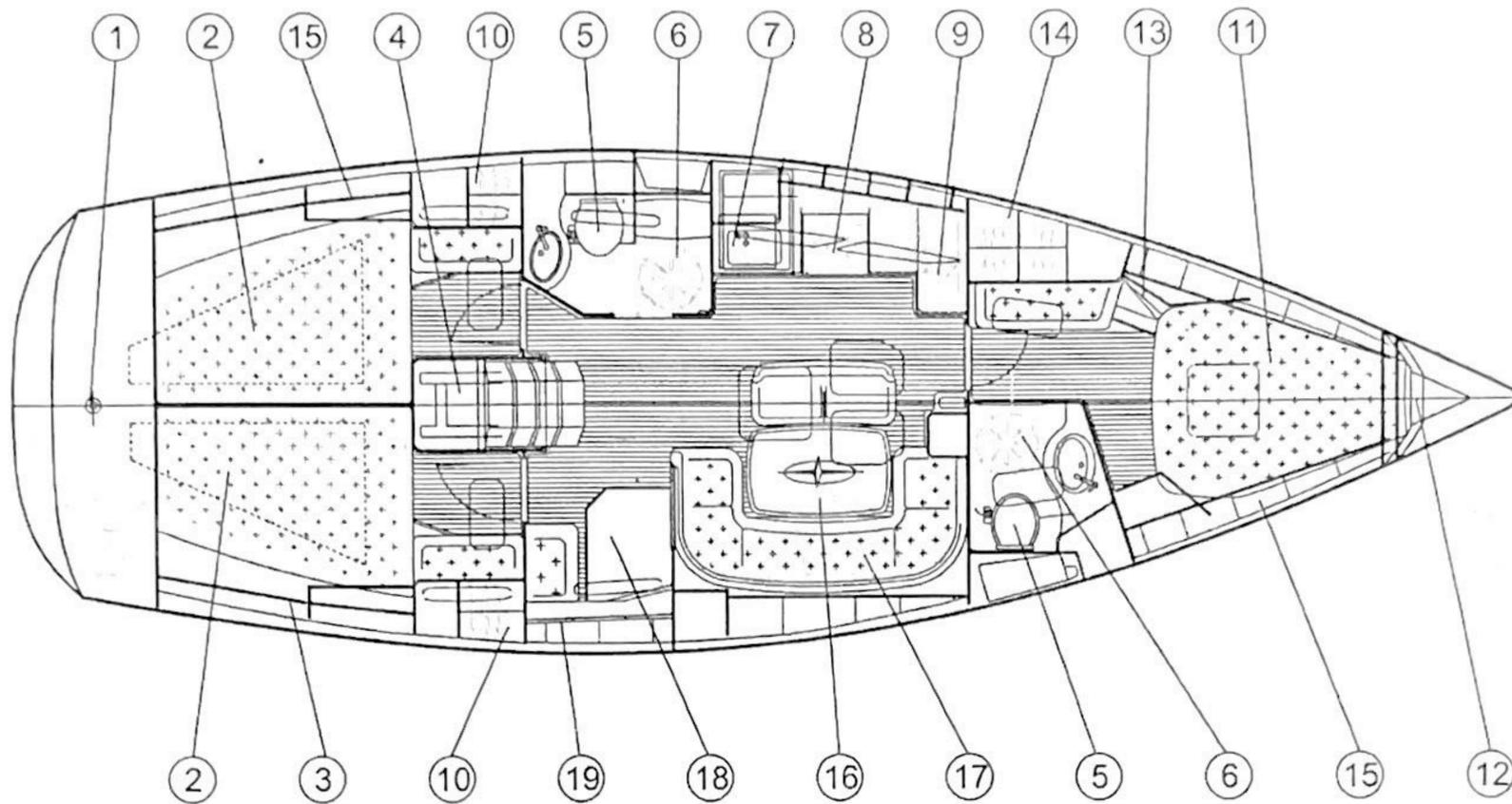
1.2.2 Decksplan



Erläuterung zum Decksplan:

| | | |
|----|---------------------------------------|-------------------------------------|
| 1 | Zweifارbenleuchte | Bow navigation light |
| 2 | Bugbeschlag | Bow fitting |
| 3 | Bugkorb | Bow pulpit |
| 4 | Relingsdurchzüge | Life lines |
| 5 | Wasser Einfüllstutzen | Water inlet |
| 6 | Ankerkasten | Anchor chain bail |
| 7 | Belegklampe | Mooring cleats |
| 8 | Relingstütze | Stanchion |
| 9 | Fussreling | Foot stop |
| 10 | Block | Block |
| 11 | Relingfuss | Stanchion base |
| 12 | Deckauge | Hooking point |
| 13 | Diesel Einfüllstutzen | Fuel inlet |
| 14 | Vorschiffsluke | Op. hatch |
| 15 | Vorschiffsluke | Op. hatch |
| 16 | Vorschiffsluke | Op. hatch |
| 17 | Spinnaker Winde | Spinnaker winch |
| 18 | Wantenpütting | Main shrouws + aft kiwers cgk |
| 19 | Elektrische Ankerwinde | Electric windlass |
| 20 | Fenster | Port light |
| 21 | Umlenkblöke | Deck organizer |
| 22 | Genoaschiene | Genoa track |
| 23 | Genoaschlitten | Genoa track car |
| 24 | Grossschotschlitten | Main sheet track |
| 25 | Grossschotschiene | Main sheet track car |
| 26 | Schienenendstück | Front end stop (g. track) |
| 27 | Schienenendstück mit Umlenkblöken | Aft end stop (g. track) |
| 28 | Schienenendkappe | Endstops main sheet track |
| 29 | Genuawinde | Genoa winch |
| 30 | Stopper | Stopper |
| 31 | Fallwinde | Winch |
| 32 | Decklüfter | Ventilator |
| 33 | Kabeldurchführung | Cable penetration |
| 34 | Schiebeluke | Sliding hatch |
| 35 | Niedergangstür | Companion way |
| 36 | Heckkorb links | Aft port pushpit |
| 37 | Heckkorb rechts | Aft starboard pushpit |
| 38 | Achterstagpütting | Backstay chain plate |
| 39 | Strecktau mit Pelikanhaken | Aft pushpit life line |
| 40 | Badeleiter | Boarding ladder |
| 41 | Handreling | Hand hold |
| 42 | Hecklaterne | Stern light |
| 43 | Handlenzpumpe | Hand operated bilge pump |
| 44 | Steckdose 230 V | Shore socket 230 V |
| 45 | Belüftungsroste | Engine ventilation inlet |
| 47 | Pinne | Tiller |
| 49 | Steuerrad | Steering wheel |
| 50 | Cockpitdusche | Shower |
| 51 | Tankentlüfter | Tank venting |
| 53 | Liegender Block mit Stopper | Foot block with lock off |
| 54 | Liegender Block Back/Steuerbordseite | Foot block -port/starbord |
| 55 | Steuersäule m. Motorinstrumententafel | Steering pedestal with engine panel |
| 56 | Cockpitfenster | Cockpit portlight |

1.2.3 Einrichtungsplan



| | | |
|----|-------------------------|-----------------------------|
| 1 | Ruderanlage | Steering gear |
| 2 | Doppelbett | Double berth |
| 3 | Schrank | Shelf |
| 4 | Niedergang / Motorraum | Companion way / engine room |
| 5 | WC | Head |
| 6 | Dusche | Shower |
| 7 | Kühlbox | Cooling |
| 8 | Gasbackofen | Gas cooker with oven |
| 9 | Spüle | Sink |
| 10 | Schrank | Hanging locker |
| 11 | Doppelbett | Double berth |
| 12 | Ankerkasten | Chain locker |
| 13 | Schrank | Shelf |
| 14 | Schrank | Hanging locker |
| 15 | Bücherschapp | Book locker |
| 16 | Salontisch | Saloon table |
| 17 | Sitzgruppe | Seating |
| 18 | Kartentisch | Chart table |
| 19 | Elektrische Schalttafel | Electrical switch panel |
| 21 | Schrank | Locker |

1.3 Antriebsanlagen

1.3.1 Besegelung

Für die SY Bavaria 40 sind standardmäßig folgende Segel vorgesehen:

| | |
|----------------------------|-------------------------|
| Großsegel (durchgelattet) | ca. 40,2 m ² |
| Großsegel (Mastreffanlage) | ca. 35,2 m ² |
| Rollgenoa | ca. 42,5 m ² |

1.3.2 Takelage

Mast:LM-Profil, unverjüngt; – Doppelsalinge 20° gefeilt; – 2 Fallen, Toppnant 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 | Untervant | 2 x |
| Achterstag | 1 x | Obervant | 2 x |
| Achterstagspanner | 1 x | Mittelvant | 2 x |

Laufendes Gut

Im Mast eingezogen

– Großfall

– Genuafall

– Dirk

Option Spi-Einrichtung

– Spifall (beiliegend)

– Spibaum-Toppnant

– Spibaum-Niederholer

Im Großbaum eingezogen: 2 Reffleinen; 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, Propeller

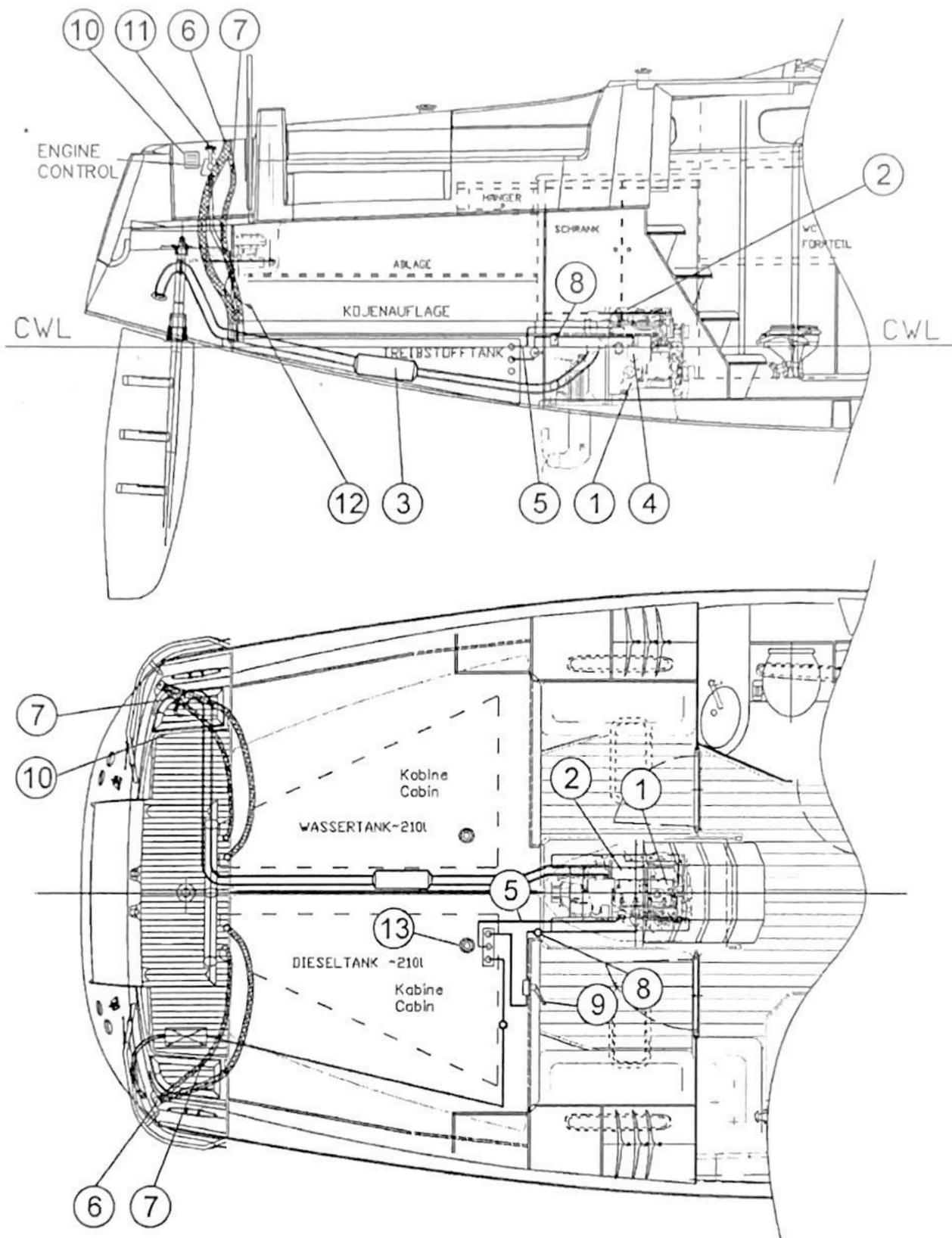
Die Yacht besitzt einen Diesel-Einbaumotor mit Saildrive-Getriebe und Festpropeller (Option: Faltpropeller). Der Motorraum ist vom Wohnraum durch Sperrholz-Schotte getrennt und an den Trennwänden schallisoliert. Die Zugänglichkeit ist über

– Klappe unter dem Niedergang,

– demontierbares Steckschott zu den Achterkajüten, seitlich vom Motor angebracht.

– Die Kühlwasserzuführung zum Motor erfolgt über das Saildrive-Getriebe.

Installation Motor



| | | |
|----|---------------------------|------------------------|
| 1 | Motor Volvo | Engine Volvo |
| 2 | Motorabgassystem | Engine exhaust system |
| 3 | Abgaswassersammler | Exhaust water lock |
| 4 | Kraftstoffeinfüllstutzen | Engine fuel intake |
| 5 | Kraftstoffrückführleitung | Feed back fuel |
| 6 | Kraftstoffeinfüllschlauch | Fuel tank filling hose |
| 7 | Tankentlüftung | Fuel tank ventilator |
| 8 | Kraftstofffilter | Fuel filter |
| 9 | Kraftstoffabsperrhahn | Fuel cock |
| 10 | Belüftungsroste | Ventilation Grille |
| 11 | Motorinstrumententafel | Engine panel |
| 12 | Motorfernbedienungskabel | Engine control cables |
| 13 | Tankanzeige | Fuel Gauge |

2. Anlagen und Kreisläufe

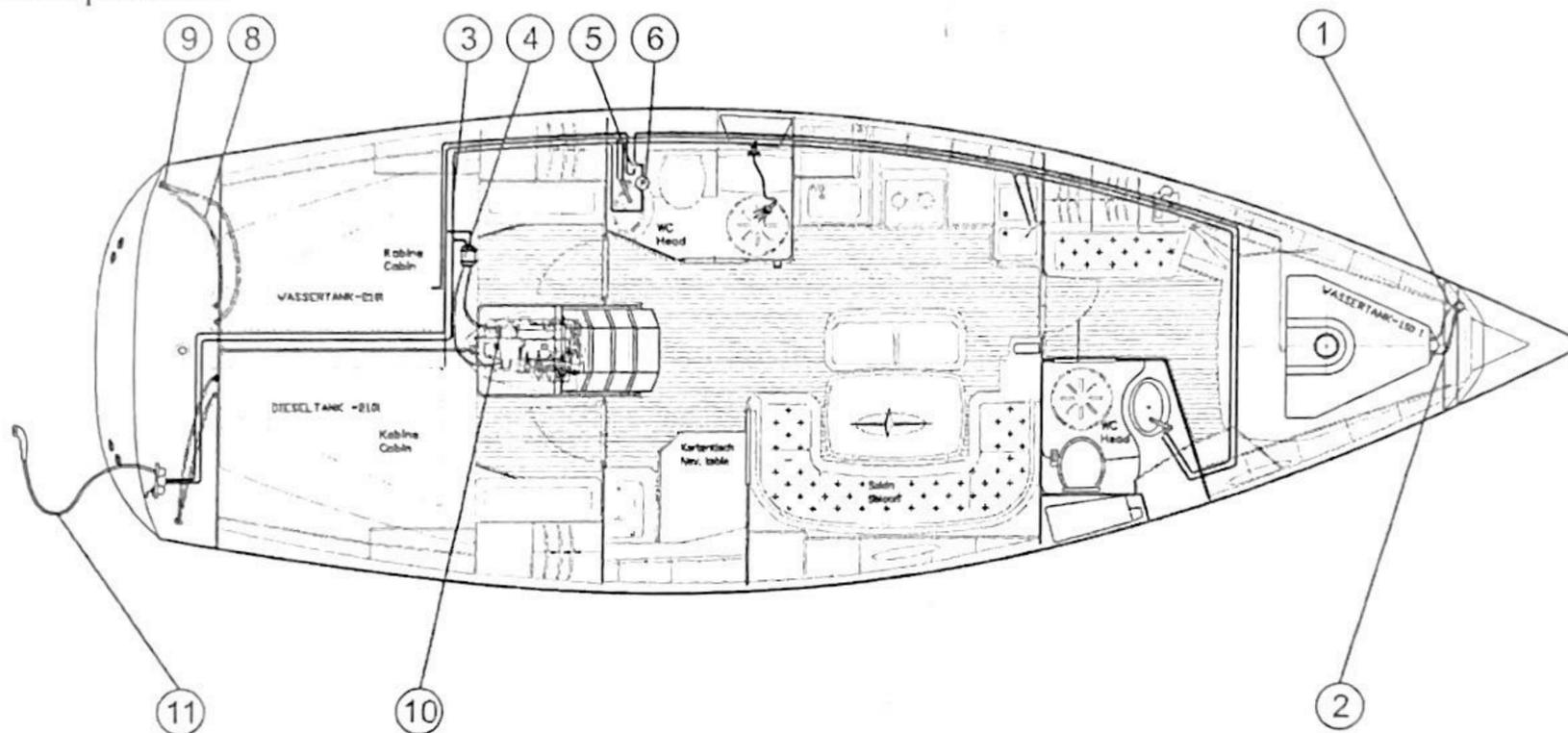
2.1 Tanks und Leitungen – Wasser

2.1.1 Frischwasser, Trinkwasser, kalt

Die Yacht besitzt einen Wassertank von 210 l Fassungsvermögen (optional zusätzlich 150 l Bugtank). Die Frischwasserzufuhr erfolgt am Spiegel Bb.-Seite (sowie bei optionalen Bugtank im Bereich des Ankerkastens) der Yacht. Der Einfüllstutzen ist mit einer Verschlusskappe versehen. Die Entnahme erfolgt über eine Schlauchleitung, die zur Druckwasserpumpe führt.

Die Druckwasserpumpe befindet sich im WC. Die Druckwasserpumpe 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:



| | | |
|----|-------------------------|-----------------------------|
| 1 | Tankentlüftung (option) | Tank venting (option) |
| 2 | Einfüllstutzen (option) | Deck plate (inlet) (option) |
| 3 | Rücklauf Boiler | Return water heater |
| 4 | Boiler | Water heater |
| 5 | 2 - Wegehahn | 2 - Way valve |
| 6 | Frischwasserpumpe | Fresh water Pump |
| 8 | Tankentlüftung | Tank venting |
| 9 | Einfüllstutzen | Deck plate (inlet) |
| 10 | Motorkreislauf | Engine circular |
| 11 | Cockpitdusche | Shower |



Hinweis

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

2.1.2 Seewasser-Kreislauf

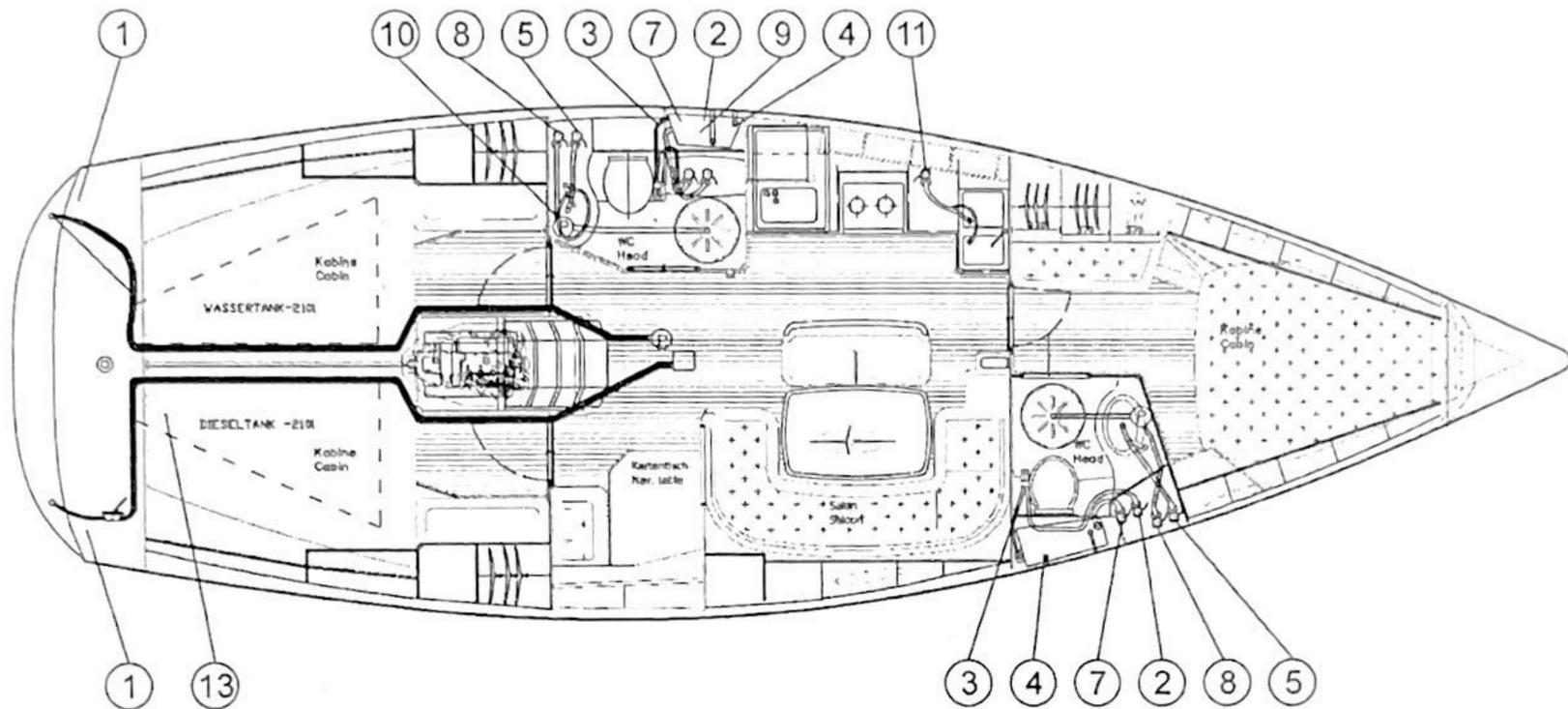
Seewasser wird für zwei Kreisläufe eingebracht: 1. für die WC-Spülung und 2. für die Motorkühlung (siehe Pkt. 2.9)

2.1.3 WC-Anlage: s. beiliegende Gebrauchsanweisung



Achtung
Wenn Sie von Bord gehen, Seeventile schließen.

Komponenten der Abwasseranlage:



| | | |
|----|----------------------------------|-----------------------------|
| 1 | Borddurchlass | Outlet |
| 2 | Kugelhahn Eingang WC | Toilet water drain valve |
| 3 | Ausgang WC | Toilet drain |
| 4 | Fäkalientankentlüftung | Waste water tank venting |
| 5 | Kugelhahn Ausgang Waschbecken | Basin drain valve |
| 7 | Kugelhahn Ausgang Fäkalientank | Waste water drain valve |
| 8 | Kugelhahn Ausgang El. Duschpumpe | El. shower drain pump valve |
| 9 | Fäkalientank | Waste water tank |
| 10 | el. Duschpumpe | Shower drain pump |
| 11 | Kugelhahn Ausgang Spüle | Sink drain valve |
| 13 | Handlenzpumpe | Hand operated bilge pump |

2.2 Tanks und Leitungen – Treibstoff

Vorratstank

Auf Stb.-Seite unter der achteren Koje ist ein Kunststoff-Dieseltank von 210 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. Vor dem Tank in der Achterkabine auf Stb.Seite befindet sich ein handbetätigtes Absperrventil.



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, vorbalanciertes Mittelruder (Profiltruder). Die Bedienung erfolgt von den Steuerrädern an den Steuersäulen des Cockpits. Die Kraftübertragung erfolgt mittels Kette zum Rudergetriebe. Beim optionalen Einbau einer Selbststeueranlage (Autopilot) erzeugt ein Elektromotor die notwendigen Stellkräfte.

2.3.2 Ruderblatt und -lager

Das Ruderblatt ist ein profiliertes Blatt. Es besteht aus einem GFK-Körper, in dem der Ruderschaft aus seewasserbeständigem Edelstahl (V4A) fest einlaminert ist. Der Schaft wird in zwei leichtgängigen Spezial-Ruderlager geführt. Das Ruder wird durch eine Klemmmutter am oberen Ende des Schaftes gehalten. Die Notpinne wird auf den oberen Vierkant des Schaftes aufgesetzt.



Achtung

Prüfen Sie den festen Sitz des Klemmrings auf dem Ruderschaft regelmäßig und stellen Sie ihn gegebenenfalls wieder her.

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 Ruderstange sowie der Quadrant für Selbststeueranlagen (Option) abzunehmen. Die Notpinne wird auf den Vierkant am Ende des Ruderschaftes aufgesetzt.

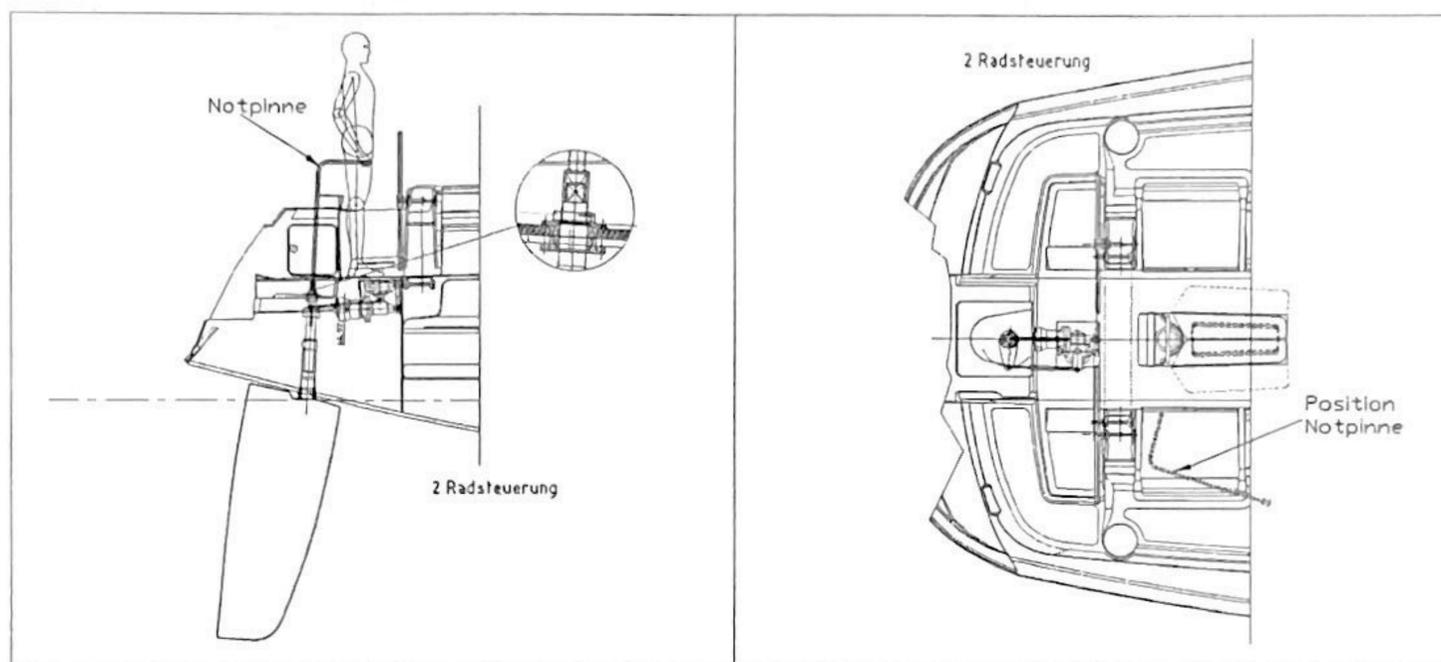
**Achtung**

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. Ein „Spiel“ in der Ruderlagerung 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 nie zu prüfen, dass die Bremse nicht angezogen ist. Dies gilt vor allem beim Segeln unter Autopilot, sonst wird der Elektromotor unnötig belastet.

Der Sockel und das Gehäuse der Ruderanlage ist in die Decksform Steuerbord und Backbord integriert.

**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 Klappe der Badeplattform bzw. Durchgang am Spiegel.

2.4.1 Beschreibung der Lenzanlage

Bei **BAVARIA** Yachten ist das Cockpit selbstlenzend ausgelegt. Des Weiteren besteht die Möglichkeit, Wasser aus dem Inneren der Yacht zu lenzen. Die Saugkörbe befinden sich in der Bilge an der tiefsten Stelle im Messebereich. Die Bodenwrangen in der Messe sind durch Bohrungen verbunden, so dass bei evtl. Wassereintritt beide Pumpen eingesetzt werden können. Die Lenzleitungen werden mittels Schlauch nach achtern zum Spiegel (Austritt) verlegt.

Die Cockpit-Lenzung erfolgt über den Durchgang am Spiegel (unter dem Steuermannssitz).

Im Ankerkasten befinden sich beidseitig Lenzöffnungen, welche mit einer Blende abgedeckt sind. Ihre Yacht ist außerdem mit einer Handlenzpumpe sowie einer elektrischen Bilgenpumpe (Leistung 75 l/min) ausgestattet.

Bei Einsatz der Handlenzpumpe ist der Pumphebel der Pumpe herauszuziehen. Durch Pumpbewegungen wird der Lenzvorgang vorgenommen.

Die elektrische Lenzpumpe wird durch Betätigung des symbolisch gekennzeichneten Schalters am Panel in Gang gesetzt. - Vorher auf jeden Fall auch Hauptschalter anschalten -

Wir empfehlen die elektrische Lenzpumpe nur bei laufender Maschine einzusetzen, da hier dann die volle Leistung der E-Lenzpumpe erreicht wird.

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

Leckstopfen

Für den Fall einer Beschädigung eines Seeventils oder eines Borddurchlasses empfehlen wir auf der Yacht Leckstopfen aus Weichholz mitzuführen, deren Durchmesser auf die unterschiedlichen Größen der Borddurchlässe abgestimmt sind und mit denen jede Öffnung sicher verschlossen werden kann

**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 2.1.3

2.5 Elektrische Anlage

2.5.1 Wechselstrom-Anlage (230 Volt)

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

2.5.2 Gleichstrom-Bordnetz (12 Volt)

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

Auf dem elektrischen Schaltpaneel sind alle Schalter für elektrische 12V-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 KFZ- Flachstecksicherungen befinden sich auf der Rückseite des Panels.

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 erheblich höheren Komfort.



- Vergewissern Sie sich, dass Ihr genormter CEE-Stecker mit den Phasen der Landsteckdose kompatibel ist.
- Kontrollieren und erneuern Sie regelmäßig den Verschleißzustand der Unterwasseranode des Potentialausgleichs.

Laden der Batterien

Die Batterien sind als wartungsarm und auslaufgeschützt eingestuft.

Die Batterien 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 Schuko-Steckdose am Panel ist dafür gedacht, im Hafen kleine Reparaturen mit Elektromaschinen ausführen zu können. Weitere Steckdosen befinden sich in den Toilettenräumen, der Pantry und am Boiler.

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. Mitlaufen lassen der Maschine auch unter Segel kann die Batterien dann wieder in den gewünschten Ladezustand bringen, um die nächst wichtigen Verbraucher zu bedienen.

2.5.4 Wichtige Hinweise zur Gleichstromanlage (12 Volt)



Niemals

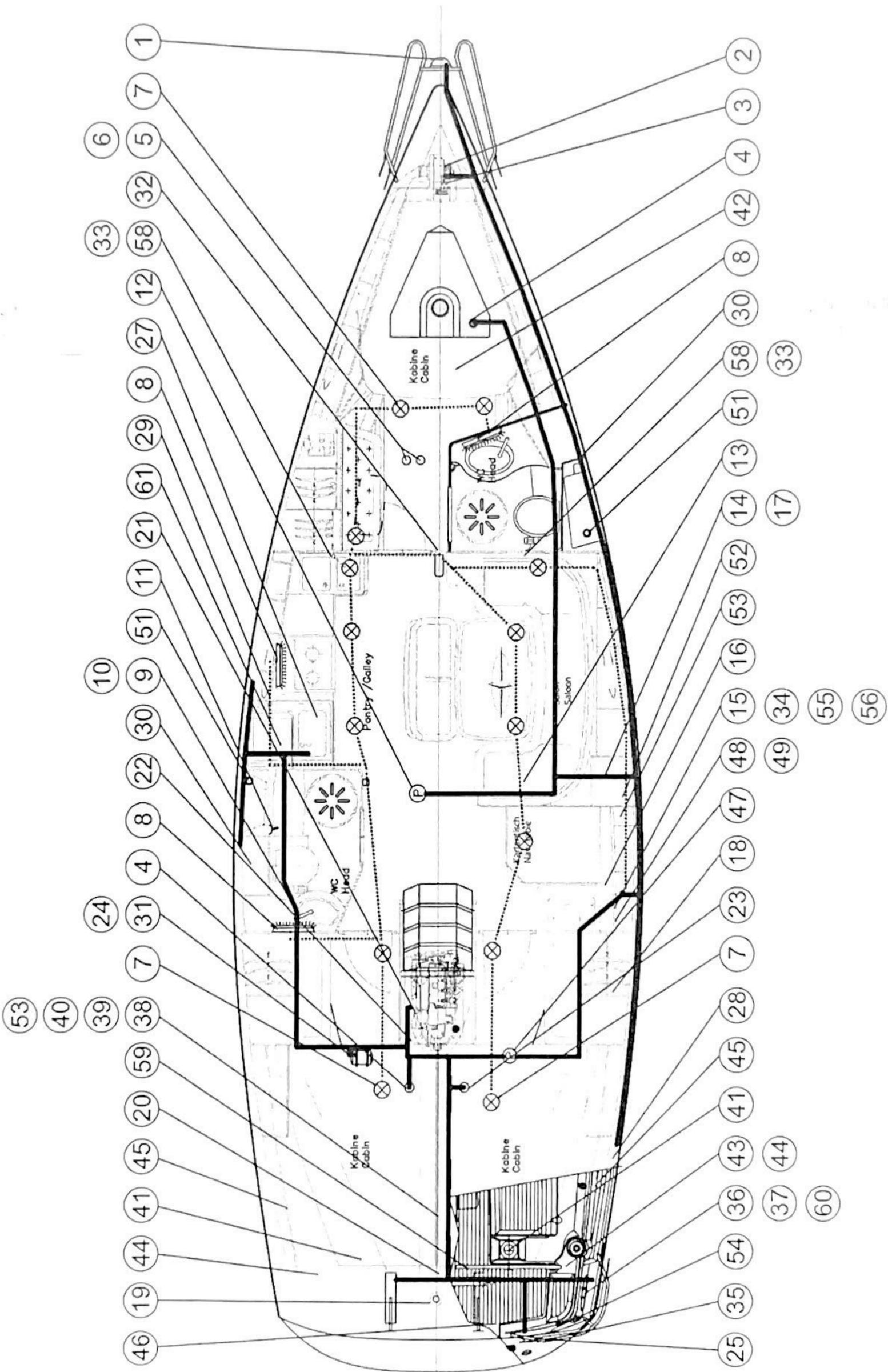
- a) an elektrischen Anlagen arbeiten, die mit Energie versorgt werden;
- b) das elektrische System des Wasserfahrzeuges oder die zugehörigen Zeichnungen ändern: Einbau, Änderungen und Wartung sollten nur von einem qualifizierten Schiffselektriker ausgeführt werden;
- c) Überstromschutzeinrichtungen oder ihren Bemessungsstrom ändern;
- d) elektrische Geräte installieren, ersetzen oder so zu verändern, dass der Bemessungsstrom des jeweiligen Kreises überschritten wird;
- e) das Wasserfahrzeug unbeaufsichtigt lassen, während das elektrische System mit Spannung versorgt wird, ausgenommen automatische Bilgepumpen, Feuerschutz- und Alarmstromkreise.

2.5.5 Wichtige Hinweise zur Wechselstromanlage (230 Volt / 115 Volt)



- a) Niemals an elektrischen Anlagen arbeiten, die mit Energie versorgt werden.
- b) Das elektrische System des Wasserfahrzeuges oder wichtige Zeichnungen dürfen nicht verändert werden. Installation, Änderungen und Wartung müssen durch einen qualifizierten Schiffselektriker durchgeführt werden. Überprüfung des Systems mindestens alle zwei Jahre.
- c) Im ungenutzten Zustand und bei Arbeiten am elektrischen System Land-Stromanschluss abtrennen.
- d) Metallische Gehäuse oder Umhüllungen von eingebauten elektrischen Geräten sind mit dem Schutzleitersystem des Wasserfahrzeuges zu verbinden (Leiter mit einem grün-gelben Streifen)
- e) Nur doppelt isolierte oder geerdete elektrische Geräte verwenden.
- f) **WARNUNG:** Das Ende des Landstromkabels darf nicht ins Wasser hängen: Es kann ein elektrisches Feld erzeugt werden, das in der Nähe befindliche Schwimmer verletzen oder töten kann.
- g) **WARNUNG:** Zur Vermeidung von elektrischem Schlag und von Feuergefahr:
 - Der Schalter im Wasserfahrzeug für den Land-Stromanschluss ist auszuschalten, bevor das Land-Stromkabel angeschlossen oder gelöst wird.
 - Das Land-Stromkabel ist zuerst am Wasserfahrzeug anzuschließen, bevor es an der Land-Stromquelle angeschlossen wird.
 - Das Land-Stromkabel ist sorgfältig mit einer entsprechenden Kappe zu verschließen.
 - Landstrom-Kabelverbindungen dürfen nicht verändert werden; nur passende Stecker benutzen.

2.5.6 Verteilung E – Geräte:



Erläuterungen zur Verteilung E-Geräte

| | | |
|----|---|--|
| 1 | Zweifarbennleuchte | Navigation light |
| 2 | Elektrische Ankerwinde | Electric windlass |
| 3 | Bedienteil Ankerwinde | Windlass switch |
| 4 | Frischwassertankgeber | Fresh water gauge |
| 5 | Echolot, Geber | Echo sounder |
| 6 | Sumlog Geber | Log |
| 7 | Halogenleuchten | Light |
| 8 | Neonleuchten | Neon lamp |
| 9 | Wasserpumpe | Water pump |
| 10 | Duschpumpe | Shower drain pump |
| 11 | Duschschalter | Shower drain switch |
| 12 | Elektrische Lenzpumpe | Bilge pump |
| 13 | Batterien | Batteries |
| 14 | Batterie Ladegerät | Battery charger |
| 15 | Elektro Panel | Electric panel |
| 16 | Hauptschalter (Motor/Verbraucher) | Main switch (engine/consumer) |
| 17 | Kurscomputer Auto - Optional | Auto pilot - option |
| 18 | Kompass Auto - Optional | Compass - option |
| 19 | Rückholgeber Auto - Optional | Repeater - option |
| 20 | Motor Auto - Optional | Auto engine - option |
| 21 | Anlasser Motor | Engine start |
| 22 | Gleichrichter | Detector |
| 23 | Dieseltankgeber | Fuel tank gauge |
| 24 | Boiler | Water heater |
| 25 | Heckleuchte | Stern light |
| 27 | Kühlaggregat | Cooling unit |
| 28 | Landanschluss 230 V (Sicherung in der Backskiste) | Shore socket 230 V (fuse in the locker seat) |
| 29 | Steckdose Küche 230 V | Socket 230 V |
| 30 | Steckdose Duschaum 230 V | Socket 230 V |
| 31 | Steckdose Boiler | Socket 230 V |
| 32 | Kabeldurchführung | Cable penetration |
| 33 | Lautsprecher - Optional | Speaker -option |
| 34 | Radio - Optional | Radio - option |
| 35 | Antennenkabel Radio - Optional | Radio antenna - option |
| 36 | Motor Panel | Engine panel |
| 37 | Tankuhr | Tank gauge |
| 38 | Tridata Bedienteil | Tridata unit |
| 39 | Wind Bedienteil | Wind gauge |
| 40 | Auto 6001 Bedienteil - Optional | 6001 unit - option |
| 41 | Kompass | Compass |
| 42 | Bugstrahlrudermotor - Optional | Bow thrusters engine - option |
| 43 | Steuerung Bugstrahlruder - Optional | Bow thrusters unit - option |
| 44 | Genuawinsch Bedienteil - Optional | Genua winsh unit - option |
| 45 | Genuawinschen Motor - Optional | Genua winsh motor - option |
| 46 | Heizung - Optional | Heater - option |
| 47 | Dieselpumpe Heizung - Optional | Heater fuel pump - option |
| 48 | Thermostat Heizung - Optional | Heater thermostat - option |
| 49 | Fühler Heizung - Optional | Heater gauge - option |
| 50 | Generator - Optional | Generator - option |
| 51 | Fäkalientankgeber | Waste water tank gauge |
| 52 | Sicherung | Fuse |
| 53 | Kartenplotter | Map plotter |
| 54 | GPS Antenne | GPS antenna |
| 55 | Relais Autopilot | Relay |
| 56 | Sicherung Ladegerät | Fuse battery charger |
| 57 | Ankerspillrelais | Relay anchor winch |
| 58 | Lampe | Lamp |

2.5.7 E – Schaltplan

2.5.8 E – Verteilerplan

2.5.9 Wechselstromverteilung

Siehe mitgelieferte E-Dokumentation

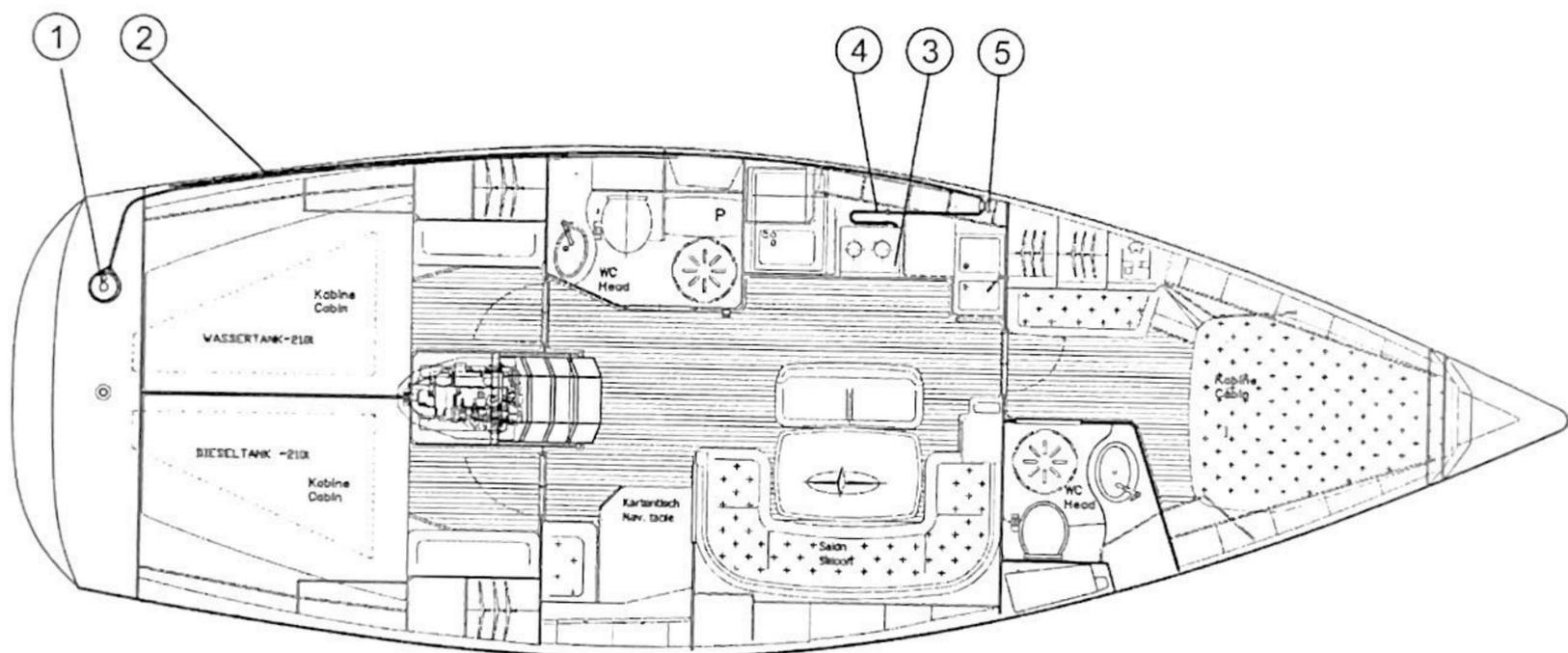
2.6 Flüssiggasanlage

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 selbstluzierenden 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. Wenn es abgelaufen ist, 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



| | | |
|---|-------------------------------|---------------------|
| 1 | Gasflasche mit Reduzierventil | Gas tank with valve |
| 2 | Kupferrohr 6/8 | Copper tube 6/8 |
| 3 | Gaskocher mit Backofen | Gas stove with oven |
| 4 | Gummischlauch | Rubber hose |
| 5 | Gaskugelhahn | Gas stopp valve |

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 Züandsicherung ein Weiterbrennen zulässt.



Achtung

Beim Ausschalten folgende Reihenfolge: Zuerst Ventil im Flaschenkasten und dann 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 Undichtheiten, 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 Verschlusskappen 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 periodisch ersetzen.
- Wenn Sie den Kocher wechseln, achten Sie darauf, dass der neue Kocher den gleichen Betriebsdruck hat.
- Prüfen Sie die Bestandteile zumindest jährlich. Ersetzen Sie diese bei Schäden oder Löchern.



Bei Betrieb des Herdes müssen Lüfter und Luken offen sein. Der Herd darf nicht als Raumheizung benutzt werden.

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.

Beachten Sie die nationalen Ausrüstungsvorschriften für Feuerlöschschrüstung.

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: (3 x Pulver a 2 kg)

Nr. 1: **Pulverlöscher** in der Stb. Backskiste, Mindestlöschmittelkapazität 10A/65B

Nr. 2: **Pulverlöscher** in der Bb. Backskiste, Mindestlöschmittelkapazität 10A/65B

Nr. 3: **Pulverlöscher** im Sitz im Durchgang zum Vorschiff, Mindestlöschmittelkapazität 10A/65B

Zusätzlich ist in der Pantry noch eine leichte **Löschdecke** platziert, 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 wurden. 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, Festmächen und Schleppen

Der Buganker (Pflugscharanker), ca. 15 kg, feuerverzinkt, gilt als Anker mit hoher Haltekraft. Er liegt fertig zum Fallen im Bugbeschlag. Die Kette, Länge 50 m, Nenndicke 8 mm- läuft in ein Ankerspill ein, welches mittels Fernbedienung bedient wird. Die Fernbedienung wird im Ankerkasten vor Benutzung angebracht und die Funktion am Paneel angeschaltet.

Sie sollten immer eine Ankerkralle oder einen Kettenhacken verwenden, um die Ankerwinde zu entlasten. Diese wird dann auf die Klampe gelegt.

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

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

Die Ankerleine wird auf den Klampen achtern belegt.



Achtung!
 Schleppen und geschleppt werden immer nur mit langsamer Fahrt!
 Überschreiten Sie beim Schleppen niemals die Rumpfgeschwindigkeit bei Verdrängeryachten!



Achtung!
 Befestigen Sie die Schleppleine immer so, dass Sie diese unter Zug immer lösen können!



Achtung!
 Es liegt in der Verantwortung des Eigners/Betreibers der Yacht nur Festmacher-; Anker- und Schleppleinen zu verwenden, die eine Bruchlast von max 80% der Bruchlast der Befestigungspunkte haben.
 Alle verwendeten Leinen entsprechend zu sichern, wenn sie benötigt werden.

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 Auslass 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.
- Fällt der Seekühlwasserkreislauf aus, spricht die optische und akustische Warnung an. In diesem Falle sofort Motor abstellen und Kreislauf prüfen.

2.10 Abgasanlage

Die Yacht ist mit einer nassen Auspuffanlage versehen, d.h. in den Abgaskrümmern wird das Seekühlwasser eingespritzt und bewirkt eine Abkühlung der Abgase. Das Gemisch wird nach unten in einen Schalldämpfer/Wassersammler geleitet, läuft auf der Bb.-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 Stahlspirale 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

+ 6 Klappfenster

Achterkabine

+ 2 Klappfenster + 2 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 Seeventile, 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.



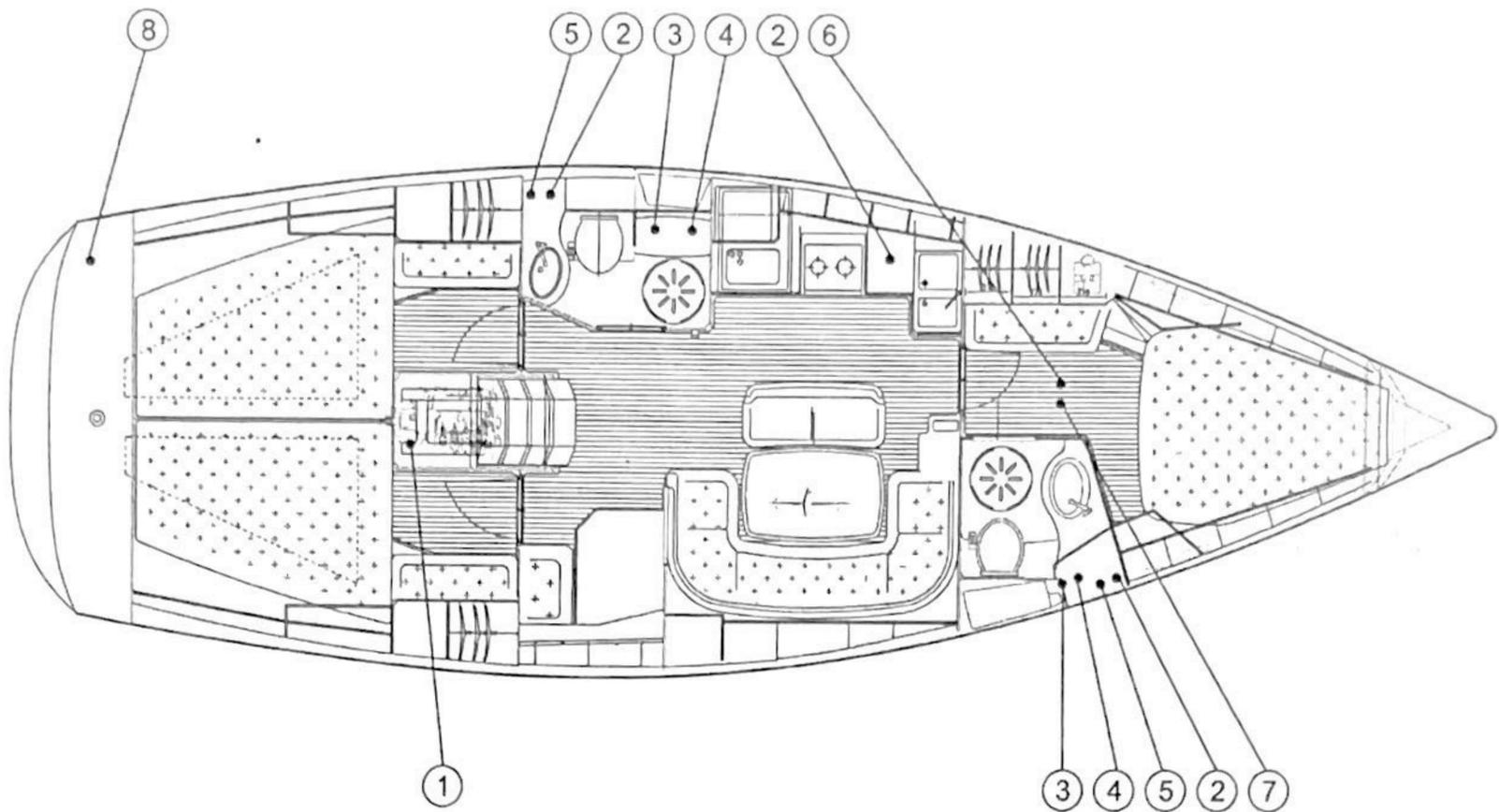
Wartungshinweis

Borddurchlässe 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:



| | | |
|---|------------------------|------------------------|
| 1 | Kühlwasserfilter | Cooling water strainer |
| 2 | Ausgang Spüle | Sink drain |
| 3 | Ausgang Fäkalientank | Waste water drain |
| 4 | Eingang WC | Toilet water drain |
| 5 | Ausgang Duschpumpe | Shower drain pump |
| 6 | Echolot | Echo sounder |
| 7 | Geschwindigkeitsmesser | Log |
| 8 | Ausgang Auspuff | Exhaust drain |

2.13 Generator (Option für 44vision, 50vision, 50 Cruiser, 51 Cruiser)



Achtung

Regelmäßige Wartung und Pflege, z.B. Ölstandskontrolle, Filterkontrolle usw., siehe Handbuch

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 Ölspuren 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 sollte 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

Mast und Takelage

siehe Herstellerhinweis

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 (Nummerntuch) auf beiden Seiten zu schützen. Das gleiche gilt auch für das Unterliek, wenn es auf dem Relingdraht 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 natürlich graue Farbe, ohne dass 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 Verfügungsmaterialien beeinträchtigen. Dies kann zu Ablösungen von der Fugenflanken und somit undichten Stellen in der Deckverfugung 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.

Teak cleaner – 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 undichten Stellen in den Fugen führen.

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

Pflege von Edelstahl

Die Korrosionsfestigkeit des Edelstahls beruht darauf, dass er mit dem Luftsauerstoff eine dünne Haut bildet, 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.

Anstriche

Sprechen Sie mit Ihrem Lagerbetrieb oder der Bauwerft, wenn Sie Fragen zu Anstrichen haben. Möglichst sollten Sie bei einem in sich abgestimmten System eines Herstellers bleiben.

4.2 Verschleiß- und Austauschteile

Als erfahrener Skipper wird es Ihnen nicht schwer fallen, Original-Austauschteile zu beschaffen. Falls Sie Hinweise benötigen, fragen Sie beim Händler 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 Vollaminat 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

Tipp:

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 des Rades erreichen).

Motor:

- Kraftstofftank voll tanken,
- 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.

Wer für den Notfall gerüstet ist, den trifft es meistens nicht. Falls ein solcher Notfall doch einmal eintritt: die Yacht ist für alle diese Fälle mit den richtigen Hilfsmitteln ausgerüstet.

Hinweis:

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 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.

6. Liste gelieferter Handbücher

- Handbuch mit Konformitätserklärung
- Motorgarantiekarte mit entsprechender Betriebsanleitung
- Gasprüfbescheinigung mit entsprechender Bedienungsanleitung
- Übergabecheckliste
- Prospekte und Serienbaubeschreibungen
- Betriebsanleitungen: Handlenzpumpe
 - Kompass
 - Bilgenpumpe
 - Toilettenanweisung
 - Betriebsstundenzähler
 - Generator (Option)
 - Panel 301
 - Panel 302

IDENTITÄTSNACHWEIS:

(auszufüllen durch Händler bzw. Vertragspartner)

- 1. Ersteinwasserung:
- 2. Datum (Auslieferung an den Eigner):
- 3. Bootstyp:
- 4. Rumpf- bzw. Bau-Nr.:
- 5. Kommissionsnummer:
- 6. Name der Yacht:
- 7. Motor (Fabrikat und Typ):
- 8. Motornummer:
- 9. Getriebe (Fabrikat, Typ, Übersetzung):
- 10. Propeller (Fabrikat, Typ, Dimensionen):
- 11. Händler, Repräsentant (Name/Adresse):
.....
.....
.....
- 12. Unterschrift/Stempel Händler :