



EIGNERHANDBUCH

BAVARIA C38



BAVARIA
YACHTS

Inhalt

1.	Einführung	4
2.	Verantwortung des Bootsführers	5
2.1.	Wartungsintervalle	6
3.	Über dieses Handbuch	7
3.1.	Handbücher zugekaufter und integrierter Produkte	7
3.2.	Hinweisschilder	8
3.3.	Erklärung der Gefahrenhinweise	9
4.	Entwurfskategorie und Zertifizierung	10
4.1.	Zertifizierung	10
4.2.	Kennzeichnung des Bootes & CE Bescheinigung der Auslegungskategorie	10
4.3.	Erläuterungen zur WIN und Herstellerschild	11
4.4.	Zertifizierung - Zertifikat des DNV-GL	12
5.	Daten zum Boot	14
5.1.	Hauptabmessungen	14
5.2.	Segelmaße	14
5.3.	Interieur des Bootes	18
5.4.	Fest eingebaute Tanks	23
5.5.	Decksplan	24
6.	Systeme	26
6.1.	Bilgenpumpen	26
6.2.	Beleuchtung	29
6.3.	Elektrisches System an Bord	32
6.4.	Allgemeines	32
6.5.	Gleichstromanlage	36
6.6.	Arbeit an den Batterien	39
6.7.	Wechselstromanlage (AC)	40
6.8.	Kraftstoffanlage	46
6.9.	Gasanlage	48
6.10.	Strahlruder	53
6.11.	Toiletten und Abwasser	59
6.12.	Steueranlage	59
6.13.	Notsteuereinrichtung	61
6.14.	Ankerwinde/Spill	62
6.15.	Frischwasseranlage	63
7.	Navigation und Handhabung	66
7.1.	Einsatz der Maschinen	66
7.2.	Motor und dessen Peripherie	67
7.3.	Propeller	68
7.4.	Sicht von den Steuerständen	68
7.5.	Bedienungseigenschaften	69
7.6.	Navigationsbeleuchtung	72
7.7.	Ankern, Festmachen und Abschleppen - Sicherheitshinweise	72
7.8.	Kollisionsverhütung	73
7.9.	Gefahren von Kohlenmonoxid	73
7.10.	Lüftung der Kabinen	74
7.11.	Betankung mit Kraftstoff	75
8.	Grundsätzliche Überlegungen	76
8.1.	Empfohlene Sicherheitsausrüstung	76
8.2.	Grundausrüstung	76
8.3.	Maßnahmen bei schlechtem Wetter	76
8.4.	Sicherung loser Ausrüstung	77
8.5.	Stabilität - Risiko des Stabilitätsverlustes	77
8.6.	Mann-Über-Bord - Risiko des Über-Bord-Fallens	78
8.7.	Wiedereinstiegshilfen	79

8.8.	Vollschlagen/Sinken - Flutungsgefahr	81
8.9.	Brandgefahr/Brandschutz	82
8.10.	Fluchtwege	84
8.11.	Rauchmelder	84
8.12.	Rettungsinsel	88
8.13.	Borddurchlässe	89
8.14.	Grundberührung	92
8.15.	Das Rigg	93
8.16.	Transport, Kranen, Slippen und Lagerung	93
9.	Wartung/Pflege/Arbeiten am Boot	96
9.1.	Wartung	96
10.	Umweltschutz	100
11.	Abschließende Bemerkungen und Hinweise	102
12.	Identitätsnachweis	103
13.	Empfangsbestätigung	104
14.	Platz für Ihre Notizen	105

1. Einführung

Stellen Sie bitte zu Ihrer eigenen Sicherheit fest, dass Sie alle Erklärungen und Dokumente über die Systeme des Bootes vom Voreigner erhalten haben. Bitte bewahren Sie dieses Eignerhandbuch an einem sicheren Ort auf und übergeben es dem neuen Eigner im Falle eines Eignerwechsels. Es empfiehlt sich auch, das Handbuch an Bord in einer wassergeschützten Hülle aufzubewahren.

Dieses Handbuch soll Ihnen helfen, Ihre BAVARIA C38 sicher und mit Freude zu führen. Das Handbuch enthält neben Informationen über die Yacht selbst, über mitgeliefertes oder eingebautes Zubehör und über dessen Anlagen hinaus auch Informationen über Betrieb und Wartung. Gerade für Geräte, die auf Seewasserversorgung zur Kühlung angewiesen sind, müssen unbedingt Vorkehrungen getroffen werden, schon bevor die Geräte eingeschaltet werden [Kühlwasser der Klimaanlage etc.]. Bitte machen Sie sich vor ihrer Reise mit diesem Handbuch und den beigelegten Handbüchern der Komponenten vertraut und stellen Sie sicher, dass diese Dokumente jeder liest, der dieses Wasserfahrzeug führt.

Sollte dies Ihre erste Segelyacht sein oder sollten Ihnen die besonderen Eigenschaften einer komfortablen, sportlichen Segelyacht noch nicht vertraut sein, achten Sie bitte zu Ihrer eigenen Sicherheit und Bequemlichkeit darauf, dass Sie sich Kenntnisse über Handhabung und Betrieb dieses Bootes aneignen, bevor Sie dessen Führung übernehmen. Die Werft oder Ihr Händler wird Sie gern zusätzlich über Schulungsmöglichkeiten unterrichten, sofern Sie Ihre Kenntnisse auf diesem Wege erweitern oder auffrischen möchten.

Ungeachtet der Seetüchtigkeit des Wasserfahrzeuges und der Auslegungskategorie kann ein Schutz gegen hohe See und Starkwind nicht garantiert werden. Achten Sie immer auf Wind und Strömung. Berücksichtigen Sie vor einem Törn immer die Leistungsfähigkeit, Ausdauer und vor allem die Qualifikation Ihrer Mannschaft.

Da sich der Lieferumfang nach dem Auftrag richtet, kann die Ausstattung Ihrer Yacht in einigen spezifischen 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 dieser Betriebsanleitung können aus diesen Gründen keine Ansprüche abgeleitet werden.

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

Ihr Vertragspartner sowie die Geschäftsleitung und Mitarbeiter der BAVARIA YACHTBAU GmbH wünschen Ihnen viel Freude mit Ihrer neuen Segelyacht.

Allzeit Gute Fahrt und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel wünscht Ihnen Ihre

BAVARIA YACHTBAU GmbH
Geschäftsleitung



Michael Müller[CEO]

2. Verantwortung des Bootsführers

Der Eigner/Bootsführer ist voll verantwortlich und muss sich an folgende Grundregeln halten:

1. Informieren Sie sich über die Verwendungsbeschränkungen ihres Bootes!
2. Folgen Sie den Vorgaben der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO) oder den Regeln, die für das von Ihnen gewählte und befahrene Seegebiet gelten.
3. Halten Sie sorgfältig Ausschau nach Menschen, Tieren und Objekten im Wasser.
4. Stellen Sie sicher, dass die voraussichtlichen Wind- und Seeverhältnisse immer der Kategorie ihres Bootes entsprechen und Ihre Mannschaft diesen Verhältnissen auch gewachsen ist.
5. Achten Sie zu jeder Zeit auf die Sicherheit der Mannschaft und der Passagiere.
6. Fahren Sie niemals unter Einfluss von Alkohol und/oder Drogen oder Medikamenten.
7. Stellen Sie sicher, dass die Mannschaft entsprechendes Training erhält und besonders über Ort und Anwendung der Sicherheitseinrichtungen belehrt wird (Schwimmwesten, Rettungsinseln, Notsignale etc.).
8. Reduzieren Sie Ihre Geschwindigkeit bei schlechter Sicht, stürmischer See, Menschen im Wasser, Booten und schwimmenden Gegenständen in der Nähe.
9. Überschätzen Sie Ihre eigenen Kenntnisse nicht! Vernünftig und geboten ist es, rechtzeitig bei Behörden, entsprechenden Dienststellen oder erfahrenen Skippern um Rat zu fragen und spezifische Informationen einzuholen.
10. Üben Sie mit Ihren Gästen und Crewmitgliedern die wichtigen Manöver, vor allem das Mann-Über-Bord-Manöver. Jede Person an Bord sollte diese Manöver selbstständig durchführen können – auch der erfahrene Bootsführer kann über Bord gehen und gerettet werden müssen.
11. Lassen Sie Ihr Wasserfahrzeug von qualifizierten Fachkräften in regelmäßigen Abständen und bei auftretenden Mängeln warten und fachkundig reparieren.
12. Richten Sie sich nach den Vorschriften Ihres Fahrtgebietes. Dies betrifft ebenfalls die Vorschriften über die Mitführung von Sicherheitseinrichtungen, entsprechenden Bootsführerscheinen und die Respektierung der Umweltschutzauflagen.
13. Der Wasserstand in der Bilge sollte in regelmäßigen Abständen überprüft werden. Bilgenwasser oder andere Flüssigkeiten reduzieren die Stabilität und damit Ihre Sicherheit.
14. Ungeachtet der Seetüchtigkeit des Bootes und der Zertifizierungskategorie kann ein Schutz gegen hohe See, Starkwind und Strömung und die damit verbundenen Phänomene nie garantiert werden. Achten Sie immer auf Wind und Strömung. Berücksichtigen Sie vor einer Seereise immer die Leistungsfähigkeit und die Qualifikation der Mannschaft.
15. Dieses Boot darf nur von Personen geführt werden, welche die jeweiligen gesetzlichen Anforderungen erfüllen. Inzwischen besteht für sehr viele Länder eine Führerscheinplicht oder eine anderweitige gesetzliche Regelung. Informieren Sie sich deshalb bereits vor Antritt eines Törns über die lokalen Gegebenheiten.



Wer für den Notfall gerüstet ist, den trifft es meistens nicht. Falls ein solcher Notfall doch einmal eintritt, sollte die Yacht für alle diese Fälle mit den richtigen Hilfsmitteln ausgerüstet sein. Bereiten Sie jeden Ausflug gewissenhaft vor, sollte er auch noch so kurz und vermeintlich unbedeutend oder ungefährlich sein, denn:

Wetterlagen können sich schlagartig ändern und Unfälle an Bord sind auch ohne Seegang und Wettereinflüsse möglich.

2.1. Wartungsintervalle

Dieser Abschnitt beinhaltet eine allgemeine Tabelle mit typischen Kontroll- und Instandhaltungsintervallen.

System	Notwendige Maßnahmen	Intervallfrequenz						
		Vor jedem Gebrauch	Handbuch des Herstellers beachten	Austausch alle X Jahre	25 Alle Betriebsstunden	Alle 6 Monate	Jährlich	
Batterien	Pole auf Korrosion und festen Sitz der Klemmen prüfen	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>			
Aus- und Einlässe sowie Ventile	Kontrolle der Dichtigkeit und der Funktion	<input checked="" type="checkbox"/>		5				
	Kontrolle auf Korrosion	<input checked="" type="checkbox"/>		5				
Navigationsbeleuchtung	Funktion kontrollieren	<input checked="" type="checkbox"/>						
Bilgenbereich	Reinigung der Bilge und den Durchgangsöffnungen					<input checked="" type="checkbox"/>		
Kielbolzen	Überprüfen und gegebenenfalls wieder festziehen und sichern					<input checked="" type="checkbox"/>		
	Überprüfen der Sturktur und der Lastplatten					<input checked="" type="checkbox"/>		
Bilgenpumpen	Kontrollieren der uneingeschränkten Funktion des Schalters					<input checked="" type="checkbox"/>		
Zinkanoden	Überprüfung der Beschaffenheit	<input checked="" type="checkbox"/> so oft wie möglich						<input checked="" type="checkbox"/>
Rumpf	Auf lose und beschädigte Teile untersuchen	<input checked="" type="checkbox"/>						
Rudieranlage	Auf einwandfreien Betrieb hin kontrollieren, Ruderschaft Korrosion auf prüfen	<input checked="" type="checkbox"/>						
Sicherheits- und Rettungsausrüstung	Auf Unversehrtheit und Vollständigkeit prüfen, die vorgeschriebenen Wartungsintervalle einhalten, Prüfsiegel checken		<input checked="" type="checkbox"/>					
Elektrik	Lose Verbindungen prüfen						<input checked="" type="checkbox"/>	
Rauchmelder	Rauchmelder auf Funktion prüfen		<input checked="" type="checkbox"/>	10			<input checked="" type="checkbox"/>	
Motor	Filter und Verschleißteile austauschen, Keilriemen kontrollieren, Motor allgemein und Propeller/Antrieb		<input checked="" type="checkbox"/>					
Schläuche und Anschlüsse	Dichtigkeit und Materialzustand prüfen			5			<input checked="" type="checkbox"/>	
Rigg, Mast, Baum und Spieren, stehendes und laufendes Gut	Sichtprüfung an Wanten, Stage Schraub und Nietverbindungen am Mast / Baum			10-12			<input checked="" type="checkbox"/>	
	Zustand Schoten und Fallen			5-7			<input checked="" type="checkbox"/>	

Wir stellen allerhöchste Anforderungen an die Qualität und Sicherheit unserer Produkte. Im Rahmen der routinemäßigen Servicearbeiten an Yachten aus unserer Produktion weisen wir nochmals darauf hin, folgende Bauteile und Ausrüstungen zu kontrollieren und gegebenenfalls auszutauschen. Regelmäßige Kontrollen und Instandhaltungen sind wichtige Aufgaben um eine lange Lebensdauer des Bootes zu erreichen und die Sicherheit der Mannschaft zu gewährleisten.

Nicht jeder Punkt muss auf ihr Wasserfahrzeug zutreffen und einige Abschnitte können auf Grund Ihrer nicht oder anders installierten Optionen eventuell nicht angewendet werden. Die Häufigkeit der Wartungs- und Instandhaltungsintervalle ist von Umwelteinflüssen und vom Fahrtgebiet des Fahrzeugs abhängig. Die aufgeführten Intervalle sollten Sie als obere Grenze sehen. Die Nichtbeachtung der regelmäßigen Kontroll- und Austauschintervalle dieser sicherheitsrelevanten Bauteile kann mit einer erhöhten Gefahr für Leib und Leben einhergehen.



Achtung

- » Änderungen die die Sicherheit des Wasserfahrzeuges betreffen, sollten vor der Ausführung begutachtet und ausschließlich von kompetenten Personen dokumentiert werden.
- » Jede Änderung in der Verteilung der Gewichte kann die Stabilität, den Trimm und das Fahrverhalten des Bootes erheblich beeinflussen.

3. Über dieses Handbuch

Dieses Handbuch wurde für Ihre eigene Sicherheit zusammengestellt und um Ihnen bei der Handhabung Ihres Wasserfahrzeuges zu helfen. Es beinhaltet Angaben und Informationen über die eingebauten Anlagen und Geräte. Bitte machen Sie sich vor Ihrer Reise mit diesem Handbuch und den beigefügten Handbüchern der Komponenten vertraut und stellen Sie sicher, dass diese Dokumente jeder liest, der dieses Wasserfahrzeug führt. Dieses Handbuch entspricht den Vorschriften für Sportboote und darf nicht als vollständige Bedienungsanleitung angesehen werden. Voraussetzung für einen gelungenen Törn ist eine ausreichend seemännische Erfahrung, die Sie befähigt, sich in jeder Situation richtig zu verhalten. Ein Handbuch ist kein Ersatz für Erfahrung, eine seemännische Ausbildung und gesunden Menschenverstand!

3.1.1. Zusätzliche Informationen zu Ihrem Schiff

Sehr hilfreich sind die über die Seite https://www.bavariaplus.de/de/s/bavis_start einzu-
sehenden Videos und die Handbücher der Komponenten, die in verschiedenen Sprache dort zum Download bereitgestellt werden. Machen Sie sich vor Ihrem geplanten Törn kundig mit den spezifischen Eigenschaften Ihres Bootes und dessen Ausrüstung.



3.1. Handbücher zugekaufter und integrierter Produkte

Dieses vorliegende Handbuch beinhaltet keine Herstellerinformationen über die gelieferten Anlagen und Ausrüstungsteile. Die detaillierten Erklärungen und Bedienungshinweise für diese Geräte können Sie in den originalen Hersteller-Handbüchern [OHH] finden. Diese befinden sich in Ihren Unterlagen, wenn diese entsprechenden Optionen bei Ihrer Yacht verbaut wurden.

3.2. Hinweisschilder

Das Wasserfahrzeug und das Handbuch zeigen bildhafte Symbole (Piktogramme) als Hinweis für den Eigner/Bootsführer und die Mannschaft auf zwingende Gebote zur Sicherheit und Vorsichtsmaßnahmen bei Bedienung und Handhabung des Fahrzeuges. Folgende Symbole finden Sie auf Ihrem Fahrzeug. Sie sollten jederzeit berücksichtigt werden.



Gefahr [mit Hinweistext]
Das Symbol kann farbig oder S/W sein
(siehe folgende Abschnitte).



Lesen Sie das Handbuch. Dort werden spezifische Hinweise zu dem Bauteil/System erläutert.



Elektrische Gefährdung
Gefahr durch elektrische Spannung



Kraftstoffeinfüllstutzen:
Buchstabe „D“ bedeutet
„Diesel“ Kraftstoff



Feuergefahr - Gefahr



Schlaufenposition zum sicheren
Anheben des Bootes



Feuerlöscher
Kann auch ein Raum kennzeichnen, in dem der Feuerlöscher untergebracht ist



Öffnung zum Entleeren des Feuerlöschers von außen



Gefahr von Bord zu fallen



Stauplatz für Rettungsmittel. Schwimmwesten oder Rettungsinseln



Fluchtweg



Rettungsinsel - Stauplatz



Hinweis auf Geräte, die auf der Basis elektromagnetischer Wellen im Radiofrequenzbereich arbeiten: Radar



Nicht Betreten / Quetschgefahr



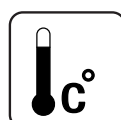
Fluchtweg über zusätzlichen Tritt oder Leiter erreichbar



Rutschgefahr



Ätzende und reizende Chemikalien



Heiße Bauteile / Gefahr durch Verbrühung

3.3. Erklärung der Gefahrenhinweise

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 oder Warn-dreiecken, teilweise gerastert, hervorgehoben. Die Piktogramme sind immer durch einen Hinweis in Textform ergänzt.



Beachten Sie immer die seemännische Sorgfaltspflicht! Sie als Schiffsführer tragen die Verantwortung für das Schiff und das Wohlergehen der Crew.
Beseitigen oder verdecken Sie niemals ein Sicherheitsschild. Ersetzen Sie jedes beschädigte oder nicht mehr vorhandene Hinweisschild umgehend.



Gefahr

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



Warnung

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



Achtung

Stellt eine Erinnerung an Sicherheitsvorkehrungen dar oder richtet die Aufmerksamkeit auf Handhabungen, die gefährlich sein oder zu Verletzungen führen können oder zu Beschädigungen des Wasserfahrzeuges oder dessen Bauteilen führen können.



Information

Hinweis auf nützliche und wichtige Fakten oder Ratschläge, die zur Verbesserungen der Sicherheit bei der Handhabung des Fahrzeugs beitragen.

4. Entwurfskategorie und Zertifizierung



Dieses Schiff trägt die CE Kennzeichnung, wie hier gezeigt. Diese besagt, dass es die Forderungen der EU Sportbootrichtlinie 2013/53/EU erfüllt. Die dem Boot zugewiesene Auslegungskategorie wird im folgenden Abschnitt erläutert:

Die Segelyacht BAVARIA C38 erhält die Entwurfskategorien A, B und C

Ein Boot mit der Auslegungskategorie A ist ausgelegt 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. Davon sind extreme Verhältnisse, wie Sie etwa bei Hurrikannen oder Tornados hervorgerufen werden, ausgenommen.

Ein Sportboot der Entwurfskategorie B gilt als für eine Windstärke bis einschließlich 8 und signifikante Wellenhöhe bis einschließlich 4 m ausgelegt.

Ein Wasserfahrzeug der Entwurfskategorie C gilt als für eine Windstärke bis einschließlich 6 und signifikante Wellenhöhe bis einschließlich 2 m ausgelegt.

4.1. Zertifizierung

Die EG-Richtlinie sieht für Yachten dieser Größe unter anderen das Zertifizierungsmodul B+C begleitet durch eine „benannte Stelle“ vor. Als zugelassene Prüfstelle nach der Sportbootrichtlinie wurde mit dieser Prüfung der DNV-GL mit Sitz in Hamburg beauftragt, siehe dazu das Kapitel „4.4. Zertifizierung – Zertifikat des DNV-GL“ auf Seite 12

4.2. Kennzeichnung des Bootes & CE Bescheinigung der Auslegungskategorie

a. Identifizierung

Achtern auf Steuerbordseite wurde das Rumpfkennzeichen [WIN Nummer] angebracht. Dies ist eine weltweit einmalige Folge von Ziffern und Buchstaben. Siehe dazu die nachfolgende Erläuterung zur Zusammensetzung dieser Kennung.

Typenschild [Herstellerplakette]




Das Typenschild, das im Cockpit oder am Steuerstand angebracht ist, entspricht einer Forderung der Richtlinie. Bestimmte Angaben sind vorgeschrieben, die an dieser Stelle erläutert werden sollen.

Bavaria Yachtbau GmbH Bavariastrasse 1; D-97232 Giebelstadt BAVARIA C 38			
Category	A	B	C
Max.	8	12	14
Max. +	1653 kg	2085 kg	2301 kg

4.3. Erläuterungen zur WIN und Herstellerschild

Die WIN Nummer besteht aus einer weltweit einmaligen Folge von Ziffern und Buchstaben. Bei BAVARIA beginnt diese mit der zweistelligen Buchstabenfolge DE für Deutschland, gefolgt von der dreistelligen Kennung der Werft, BAV. Die darauf folgenden fünf Buchstaben und/oder Ziffern sind von der Werft vergeben und werden bei BAVARIA intern verwaltet. Der Buchstabe an der viertletzten Position benennt den Monat des Baubeginns [A-Januar, B-Februar, C-März etc.], die darauf folgende Ziffer entspricht der Endziffer des Jahres, in der der Bau des Bootes begann. Die letzten beiden Ziffern benennen das Modelljahr, also 20 zum Beispiel das Jahr 2020.

Das Herstellerschild ist im Bereich des Cockpits angebracht und zeigt in schwarzer Schrift auf weißem Grund die folgenden Informationen.

Entwurfskategorie A	Ein Sportboot der Entwurfskategorie A gilt als für Windstärken über 8 [Beaufort-Skala] und signifikante Wellenhöhe über 4 m ausgelegt, jedoch nicht für extreme Wetterverhältnisse wie Sturm, schwerer Sturm, Orkan, Wirbelsturm, extreme Seebedingungen oder Riesenwellen.
Entwurfskategorie B	Ein Sportboot der Entwurfskategorie B gilt als für eine Windstärke bis einschließlich 8 und signifikante Wellenhöhe bis einschließlich 4 m ausgelegt.
Entwurfskategorie C	Ein Wasserfahrzeug der Entwurfskategorie C gilt als für eine Windstärke bis einschließlich 6 und signifikante Wellenhöhe bis einschließlich 2 m ausgelegt.
Max. 	Maximale, vom Hersteller empfohlene Personenzahl X, wenn sich das Boot in dem seiner Entwurfskategorie entsprechenden Seegebiet (Wellenhöhe und Windstärke) befindet.
Max. 	Maximale Zuladung bestehend aus X Personen (je 75 kg), Vorräten, Proviant und persönlicher Ausrüstung. Dies beinhaltet nicht die Gewichte der Tankinhalte.
	CE-Zeichen als Nachweis, dass das Boot entsprechend den Forderungen der Richtlinie geplant und gebaut wurde.



Information - Reffen

Die Segelfläche muss reduziert werden, wenn die Windstärke Beaufort 4 überschritten wird. Besondere Maßnahmen sollten in Schwerwetterbedingungen getroffen werden.

4.4. Zertifizierung - Zertifikat des DNV-GL

Im Anhang ist das „EC-Type Examination Certificate“ des DNV-GL abgedruckt.

Job Id: **341.3-000790-1**
Certificate No: **RCDB00000BD**

Jurisdiction

DNV GL is appointed by the Central Authority of the German Federal States for Safety (ZLS) as a "Notified Body" in accordance with § 15(1) of the Product Safety Act (ProdSG) to carry out conformity assessment procedures on Recreational Crafts in the scope of ProdSG and Directive 2013/53/EU according to the administrative decision No. ZLS-Z1471-2020/3-1.

Certificate history

This is the original Certificate.

Product description

Type designation:	SE30 / C38		
Type of craft:	Sailing Yacht	Model code*:	DE-BAVV38A
Type of hull:	Monohull	Construction material:	FRP
Length of hull (Lh), m:	10.99	Light craft cond. mass (m _{LC}), kg:	9386 (s) 9658 (d)
Beam of hull (Bh), m:	3.98	Fuel system: (fixed or portable):	Fixed
Propulsion:	Sail	Type of engine(s):	Inboard Diesel
Draft (sailing), m **: 2.05 (s) 1.65 (d)			

*First characters of the WIN code.

**Ballast keel variants standard(s), short (d)

Applications/Limitations

Design category:	A	B	C
Maximum number of persons, CL:	8	12	14
Maximum engine power, prop. shaft, kW:	35		
Maximum load (m _L), kg:	2365	2797	3013
Maximum load as stated on Builder's Plate, kg:	1653	2085	2301

Technical documentation

DNV GL NPS Job Id 341.3-000790-1

Applied Standards/Tests carried out

Applied standards specified in the technical documentation

DNV·GLCertificate No:
RCDB000000BD**EC-TYPE EXAMINATION
CERTIFICATE (MODULE B)****This is to certify:****That the Recreational Craft**with type designation(s)
SE30/C38

Manufacturer

**Bavaria Yachtbau GmbH
Giebelstadt, Germany**

Has been assessed with respect to Directive 2013/53/EU of the European Parliament and of the Council according to conformity assessment procedure "Module B" described in Annex II of the Decision No 768/2008/EC of the European Parliament and of the Council, and found to comply with the applicable requirements.

Further details are given overleaf.

Issued at **Hamburg** on **2021-01-28**DNV GL local station:
Hull Structure & Outfittingfor **DNV GL SE**Approval Engineer:
Johannes WernerNotified Body
No.: **0098****Dirk Masanneck**
Head of Certification Body

The certificate is subject to terms and conditions overleaf. Any significant changes in design or construction of the product, or amendments to the Directive or the applied standards may render this certificate invalid. The product liability rest with the manufacturer or his representative in accordance with Directive 2013/53/EU of the European Parliament and of the Council.

LEGAL DISCLAIMER: Unless otherwise stated in the applicable contract with the holder of this document, or following from mandatory law, the liability of DNV GL AS, its parent companies and subsidiaries as well as their officers, directors and employees ("DNV GL") arising from or in connection with the services rendered for the purpose of the issuance of this document or reliance thereon, whether in contract or in tort (including negligence), shall be limited to direct losses and under any circumstance be limited to 300,000 USD.



Form code: RCD.Ba

Revision: 2020-01

www.dnvgl.com

Page 1 of 3

© DNV GL 2014. DNV GL and the Horizon Graphic are trademarks of DNV GL AS.

5. Daten zum Boot

5.1. Hauptabmessungen

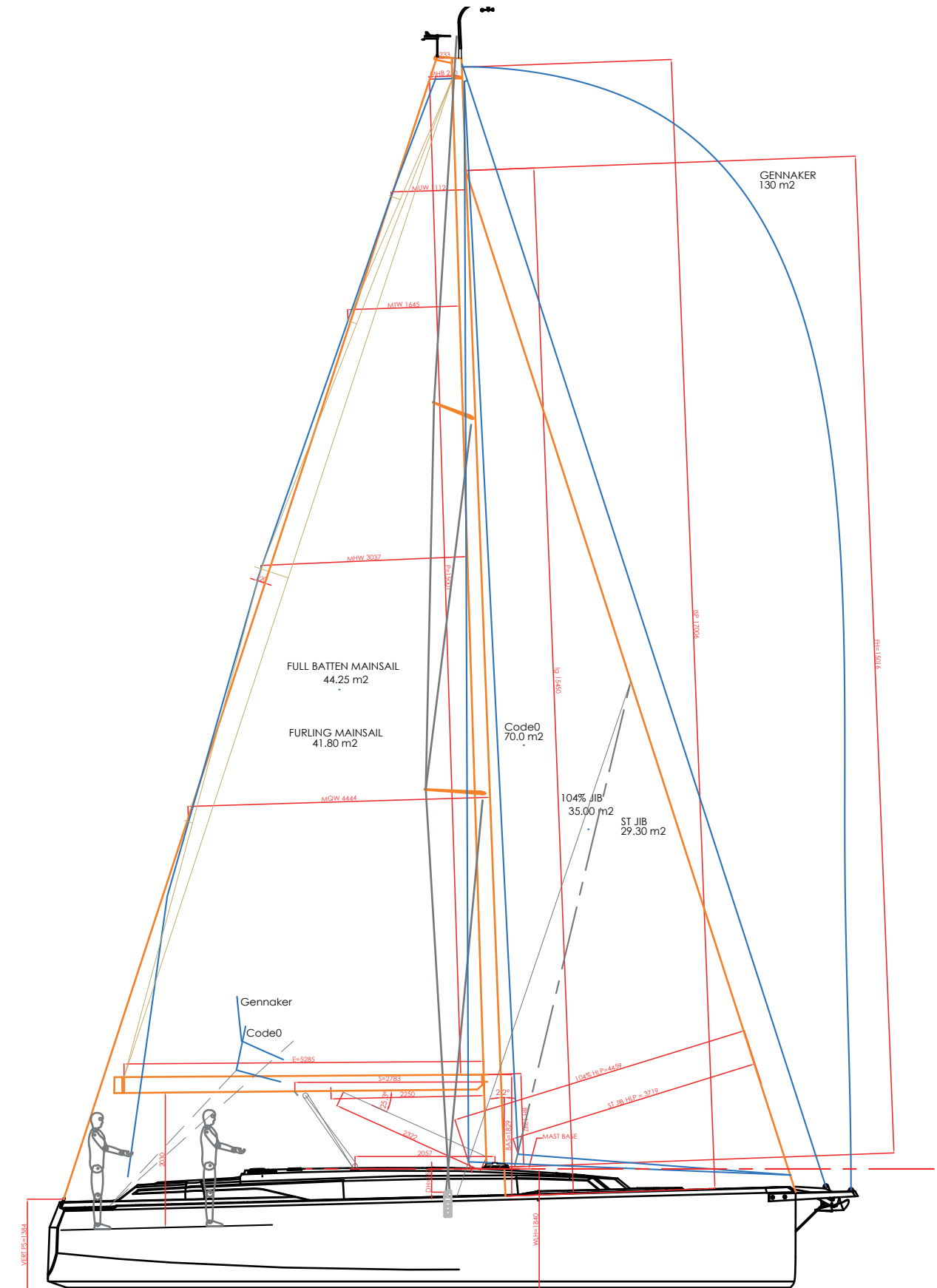
Hauptabmessungen der Versionen Standard und Flachkiel

Beschreibung Maß	Bez.	Standard	Flachkiel
Länge über alles [inkl. Ankerbeschlag]	L_{MAX}	11,38 m	11,38 m
Länge über alles ohne Ankerbeschlag [Rumpf]	L_H	10,99 m	10,99 m
Breite - gesamt	B_{max}	3,98 m	3,98 m
Höhe des Bootes über der DWL „Durchfahrtshöhe“ *	H_a	18,57 m	18,57 m
Maximaler Tiefgang	T_{MAX}	2,05 m	1,65 m

* Die Durchfahrtshöhe kann das kritische Maß bei der Passage von Brücken, Hochspannungsleitungen und anderen Barrieren sein. Dieses Maß gibt den Abstand zwischen der Wasseroberfläche bis Oberkante Mast an, sie ist ohne eventuelle Antennen oder Radarreflektor angegeben, und enthält nicht die Maße für optionales oder später montiertes Zubehör. Korrigieren Sie dieses Maß unbedingt entsprechend der von Ihnen montierten Geräte. Vermerken Sie das resultierende Maß im Eignerhandbuch mit Eintrag des Datums und Übertrag in eventuell gefertigte Kopien.

5.2. Segelmaße

Beschreibung des Maßes	Bez.	Maß
Großsegel		
Länge Vorliek Großsegel [Lümmelbeschlag bis Segelkopf]	P	15,001 m
Länge Unterliek Großsegel [Lümmel bis Schothorn]	E	5,285 m
Fläche Großsegel [Standard mit Latten/Rollgroß]	A_{MS}	44,25/41,8 qm
Vorsegel [Standard Furler an Deck]		
Höhe Vorstagansatz [Deck bis Vorstagtop]	I	15,45 m
Vorstag bis Vorderkante Mast	J	4,280 m
Fläche Rollfock [104%]	A_{FT}	35,0 qm
Fläche Sturmfock	A_{ST}	29,3 qm
Fliegende Vorsegel		
Code 0	A_{CO}	70,0 qm
Gennaker	$A_{Gennaker}$	130 qm
Nominelle Segelfläche [12217-2:2015]	A_S	73,0 qm



5.2.2. Verdrängung, Gewichte

Diese Feststellungen wurden gemacht unter der Annahme dass sich alle Standardausrüstung an Bord befindet und die folgenden Gewichte gelten:



Warnung

Das Boot sollte niemals mit mehr Gewicht belastet werden, als vom Hersteller empfohlen. Beladen Sie die Yacht vorsichtig und gleichmäßig. Die Gewichte sollten dabei möglichst weit untern platziert werden, damit Trimm und Krängung in der von den Konstrukteuren vorgesehenen Weise gewährleistet sind. Bitte beachten Sie, dass die Stabilität maßgeblich durch zusätzliche, hoch liegende Gewichte im Boot reduziert wird.

Die folgenden Gewichte sind Grundlage der nach EN-ISO Norm ermittelten Stabilität für die **Kategorie A**:

Beschreibung	Kürzel	Tiefkiel	Flachkiel
Leergewicht inklusive Antriebsmotor	m_{EC}	9181 kg	9453 kg
Maximales Gewicht der Personen (8 Personen), je 75 kg		600 kg	600 kg
Verdrängung des leeren Schiffes (light craft condition)	m_{LC}	9386 kg	9658 kg
Persönliches Gepäck & zusätzlich mitgeführte Gewichte			264 kg
Max. Füllung der fest eingebauten Kraftstofftanks [kg]			199,5 kg
Füllung der fest eingebauten Frischwassertanks [kg]			437 kg
Max. Füllung der fest eingebauten Grauwassertanks [kg]			0 kg
Max. Füllung der fest eingebauten Schwarzwassertanks [kg]			76 kg
SOLAS Ausrüstung und Rettungsinsel I			80 kg
Ersatzteile, Bevorratung und Payload (wenn vorhanden)			0 kg
Optionale Ausrüstung (zusätzlich zur Basisausstattung)			349 kg
Max. empfohlene Höchstlast (zus. zum Leergewicht)	m_L		2365,5 kg
Andere Sportboote an Bord des Wasserfahrzeugs			60 kg
Marge für Berechnungen und Unwägbarkeiten			300 kg
Masse des voll beladenen Bootes mit allen Optionen	m_{LOC}	11751,5 kg	12023,5 kg

Die folgenden Gewichte sind Grundlage der nach EN-ISO Norm ermittelten Stabilität für die **Kategorie B**:

Beschreibung	Kürzel	Tiefkiel	Flachkiel
Leergewicht inklusive Antriebsmotor	m_{EC}	9181 kg	9453 kg
Maximales Gewicht der Personen (12 Personen), je 75 kg		900 kg	900 kg
Verdrängung des leeren Schiffes (light craft condition)	m_{LC}	9386 kg	9658 kg
Persönliches Gepäck & zusätzlich mitgeführte Gewichte			396 kg
Max. Füllung der fest eingebauten Kraftstofftanks [kg]			199,5 kg
Füllung der fest eingebauten Frischwassertanks [kg]			437 kg
Max. Füllung der fest eingebauten Grauwassertanks [kg]			0 kg
Max. Füllung der fest eingebauten Schwarzwassertanks [kg]			76 kg
SOLAS Ausrüstung und Rettungsinsel I			80 kg
Ersatzteile, Bevorratung und Payload (wenn vorhanden)			0 kg
Optionale Ausrüstung (zusätzlich zur Basisausstattung)			349 kg
Max. empfohlene Höchstlast (zus. zum Leergewicht)	m_L		2797,5 kg
Andere Sportboote an Bord des Wasserfahrzeugs			60 kg
Marge für Berechnungen und Unwägbarkeiten			300 kg
Masse des voll beladenen Bootes mit allen Optionen	m_{LOC}	12183,5 kg	12455,5 kg

Die folgenden Gewichte sind Grundlage der nach EN-ISO Norm ermittelten Stabilität für die **Kategorie C:**

Beschreibung	Kürzel	Tiefkiel	Flachkiel
Leergewicht inklusive Antriebsmotor	m_{EC}	9181 kg	9453 kg
Maximales Gewicht der Personen (14 Personen), je 75 kg		1050 kg	1050 kg
Verdrängung des leeren Schiffes (light craft condition)	m_{LC}	9386 kg	9658 kg
Persönliches Gepäck & zusätzlich mitgeführte Gewichte			462 kg
Max. Füllung der fest eingebauten Kraftstofftanks [kg]			199,5 kg
Füllung der fest eingebauten Frischwassertanks [kg]			437 kg
Max. Füllung der fest eingebauten Grauwassertanks [kg]			0 kg
Max. Füllung der fest eingebauten Schwarzwassertanks [kg]			76 kg
SOLAS Ausrüstung und Rettungsinsel I			80 kg
Ersatzteile, Bevorratung und Payload (wenn vorhanden)			0 kg
Optionale Ausrüstung (zusätzlich zur Basisausstattung)			349 kg
Max. empfohlene Höchstlast (zus. zum Leergewicht)	m_L		3013,5 kg
Andere Sportboote an Bord des Wasserfahrzeugs			60 kg
Marge für Berechnungen und Unwägbarkeiten			300 kg
Masse des voll beladenen Bootes mit allen Optionen	m_{LOC}	12399,5 kg	12671,5 kg

5.2.3. Maximale empfohlene Höchstlast

Bitte beachten Sie, dass die auf dem Herstellerschild hinter dem Symbol für Personen und dem Koffersymbol vermerkte Masse der max. empfohlenen Höchstlast „ohne die Inhalte der fest eingebauten Kraftstoff- und Wassertanks entspricht.

Die maximal empfohlene Zuladung laut Stabilitätsberechnungen nach EN ISO 12217-2 :2013 setzt sich aus den folgenden Einzelkomponenten zusammen:

- » Gewicht aller Personen (wobei jede Person mit 75kg gerechnet wird)
- » Persönliches Gepäck der Personen an Bord und den mitgeführten Vorräten
- » Ausrüstung, die nicht im Leergewicht des Bootes enthalten ist, also Ausrüstungsgegenstände, die als Optionen von der Werft angeboten werden wie etwa Selbststeueranlage, Bimini, Sprayhood, Warmluftheizung oder Ähnliches
- » Vorräte, auch Getränke (ohne Frischwasser in Tanks, siehe nächster Punkt) Payload (Zuladung)
- » Verbrauchsstoffe wie Diesel und Frischwasser in fest installierten Tanks, die Tanks sind dabei abgetoppt
- » Rettungsinsel oder Dinghy
- » Eine Pauschale für optionale Ausrüstung, die nicht in der Basisausstattung der Werft geliefert wird

5.2.4. Optionen und deren Gewichte

**Achtung**

Wasserfahrzeuge der jeweiligen Entwurfskategorie müssen so entworfen und gebaut sein, dass sie der Beanspruchung nach diesen Parametern hinsichtlich Stabilität, Auftrieb und anderen einschlägigen grundlegenden Anforderungen gemäß diesem Anhang standhalten und dass sie eine gute Manövrierfähigkeit haben.

Die maximale Zuladung beinhaltet auch Optionen, die ggf. in Ihrer Yacht verbaut sind. Bitte beachten Sie, dass die maximale Zuladung, aufgeführt auf der CE Plakette, sich um die verbauten Optionen verringert. Um die maximale Zuladung für Ihre Yacht spezifisch zu bestimmen, verringern Sie diese um die Gewichtsangabe laut der nachfolgenden Tabelle

5.2.5. Gewichte der für dieses Boot relevanten Optionen

Optionen	Zusätzliches Gewicht
Anker mit Kette	80
Bugstrahlruder	70
Bimini	25
Sprayhood	15
Grauwassersystem	35
Klimaanlage	80
zusätzl. Verbraucherbatterien	44

5.2.6. Strukturelle Beschläge und Materialien

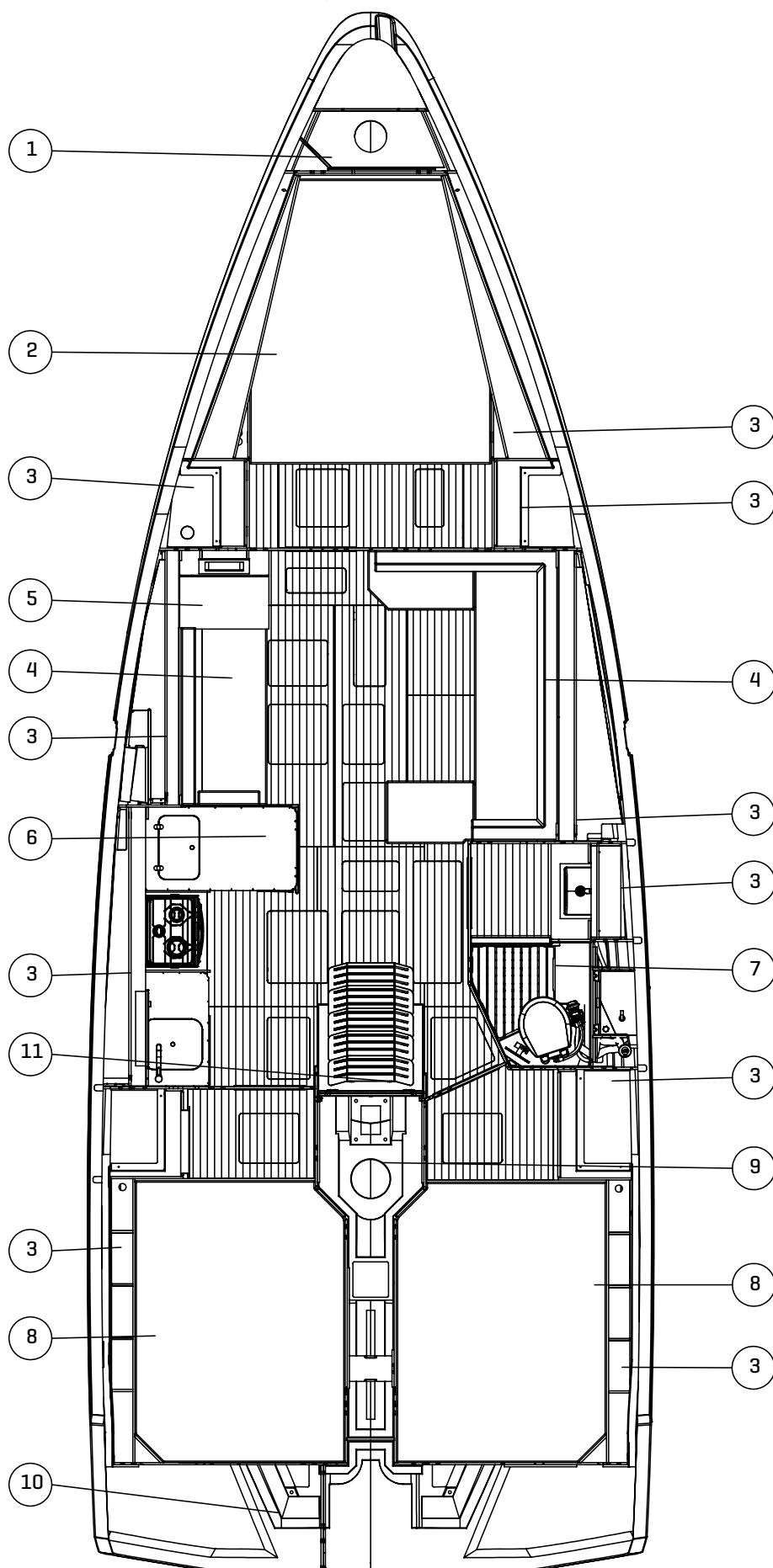
**Warnung**

Die Außenhaut des Fahrzeugs ist stark genug ausgelegt, um Drucktasten im normalen Betrieb zu widerstehen, jedoch nicht lokalen Schäden durch Auftreffen auf harte / scharfe Gegenstände. Wenn die Außenhaut beschädigt ist, muss sie sofort repariert werden

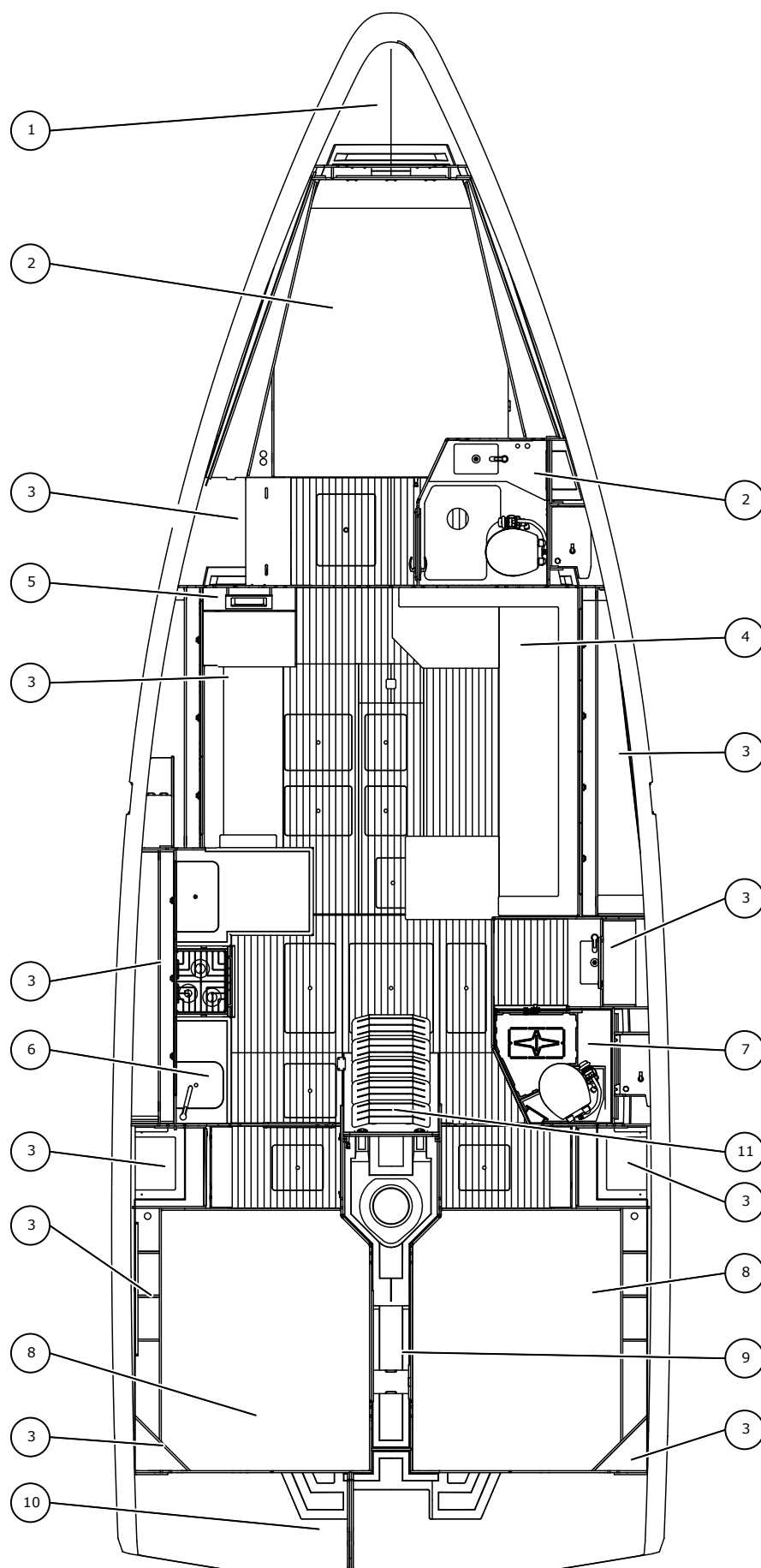
5.3. Interieur des Bootes

Position	Beschreibung
1	Ankerkasten-Bereich
2	Vorschiff
3	Schrank / Stauraum
4	Sitzgruppe
5	Navigationsbereich, Sitzgruppe
6	Küche mit Spüle, Spülmaschinen, Herd, Kühl- / Gefrierkombination
7	T-Raum mit Waschbecken und Dusche
8	Achterkoje
9	Motorraum, Installationskanal
10	Ruderraum
11	Niedergang

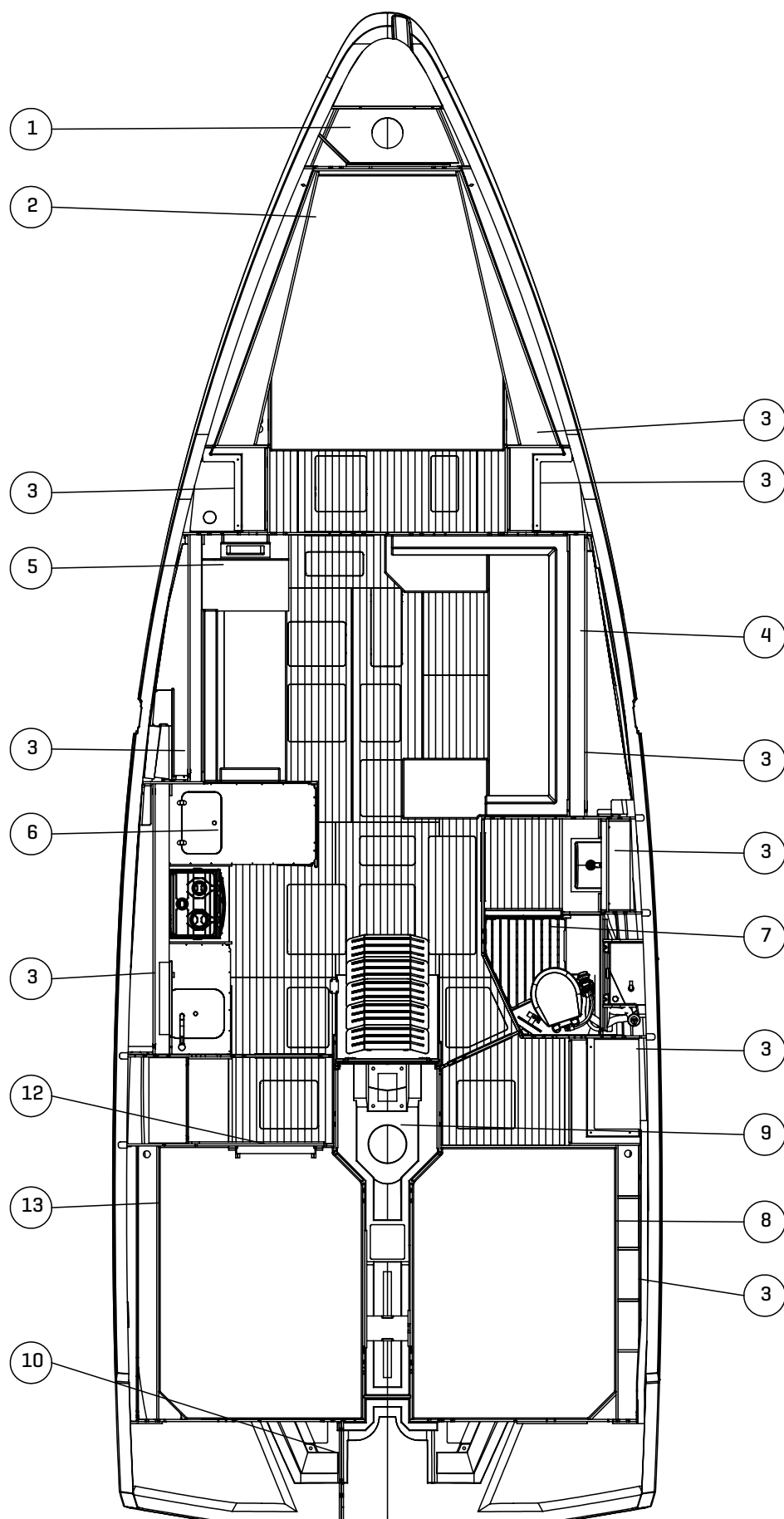
5.3.1. Interieur des Bootes in der Draufsicht Layout 1



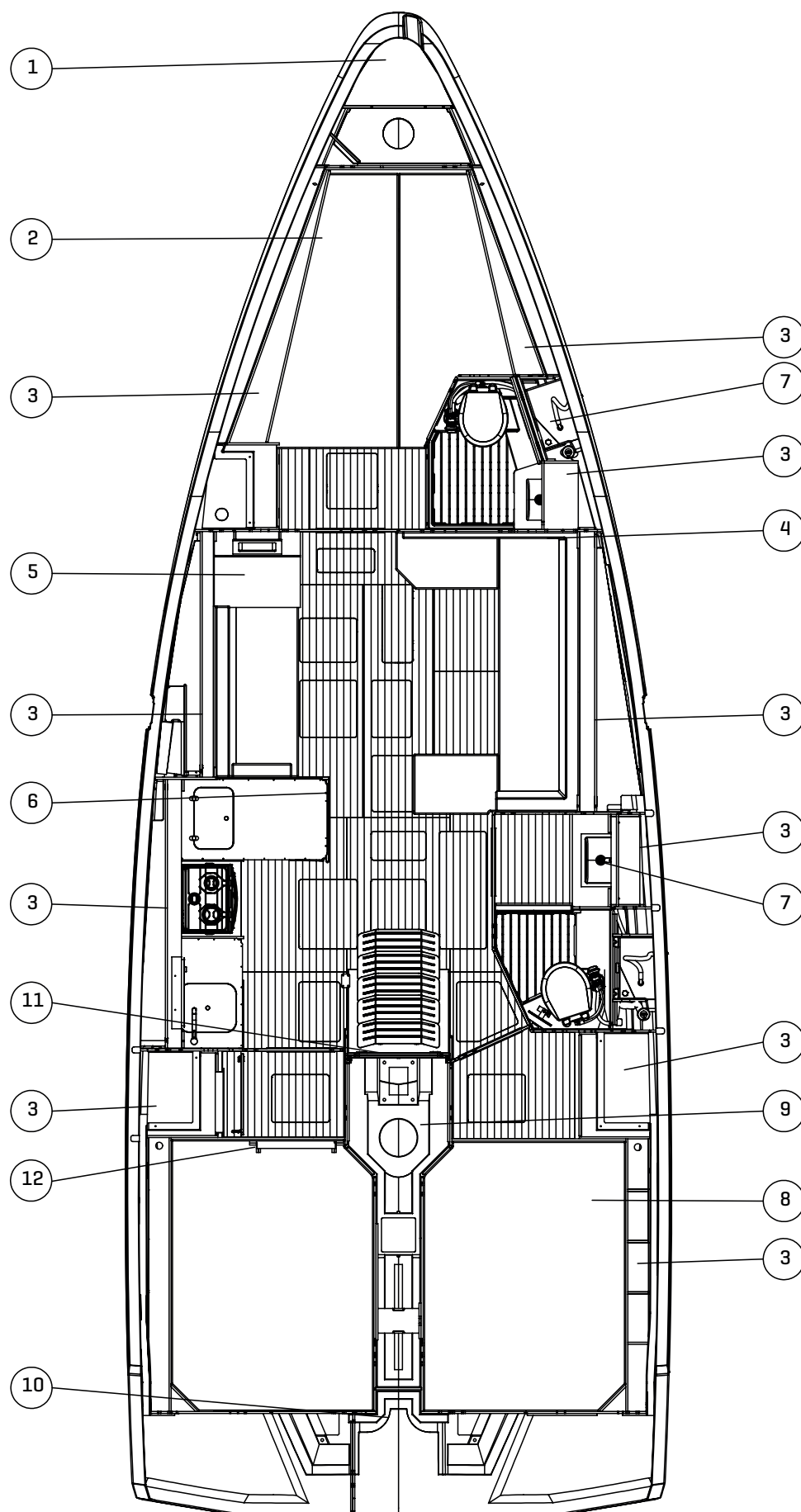
5.3.2. Interieur des Bootes in der Draufsicht Layout 2



5.3.3. Interieur des Bootes in der Draufsicht Layout 3



5.3.4. Interieur des Bootes in der Draufsicht Layout 4



5.4. Fest eingebaute Tanks



Warnung

Bitte beachten Sie, dass die nominellen Tankinhalte unter Umständen wegen des Ladezustandes und entsprechender Krängung und Trimm nicht vollständig genutzt werden können. Sorgen Sie dafür, dass eine Reserve von 20% einkalkuliert wird.

5.4.1. Kraftstofftank

Bezeichnung	Einbauort	Max. Füllmenge [L]	Ort des Einfüllstutzens	Ablassmöglichkeit.
Brennstofftank Diesel Stb, für Antrieb, Generator und Heizung	Unter der achteren Koje Stb	ca. 244	Auf Deck achtern Stb, siehe „6.8. Kraftstoffanlage“ auf Seite 48	Nur über Inspektionsdeckel oben auf dem Tank

5.4.2. Abwassertanks

Bezeichnung	Einbauort	Max. [L]	Fitting zum Abpumpen	Ablassmöglichkeit
Grauwassertank	Unter der achteren Koje Bb	210	Decksseitig, Bb, direkt über dem Tank auf dem achteren Laufdeck	Außenbords über Seeventil, unter dem dazugehörigen Spülbecken oder Decksabsaugung
Schwarzwassertank beim Layout 1	Toilette Salon [Stb], hinter Verkleidung Wand	70	Decksseitig, Stb, direkt über dem Tank	Außenbords über Seeventil, unter dem dazugehörigen Spülbecken oder Decksabsaugung
Zusätzlicher Schwarzwassertank beim Layout 2 vorn Stb	Toilette Salon [Stb], hinter Verkleidung Wand	70	Decksseitig, Stb, direkt über dem Tank	Außenbords über Seeventil, unter dem dazugehörigen Spülbecken oder Decksabsaugung

5.4.3. Weitere Tanks

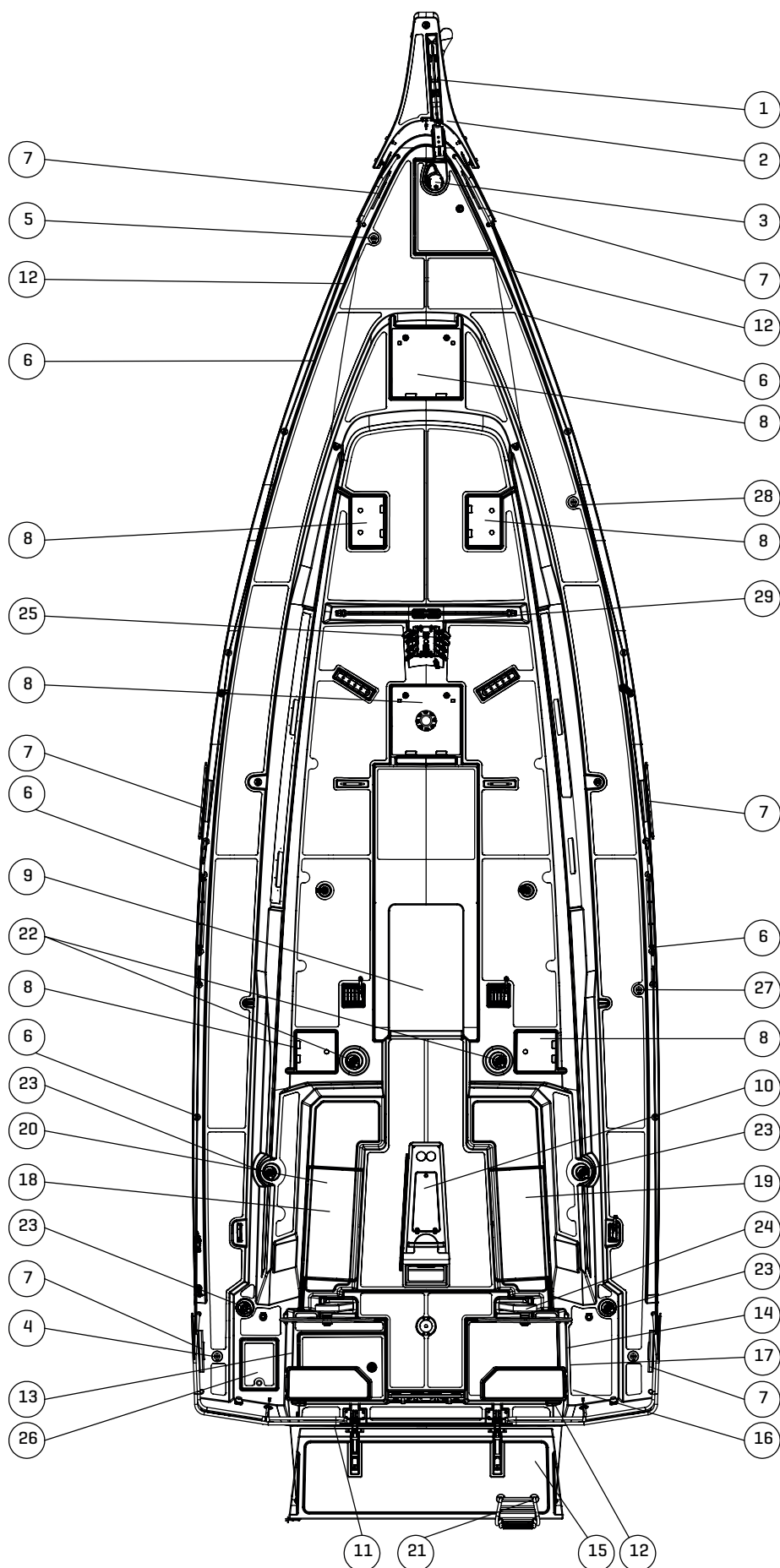
Bezeichnung	Einbauort	Max. Füllmenge [L]	Ort des Einfüllstutzens	Auslass
Frischwassertank	unter der Eignerkoje vorn	ca. 250	Auf Deck Bb vorn, neben Ankerkasten	keiner
Frischwassertank	unter der Koje, achtern Bb	ca. 210	Auf Deck, Backbordseite, achtern	keiner

5.5. Decksplan

5.5.1. Benennungen zum Decksplan

Position	Beschreibung
1	Bugbeschlag mit Ankerrolle
2	Bugspriet mit Kettenabweiser [Option]
3	Ankerwinde [Option]
4	Einfüllstutzen Frischwassertank
5	Einfüllstutzen Frischwassertank [Option]
6	Reling
7	Belegklampe [teilw. Option]
8	Decksluke, teilw. als Notausgang
9	Niedergang mit Schiebelucke
10	Cockpittisch mit Sitzgruppe STB / BB
11	Heckkorb
12	Navigationsbeleuchtung
13	Landstromanschluss Verbraucher
14	Landstromanschluss Klimaanlage [Option]
15	Badeplattform, ausklappbar [Option]
16	Handlenzpumpe
17	Cockpitdusche [Option]
18	Stauraum BB
19	Stauraum STB
20	Zugang Seglestauraum
21	Badeleiter
22	Deckswinschen
23	Deckswinschen [Option]
24	Steuerstand STB / BB mit Steuerrad, Navigationsgeräte, Bedienelement, Funkgrät, Ruderlager unter Deckel
25	Mastfuss
26	Anschluß für Gasflasche
27	Decksabsaugung Fäkalientank
28	Decksabsaugung Fäkalientank [Option]
29	Schiene Selbstwendefock [Option]

5.5.2. Decksplan des Bootes



6. Systeme

6.1. Bilgenpumpen

6.1.1. Benennungen zu den Bilgenpumpen

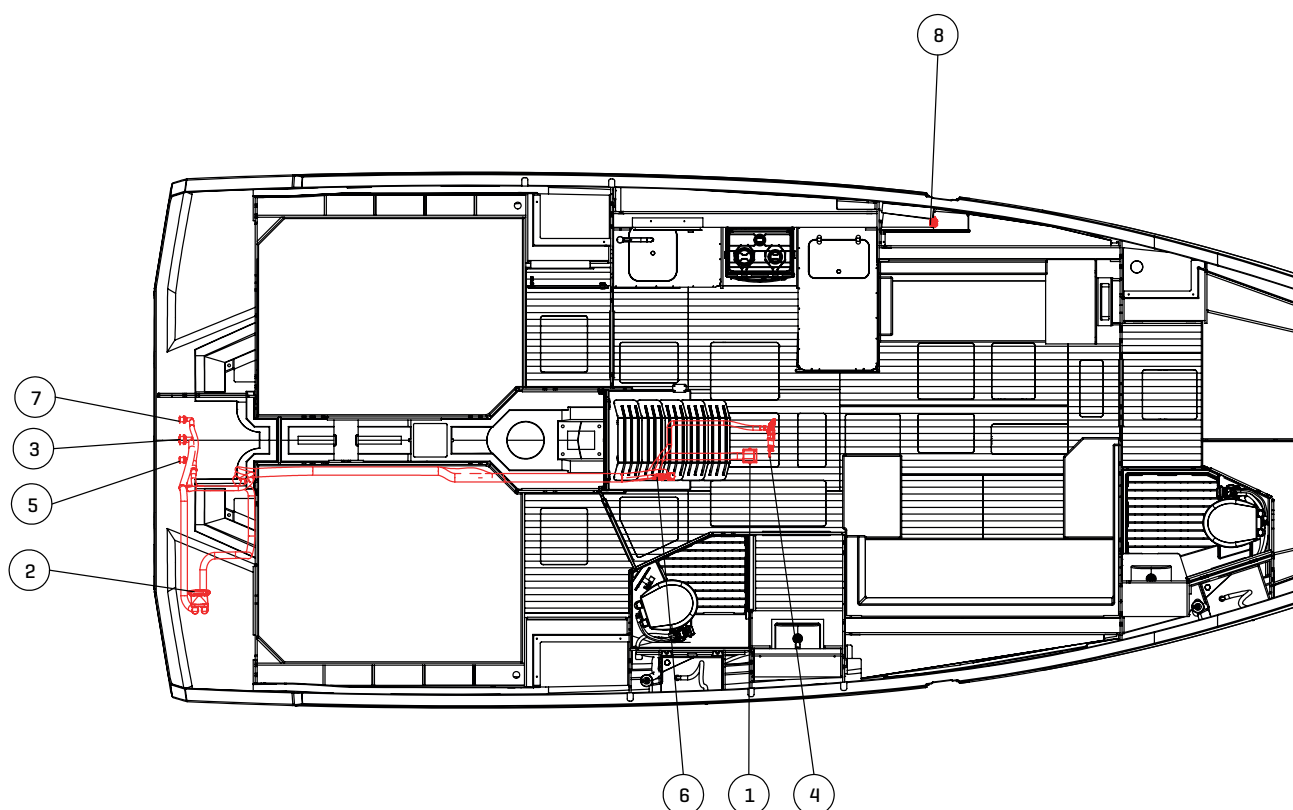
Position	
1	Saugkorb Handlenzpumpe
2	Handlenzpumpe [Deck]
3	Auslass Handlenzpumpe
4	el. Bilgenpumpe Messe
5	Auslass Bilgenpumpe Messe
6	el. Bilgenpumpe Motor
7	Auslass Bilgenpumpe Motor
8	High Bilge Alarm Panel



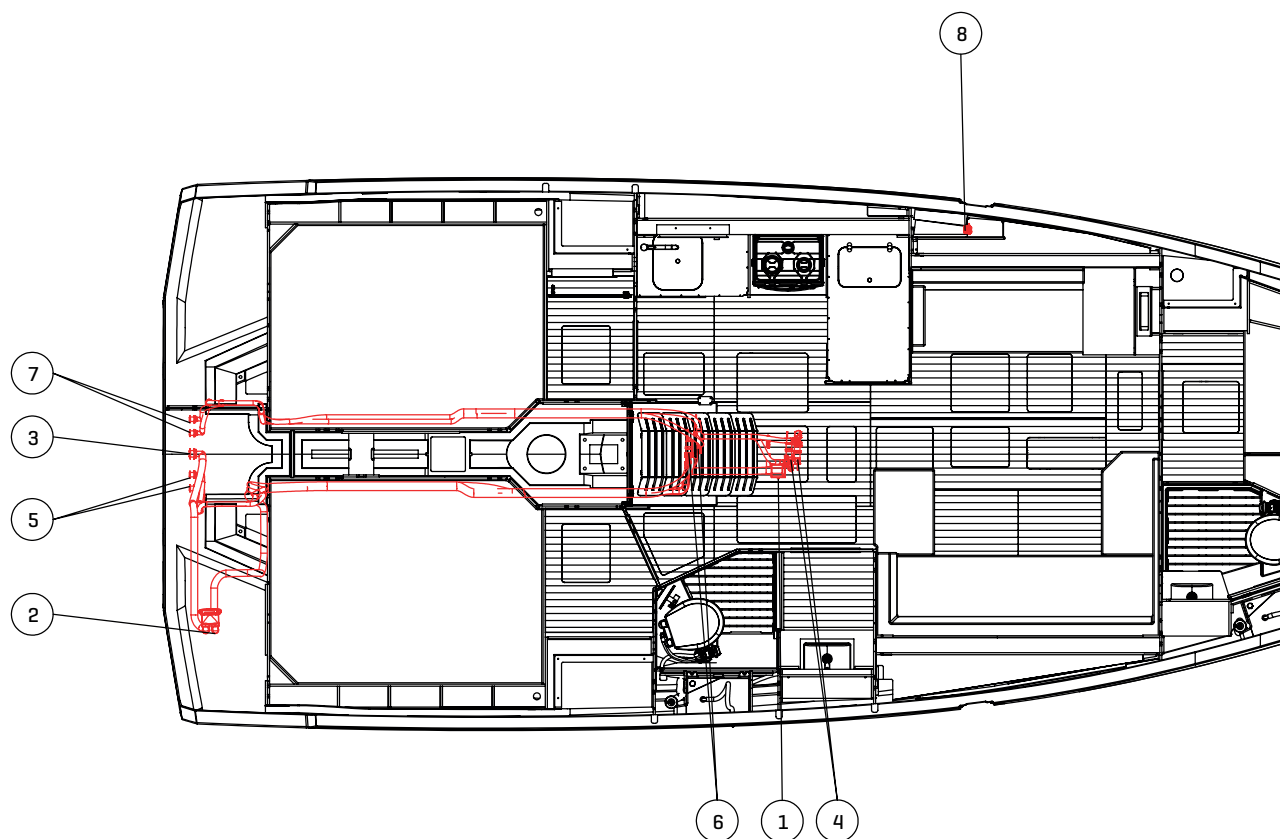
Gefahr

Benutzen Sie niemals entflammbare Flüssigkeiten (z.B. Benzin) zum Reinigen der Bilgen, egal wie verölt diese auch sind. Es besteht Explosionsgefahr!

6.1.2. Bilgenpumpen EU-Raum in der Übersicht



6.1.3. Bilgenpumpen US in der Übersicht



6.1.4. Die Bilgenpumpen sind folgendermaßen installiert:

Einbauort	Betrieb	Bezeichnung	Förderleistung [Liter/min]	Bilgenabteilungen
Cockpit Steuer- stand STB, An- saugung in der Bilge Salon	manuell	Whale Smartbail WHSB 4222	40 bei 45 Hübem	Salon Mitte, durch Verbinder alle Bil- genabteilungen
Bilge Salon, Zugang Deckel Boden Salon vorn	elektrisch	Whale Supersub 1100	66	Salon Mitte, durch Verbinder alle Bilgenabteilungen
Bilge Motor, Zugang unter Niedergang	elektrisch	Whale Supersub 1100	66	Motorraum

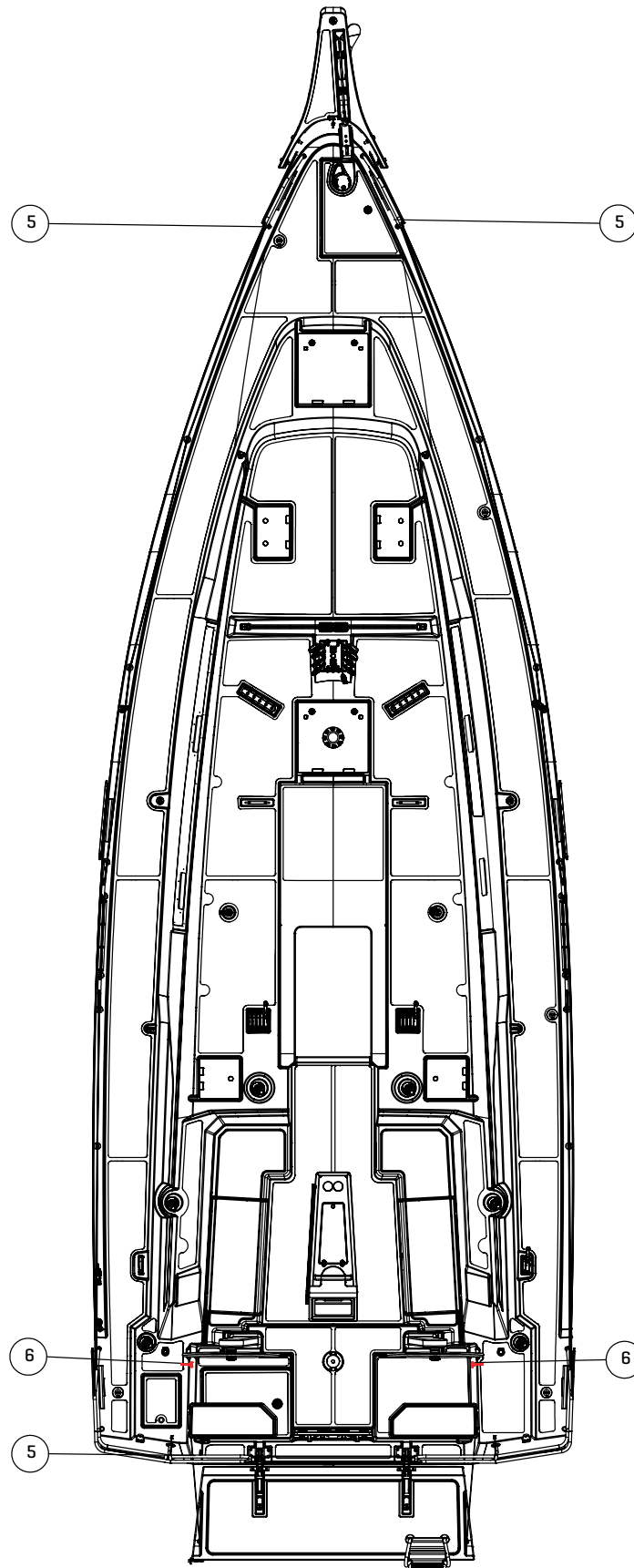


Information - Bilgenpumpen

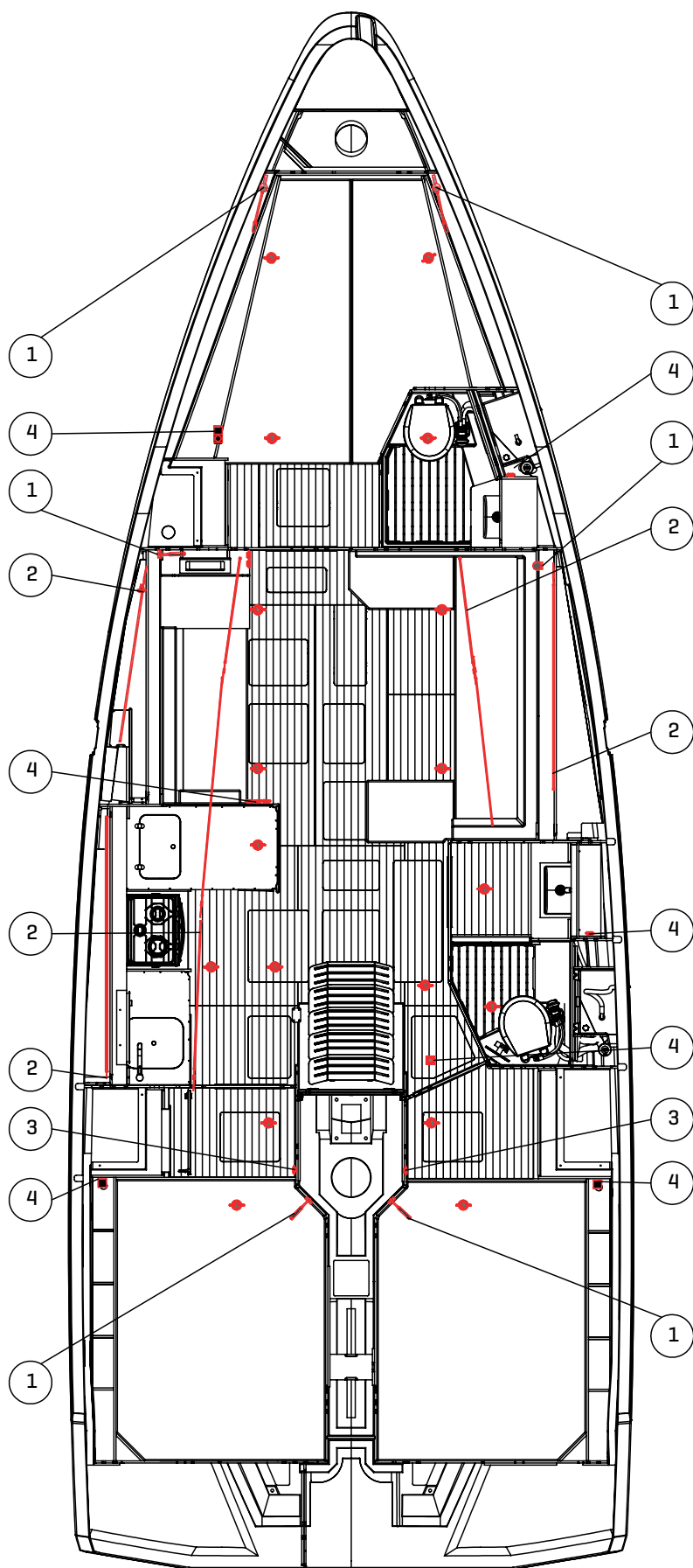
- » Die elektrischen Bilgenpumpen arbeiten nur per Knopfdruck, können aber auf Automatik umgestellt werden.
- » Die Bilgen sollten bei jedem Zuwasserlassen des Bootes kontrolliert werden. Eine geringe Menge Wasser ist durchaus normal. Größere Mengen an Flüssigkeiten oder die Sichtung von Kraftstoff oder Öl erfordert aber eine unverzügliche Untersuchung der möglichen Ursachen. Niemals darf Kraftstoff oder Öl über Bord gepumpt werden, solange sich das Boot im Wasser befindet.
- » Kontrollieren Sie die Funktion der Pumpen und reinigen Sie den Ansaugbereich regelmäßig von Fremdkörpern.
- » Es wird empfohlen immer einen Schöpfeimer oder ein Ösfass und Eimer als Notschöpfer an Bord mitzuführen. Stellen Sie sicher, dass diese gegen Verlust entsprechend gesichert und gut zugänglich sind.

6.2. Beleuchtung

6.2.1. Beleuchtung Hauptdeck



6.2.2. Beleuchtung unter Deck



Legende zum Lichtplan

Position	Beschreibung
ohne	Himmel - LED, Einbau-LED
1	LED-Wandleuchte, LED-Leseleuchte
2	LED - Streifen [Option]
3	Beleuchtung Motorraum
4	Lichtschalter
5	Navigationsbeleuchtung [Deck]
6	Cockpit-, Stufen-Beleuchtung [Deck]

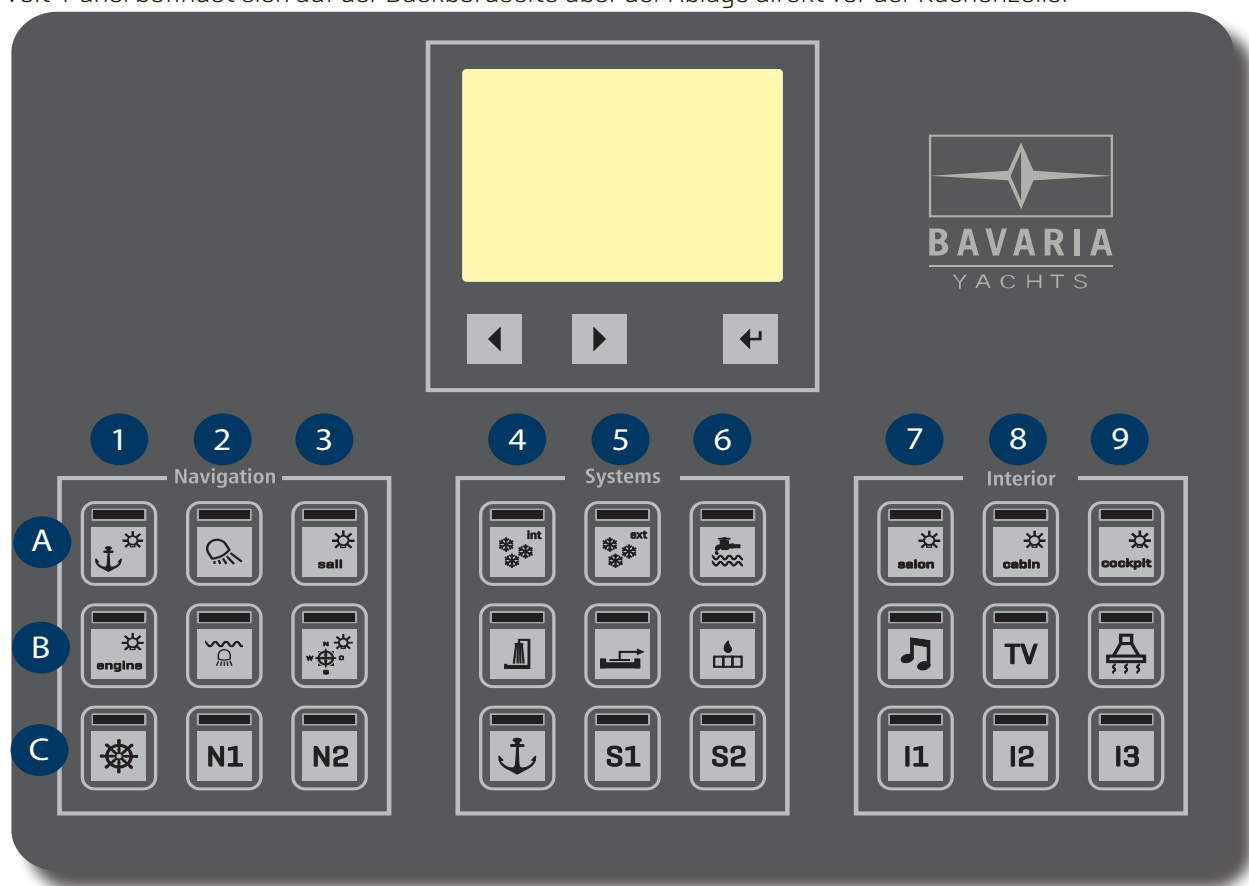
6.3. Elektrisches System an Bord

**Achtung - Befolgen Sie die folgenden Hinweise:**

- » Trennen Sie die Anschlüsse von den Batterien und entfernen Sie die Batterien, wenn Sie die Yacht im Winter einlagern [in kalten Gebieten] oder für längere Zeit nicht benutzen. Achten Sie darauf, immer zuerst den Minuspol und erst danach den Pluspol abzuklemmen. Klemmen Sie beim Einbau zunächst den Pluspol und dann den Minuspol an.
- » Arbeiten Sie niemals an einer elektrischen Anlage, wenn diese noch unter Spannung steht.
- » Unterbrechen Sie niemals den Landanschluss, wenn dieser noch stromführend ist.
- » Verändern Sie niemals die elektrische Anlage oder deren Dokumentation/Zeichnungen selbsttätig, Änderungen und Wartungen müssen fachgerecht von Boots-/Schiffselektrikern ausgeführt und dokumentiert werden.
- » Verändern oder modifizieren Sie niemals die angegebenen Stromstärken [A] der Sicherungen entsprechend den abgesicherten Verbrauchern.
- » Ersetzen oder installieren Sie niemals elektrische Geräte, welche die vorgesehene Stromstärke des Schaltkreises übersteigen.
- » Verlassen Sie niemals das Wasserfahrzeug unbewacht mit eingeschalteten elektrischen Systemen, ausgenommen hiervon sind der Feuerschutz und eine eventuell verbaute Alarmanlage.

6.4. Allgemeines

Die elektrischen Komponenten sind hauptsächlich über die Kontrollpanele zu bedienen, das hier abgebildete 12 Volt-Panel befindet sich auf der Backbordseite über der Ablage direkt vor der Küchenzeile.

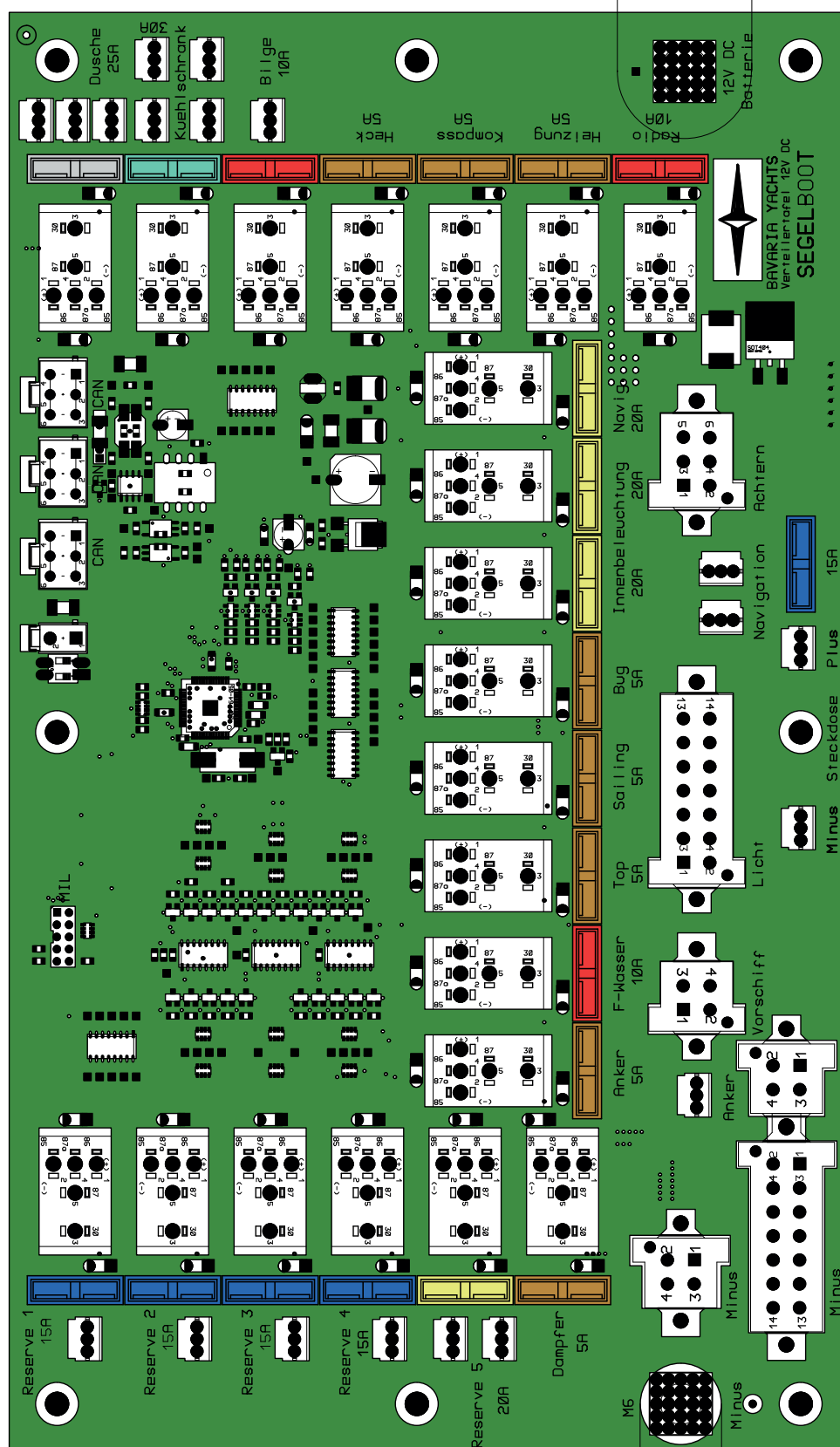


Dieses 12 V Systempanel steuert Stromkreise, die auf separaten Leistungsteilen abgesichert sind, die sich hinter dem Rückenpolster und unter der Sitzgelegenheit direkt unter und vor dem Schaltpanel befinden.

Pos.	Navigation
A1	Ankerlicht
A2	Saling LED
A3	Navigationsbeleuchtung unter Segel
B1	Navigationsbeleuchtung unter Motor
B2	Unterwasserbeleuchtung
B3	Kompasslicht
C1	Navigationsinstrumente
C2	Frei
C3	Frei

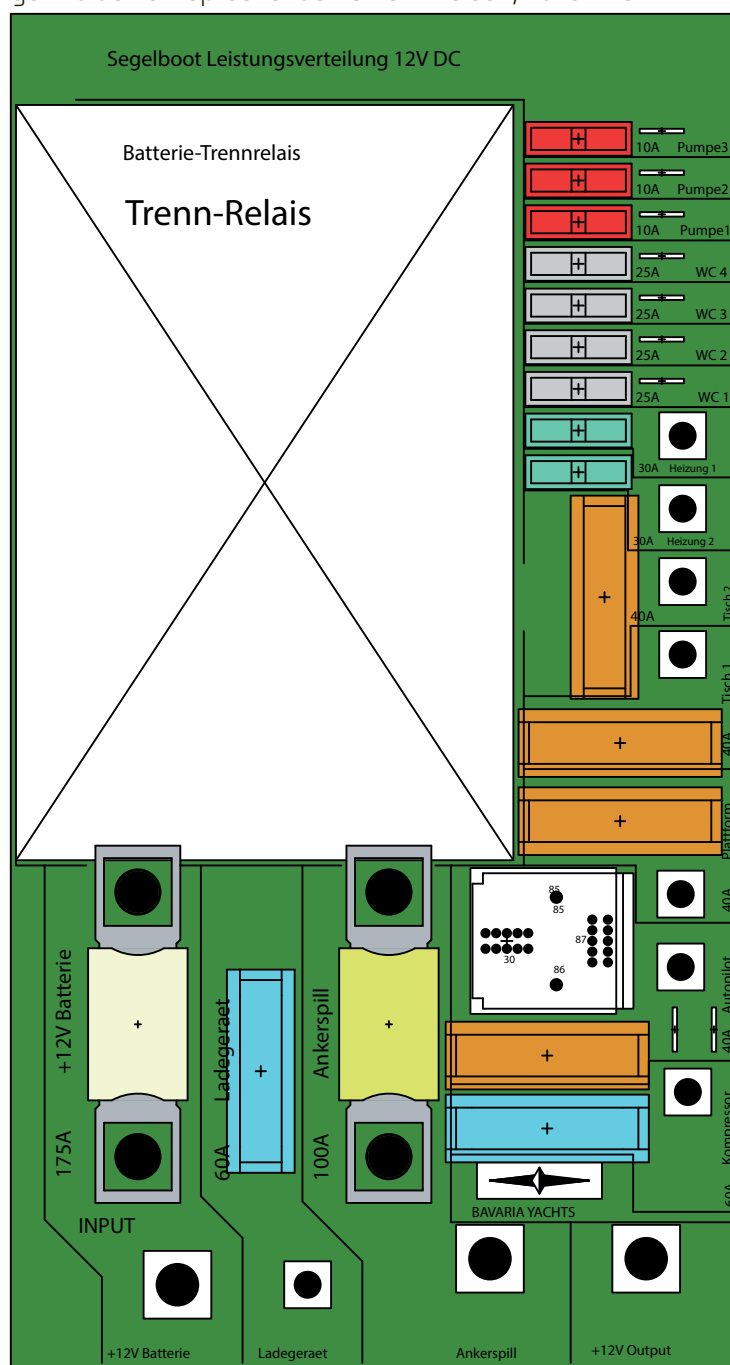
Pos	Systems
A4	Kühlschrank unter Deck
A5	Kühlschrank im Cockpit
A6	Frischwasser Pumpe
B4	Duschpumpe
B5	Grauwasserpumpe
B6	Heizung
C4	Anker
C5	Frei
C6	Frei
Pos	Interior
A7	Salonlicht
A8	Kabinenlicht
A9	Cockpitlicht
B7	Audio System
B8	Fernseher
B9	Dampfabzug Küche
C7	Frei
C8	Frei
C9	Frei

Die Platine ist mit den entsprechenden Sicherungen in Höhe und Zugehörigkeit beschriftet.



6.4.2. Sicherungsbelegung Leistungsteil mit Batterie Trenn Relais

Die Platine ist mit den entsprechenden Sicherungen in Höhe und Zugehörigkeit beschriftet. Dies erlaubt eine Zuordnung der Sicherungen zu den entsprechenden Stromkreisen/Abnehmern.



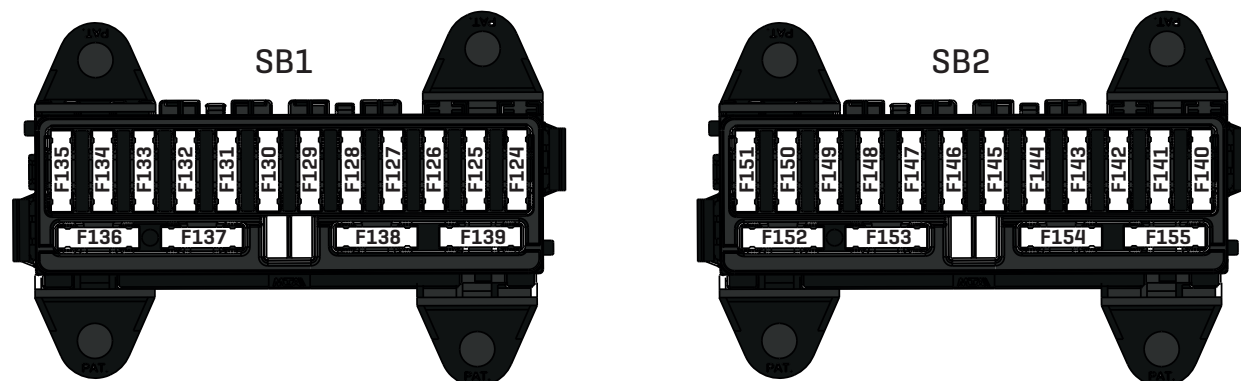
Achtung - Werte der Feinsicherungen beachten

Beachten Sie die korrekten Werte der Feinsicherungen.

6.4.3. Weitere Sicherungen

Es befinden sich noch weitere Steckplätze für Flachstecksicherungen an Bord, diese sind in den nachfolgenden Abbildungen zu finden. Die Sicherungsboxen sind jeweils mit einem Namen bezeichnet, nach dem Schema SB X, wobei X mit einer Ziffer versehen ist.

6.4.4. Sicherungsboxen SB1 und SB2



6.4.5. Legende zur Sicherungsbox SB1

Steckplatz	Absicherung in [A]	Beschreibung
F124	5	Küchenbeleuchtung
F125	5	Funkgerät Dauerstrom
F126	5	Batteri Schalter
F127	1	Haupt Servicebatterie Sensor
F128	10	VHF
F129	25	Heating
F130	5	Radar
F131	5	High Bilge Alarm
F132	15	Bilgepumpe Saloon Automatik
F133	15	Bilgepumpe Saloon Manuel
F134	15	Bilgepumpe Motorraum Automatik
F135	15	Bilgepumpe Motorraum Manuel
F136	5	Fäkalientanksensor Bug
F137	5	Fäkalientanksensor achtern
F138	20	Navigation relais
F139	20	Autopilot

6.4.6. Legende zur Sicherungsbox SB

Steckplatz	Absicherung in [A]	Beschreibung
F140	5	Stufenbeleuchtung
F141	5	Leseleuchten
F142	5	Philippi Monitor VTM
F143	5	Quick Dimmer-WiFi
F144	5	Defroster
F145	2	Fridge Wetbar
F146	15	Nicht Belegt

Steckplatz	Absicherung in [A]	Beschreibung
F147	30	HZG Tank Anzeige
F148	30	Fäkalientank Sensor
F149	10	Navi Plotter 1
F150	10	Navi Plotter 2
F151	na	Nicht Belegt
F152	na	Nicht Belegt
F153	na	Nicht Belegt
F154	na	Nicht Belegt
F155	na	Nicht Belegt



Achtung - Werte der Feinsicherungen beachten

Beachten Sie die korrekten Werte der Feinsicherungen.



Werden Sicherungen mit einem zu hohen Stromwert eingesetzt, kann das zu Beschädigungen des Panels oder der Kabelwege durch Überhitzung führen. Halten Sie immer eine ausreichende Anzahl an Ersatzsicherungen auf Vorrat für den Ernstfall bereit. Beachten Sie beim Austausch die korrekten Nennwerte der Flachstecksicherungen.

6.5. Gleichstromanlage

Die elektrische Gleichstromanlage [DC] wird von einer Serie Batterien versorgt, wie in der nachfolgenden Liste spezifiziert. Die Batterien versorgen die Verbraucher mit den in der Liste angegebenen Überstromabsicherungen durch Trennschalter oder Sicherungen. Außerdem stehen die Versorgung über den Landanschluss zur Verfügung [über einen Inverter].

6.5.1. Liste der an Bord verbauten Batterien

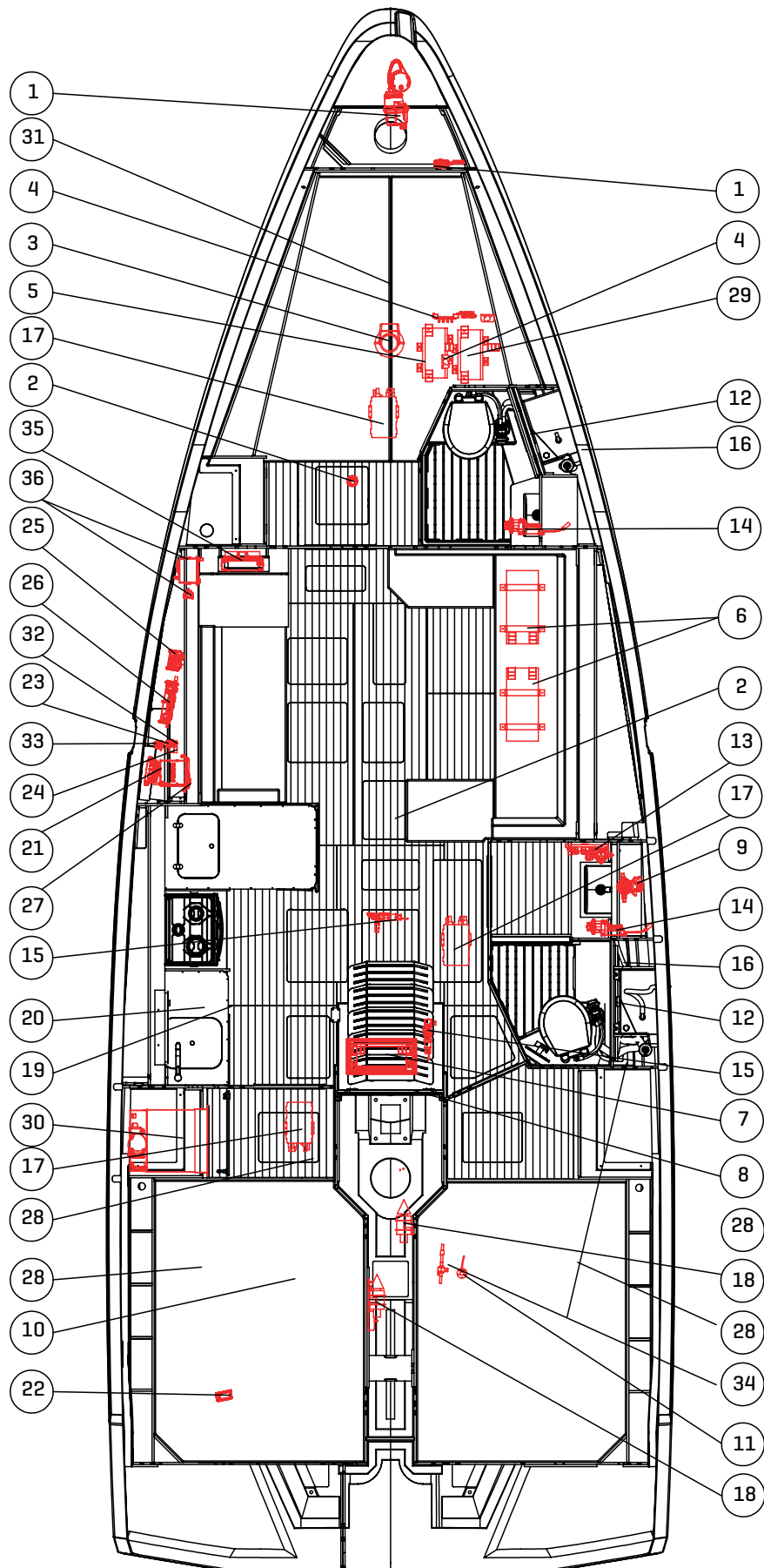
Siehe dazu den Plan des 12 Voltsystems „6.5.3. Plan 12 Volt System“ auf Seite 39

Anzahl	Beschreibung	Einbauposition
1	Starterbatterie Motor	Im Motorraum, unter den klappbaren Stufen im Niedergang
2	Betriebsbatterien AGM [Teilweise Option]	Unter dem U-Sofa Stb
1	Betriebsbatterie AGM [BSR] , für den Betrieb der Ankerwinde	Unter der Liegefläche Eigenerkoje vorn Stb Seite
1	Betriebsbatterie AGM [BSR] , für den Betrieb des Bugstrahlruders	Unter der Liegefläche Eigenerkoje vorn, Stb Seite

6.5.2. Die Gleichstromanlage[DC] besteht aus folgenden Komponenten

Position	Beschreibung
1	Ankerwinde mit Fernbedienung [Option]
2	Sumlog / Echolot
3	Bugstrahlruder [Option]
4	Hauptschalter, Sicherungen, Relais: Bugstrahlruder, Ankerwinde [Option]
5	Batterie Ankerwinde [Option]
6	Verbraucherbatterien [teilweise als Option]
7	Starterbatterie Motor
8	Hauptschalter Motor
9	Grauwasserpumpe [Option]
10	Sensor Frischwassertank
11	Sensor Kraftstofftank
12	Sensor Fäkalientank
13	Frischwasserpumpe
14	Duschpumpe
15	El. Bilgepumpe
16	El. Toilette [Option]
17	Sumpfwanne Klimaanlage
18	Lüfter Motorraum
19	Kühlschrank [Option]
20	Kühl-/ Gefrierkombination
21	Radio [Option]
22	Fernsteuerung Deck [Option]
23	Taster Hauptschalter el. Bilgepumpen [manuell /automatisch]
24	Taster High Bilgealarm
25	Leistungsverteilung - Schaltsystem
26	Bordnetz- Schaltsystem DC 12V
27	Bedienpanel Bordnetz- Schaltsystem DC 12V
28	Elek. Deckswinschen [Option]
29	Batterie Bugstrahlruder [Option]
30	Kühlschublade /Gefrierschublade [Option]
31	Sensor Zusatz-Frischwassertank [Option]
32	Taster Hauptschalter Motor
33	Taster Hauptschalter Verbraucher
34	Brennstoffpumpe-Heizung
35	Plotter
36	UKW Funk

6.5.3. Plan 12 Volt System



6.6. Arbeit an den Batterien

Der Zugang zu den Batterien soll immer durch geeignete Mittel unterbunden sein. An Bord der C38 sind die Pole aufwändig isoliert und unter normalen Umständen nicht zu berühren.



Achtung – Demontage oder Austausch der Batterien

Um die Batteriekabel von den Polen zu trennen:

1. Schalten Sie alle Batterieverbraucher aus.
2. Schalten die den/die Batterieschalter auf „AUS“.

Trennen Sie das Minuspolkabel [blau/schwarz] immer zuerst, erst danach das Pluspolkabel [rot]. Bei Wiederanschluss der Kabel zuerst Pluspol [+rot] und dann Minuspol [-schwarz] anschließen.



Achtung – Batterien

- » Stellen Sie zu jeder Zeit ausreichende Belüftung des Batterieraumes sicher.
- » Während des Ladens und während der Trennung/ Wiederanschluss der Batterie sollten kein Wasser und/oder keine Metallgegenstände mit den Anschlusskontakten in Berührung kommen.
- » Schalten Sie niemals alle Batterien ab, wenn die Motoren in Betrieb sind. Die Lichtmaschine und die Leitungen können dadurch zerstört werden oder Schaden erleiden.



Information – Batterien abschalten

Die Batterien sollten während des Stillstandes des Bootes und speziell bei unbeaufsichtigtem Boot abgeschaltet sein. Wichtige Verbraucher sind direkt an die Batterien angeschlossen und arbeiten auch bei Stilllegung des restlichen Stromnetzes im 24 Std-Betrieb.

6.6.1. Wartung der Batterien

Die von BAVARIA ab Werk gelieferten Batterien sind im Normalfall AGM-Batterien. Diese sind wartungsfrei. Die Batterien sind in jedem Fall durch gleichwertige AGM-Batterien zu ersetzen.

- » Konservieren Sie die Anschlussklemmen der Batterien mit Siliconfett oder Vaseline.
- » Halten Sie die Batterien sauber und trocken.
- » Die Lebenserwartung der Batterien ist abhängig von den Zyklen der Entladung bis hin zur Nullentladung. Die Batterien sollten demnach nicht weiter als 50% entladen werden. Falls die Batterien weiter entladen wurden, sollten Sie umgehend mit dem Wiederaufladen beginnen.
- » Ein Laden der Batterien im Leerlauf der Motoren ist nicht besonders effektiv, da die Lichtmaschine höhere Drehzahlen benötigt, um den benötigten Ladestrom zu erzeugen. Auch ein Laufen des Motors im Leerlauf über einen längeren Zeitraum wird nicht genügend Ladestrom erzeugen, um die Batterien vollständig aufzuladen.
- » Wenn Sie die Batterien separat über ein Ladegerät laden, sorgen Sie dafür, dass ein ausreichend dimensioniertes Gerät verwendet wird, das auch für den Betrieb in maritimer Umgebung geeignet ist. Schließen Sie das Ladegerät nur dann an, wenn die Batterien vom Bootsschaltkreis getrennt sind. Befolgen Sie die Anweisungen des Ladegeräteherstellers genau. Wenn Sie Ihr Boot über längere Zeit, und das gilt bereits ab einer Dauer von wenigen Wochen, nicht nutzen, entfernen Sie die Batterie und schließen Sie diese an ein Ladegerät an.

6.7. Wechselstromanlage [AC]

Für die Bedienung und die Stromversorgung des 230 Voltnetzes stehen Ihnen zwei Elektro-Bedienpanele zur Verfügung. Das entsprechende Panel dient zur Versorgung der 230/110 Volt Geräte bei vorhandenem Landanschluss und beim Betrieb über den Inverter. Die Anlage ist polarisiert.

Die Paneele befinden sich in einem Schapp direkt unter dem Bedienmonitor auf der BB Seite im Salon.

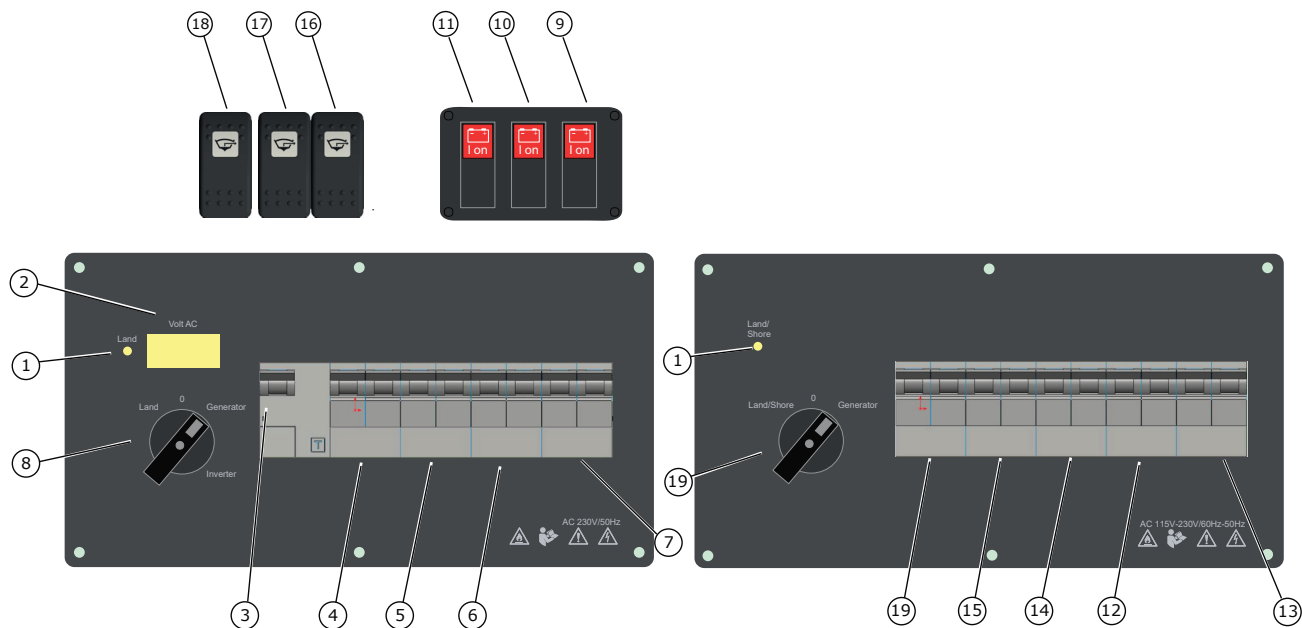


Gefahr




- » Das Panel 230V wird mit $230/110 \pm 5\%$, 50/60 Hz Netzspannung versorgt.
- » Teile auf der Rückseite dieses Panels [Eingang B16/FI] führen daher lebensgefährliche Spannungen, auch bei ausgeschaltetem FI.
- » Ausschließlich qualifiziertes Personal darf Messungen und Instandsetzungsarbeiten am 230/110 Volt Panel durchführen.
- » Unsachgemäßer Umgang mit dem Panel kann deshalb zu Tod oder schwerer Körperverletzung sowie erheblichem Sachschaden führen.
- » Übergeordnet müssen Sie im Umgang mit dem 230/110 Volt Panel die Sicherheitshinweise und Gefahren in der Bedienungsanleitung beachten.
- » Beachten Sie die geltenden Unfallverhütungs- und DIN-Vorschriften (insbesondere DIN EN 60 204, Teil 1) bzw. die Vorschriften Ihres Landes.
- » Schalten Sie vor Beginn der Instandsetzungsarbeiten den FI aus und trennen Sie das 230/110 Volt Panel vom Stromversorgungsnetz.
- » Sichern Sie die Stromversorgung gegen Wiedereinschalten. Bei Nichtbeachtung kann die Berührung spannungsführender Teile zu Tod oder schwerer Körperverletzung führen.

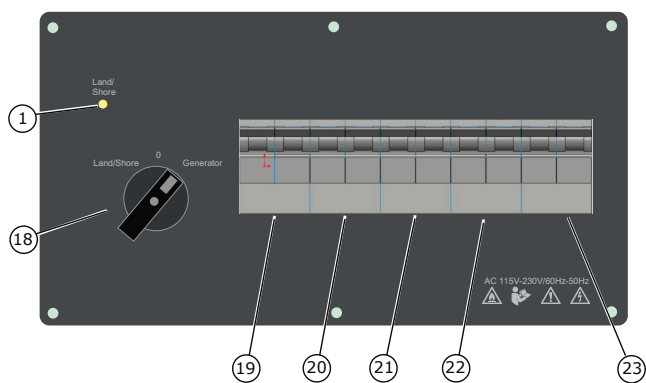
6.7.1. 230 Volt Paneele



Schiffe, die mit einer Wechselspannungsanlage mit 110 Volt ausgerüstet werden, erhalten anstatt des 230 Volt Panels [siehe „6.7.3. 110 Volt Paneele (alternativ zum 230 Volt Panel)“ auf Seite 44] ein Panel, das die 110 Volt Spannungsversorgung betrifft und absichert.

6.7.2. Legende zu dem oben abgebildeten Panel

Position	Bezeichnung	Erklärung
1	Spannung am System [grün]	Kontrolllampe leuchtet bedeutet: Es liegt Spannung am Panel
2	Voltmeter	Die digitale Anzeige zeigt die anliegende Spannung an, entweder vom Landstrom oder vom Inverter geliefert
3	FI-Fehlerstromschutzschalter	Die Testtaste unten rechts erlaubt das Testen des FIs, bei Druck muss der FI sofort auslösen, ansonsten ist dieser fehlerhaft und muss getauscht werden
4	Boiler	Überstromsicherung Boiler - gleichzeitig der Schalter
5	T-Räume	Steckdosen in den Toilettenräumen
6	Steckdosen	 Hier muss bei Betrieb über den Inverter darauf geachtet werden, dass die zulässige Gesamtleistung des Inverters nicht überschritten wird, bitte hierfür das Handbuch des Inverters konsultieren
7	Mikrowelle, Waschmaschine, Ladegerät, Spülmaschine, Weinkühler	Einige dieser Komponenten sind nur als Option erhältlich und unter Umständen auf Ihrer Yacht nicht verbaut
8	Wahlschalter	Hier wird zwischen Landstromversorgung [Land], Stromversorgung über den Inverter [Inv.], oder [AUS/OFF] gewählt
9	Hauptschalter	Verbraucher
10	Hauptschalter	Bug
11	Hauptschalter	Motor
12	Klimaanlage	Klimaanlage in der Achterkoje
13	Seewasser Pumpe	Seewasser Pumpe der Klimaanlage
14	Klimaanlage	Klimaanlage im Salon
15	Klimaanlage	Klimaanlage im Salon
16	Bilgepumpenschalter	Dreiwegeschalter: mittlere Position Aus, untere Position Dauerleuchten Automatikmodus, obere Position leuchten bei Betätigung Manuel Modus.
17	Bilgepumpenschalter	Dreiwegeschalter: mittlere Position Aus, untere Position Dauerleuchten Automatikmodus, obere Position leuchten bei Betätigung Manuel Modus.
18	Bilgepumpenschalter	Dreiwegeschalter: mittlere Position Aus, untere Position Dauerleuchten Automatikmodus, obere Position leuchten bei Betätigung Manuel Modus
19	Hauptschalter Landstrom und Generator	Bevor Sie Strom über Land beziehen können müssen Sie den Schalter auf die jeweilige Position legen.

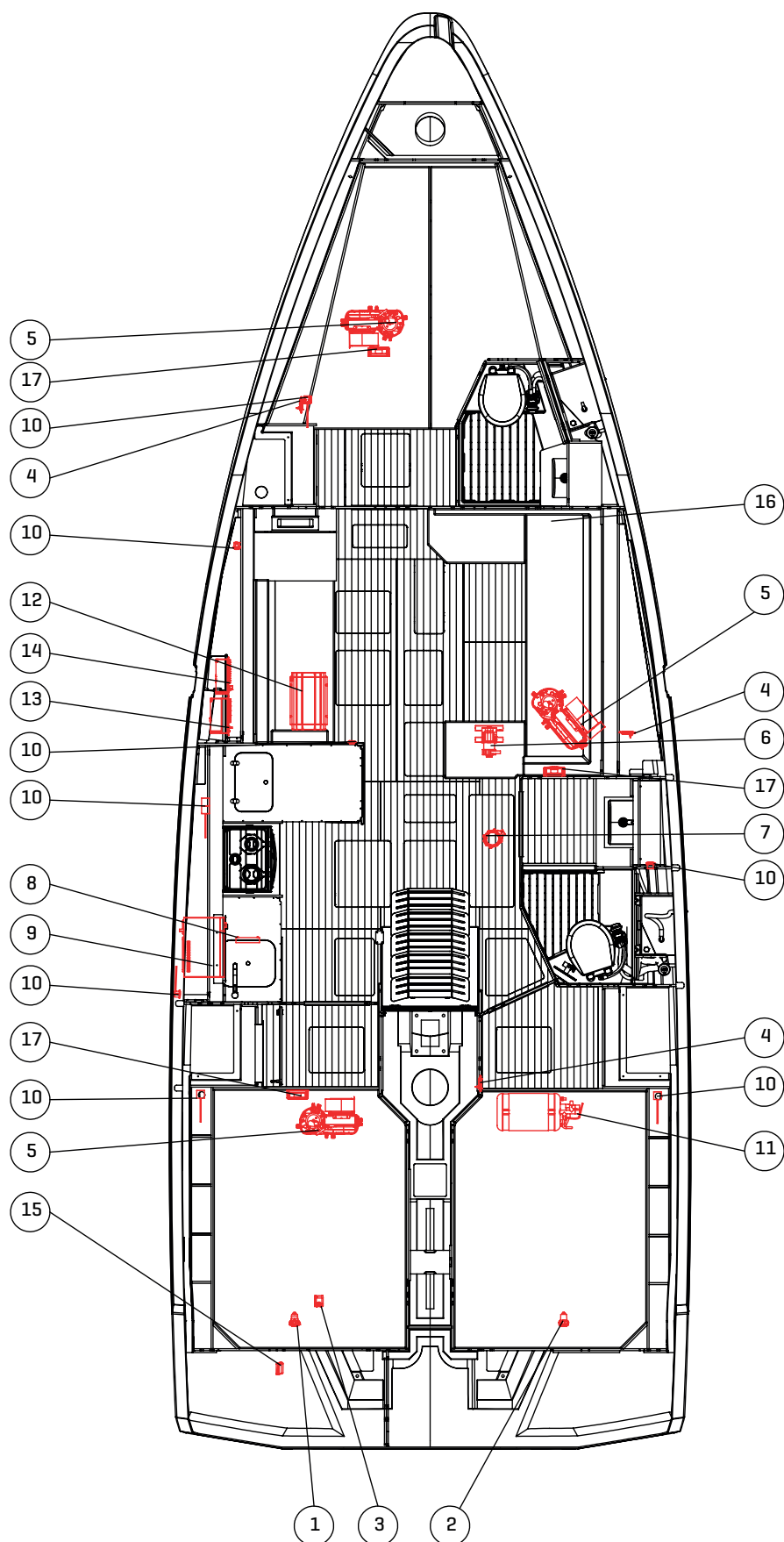


6.7.4. Legende zu dem oben abgebildeten Panel

Position	Bezeichnung	Erklärung
1	Spannung am System [grün]	Kontrolllampe leuchtet bedeutet: Es liegt Spannung am Panel
2	Voltmeter	Die digitale Anzeige zeigt die anliegende Spannung an, entweder vom Landstrom oder vom Inverter geliefert
3	Steckdosen	Steckdosen in den Toilettenräumen
4	Steckdosen	
5	Steckdosen	
6	Boiler	Überstromsicherung Boiler - gleichzeitig der Schalter
7	Mikrowelle, Ladegerät	Hier muss bei Betrieb über den Inverter darauf geachtet werden, dass die zulässige Gesamtleistung des Inverters nicht überschritten wird, bitte hierfür das Handbuch des Inverters konsultieren. Einige dieser Komponenten sind nur als Option erhältlich und unter Umständen auf Ihrer Yacht nicht verbaut
8	Ceranfeld, Eiswürfelbereiter	
9	Waschmaschine, Spülmaschine	
10	Elektrogrill	
11	Wahlschalter	Hier wird zwischen Landstromversorgung [Land], Stromversorgung über den Inverter [Inv.], oder [AUS/OFF] gewählt
12	Hauptschalter	Verbraucher
13	Hauptschalter	Bug
14	Hauptschalter	Motor
15	Bilgepumpenschalter	Dreiwegeschalter: mittlere Position Aus, untere Position Dauerleuchten Automatikmodus, obere Position leuchten bei Betätigung Manuel Modus.
16	Bilgepumpenschalter	Dreiwegeschalter: mittlere Position Aus, untere Position Dauerleuchten Automatikmodus, obere Position leuchten bei Betätigung Manuel Modus.
17	Bilgepumpenschalter	Dreiwegeschalter: mittlere Position Aus, untere Position Dauerleuchten Automatikmodus, obere Position leuchten bei Betätigung Manuel Modus
18	Hauptschalter Landstrom und Generator	Bevor Sie Strom über Land beziehen können müssen Sie den Schalter auf die jeweilige Position legen.
19	Klimaanlage	Klimaanlage im Vorschiff
20	Klimaanlage	Klimaanlage Messe
21	Klimaanlage	Klimaanlage Messe
22	Klimaanlage	Klimaanlage Achterschiff
23	Klimaanlage	Seewasserpumpe der Klimaanlage

6.7.5. 230/110 Volt Abnehmer an Bord

Die Wechselstromanlage[AC] besteht aus folgenden Komponenten/Abnehmern, siehe dazu auch den nachfolgenden Plan:



6.7.6. Legende zum 230/110 Volt Plan

Position	Beschreibung
1	Landstromanschluß: Verbraucher 230V
2	Landstromanschluß Klimaanlage Deck 230V [Option]
3	FI-Schutzschalter Landanschluss 230V (unter Deck)
4	Bedienpanel Klimaanlage [Option]
5	Klimaanlage [Option]
6	Klimapumpe [Option]
7	Klimawasserfilter [Option]
8	Klima-Systemsteuerungsbox [Option]
9	Mikrowelle [Option]
10	Bordanschluß zur Stromversorgung [Steckdose]
11	Boiler
12	Inverter [Option]
13	AC-Verteiler Verbraucher
14	AC-Verteiler Klimaanlage
15	Landstromanschluß: Verbraucher, Klimaanlage [Option] 110V
16	TV-Vorbereitung
17	El. Box für Klimagerät [Option]

6.7.7. Folgende Energiequellen stehen dem 230/110 Volt System als Spannungsquelle zur Verfügung

Spannungsquelle	Anzahl	Einbauort
Landanschluss Verbraucher	1 für allg. Bordnetz	Seite Staukiste, neben Bb Steuerstand
Landanschluss Klimaanlage	1 für Klimaanlage	Seite Staukiste, neben Stb Steuerstand, nach achtern orientiert
Batteriebank über Inverter	über 1	Inverter, siehe „6.7.5. 230/110 Volt Abnehmer an Bord“ auf Seite 46

**Achtung**

- » Tauschen Sie die Sicherungen nur mit Sicherungen, die in Hinblick auf die Stromstärke [A] den ursprünglich installierten Sicherung entsprechen.
- » Metallgehäuse oder Abdeckungen von elektrischen Geräten müssen mit einem Schutzleiter verbunden sein [Aderleitung grün oder grün mit gelben Streifen]. Verwenden Sie ausschließlich zweifach isolierte oder geerdete elektrische Geräte.

**Gefahr**

Das Landanschlusskabel darf auf keinen Fall im Wasser hängen, da es ein elektrisches Feld erzeugen kann und Verletzungen oder Tod der in der Nähe Schwimmenden verursachen kann.



Warnung - Kurzschluss und Feuergefahren

- » Schalten Sie den Landanschluss vor dem Anschluss oder Abklemmen des Landanschlusskabels ab.
- » Schließen Sie das Landanschlusskabel erst im Boot an, erst danach an das Landstromnetz.
- » Trennen Sie das Landanschlusskabel erst vom Landstromnetz.
- » Verschließen Sie den Landanschlusskasten sicher.
- » Verändern Sie auf keinen Fall die Anschlüsse des Landanschlusses und verwenden Sie nur gleichwertige Anschlüsse.



Information - Batterien abschalten

Die Angabe der Auslösestromstärke [A] ist auf jeder Sicherung angegeben.

Verhindern Sie Kurzschlüsse, indem Sie alle Hauptschalter vor dem Einstecken des Landanschlußsteckers auf Stellung „AUS“ stellen.

Verbinden Sie den Stromanschluss im Boot und den Landanschluss mit einem integrierten Sicherheitsschalter. Bei einem Anschlussdefekt ist damit sichergestellt, dass der Hauptschalter automatisch abschaltet. Der Anschluss muss für eine unterbrechungslose Landstromversorgung abgesichert sein.

6.7.8. Elektrische Schaltpläne

Die Schaltplanzeichnungen Ihrer BAVARIA C38 sind laut Richtlinie und entsprechend der Norm hier im Handbuch eingebunden, bei spezifischen Fragen oder für den Fall, dass Ihr QR-Code eines Tages nicht mehr funktioniert, empfiehlt es sich, den lokalen Händler zu kontaktieren.



6.8. Kraftstoffanlage

Die BAVARIA C38 verfügt über ein fest installiertes Diesel-Kraftstoffsystem. Folgende Komponenten werden durch die Kraftstoffanlage versorgt:

Bauteil	Anzahl	Ort
Maschine Antrieb	1	Maschinenraum, siehe dazu „7.2. Motor und dessen Peripherie“ auf Seite 69
Warmluftheizung, 4 kW, Ausströmer in Salon, Kabinen und Nasszellen	1	Achtern, zwischen den Achterkabinen, siehe „6.5.3. Plan 12 Volt System“ auf Seite 39



Achtung - Lesen

Beachten Sie grundsätzlich die Herstellerangaben für die oben angegebenen Systeme. Für detaillierte Angaben zu den Tanks beziehen Sie sich auf das Kapitel „5.4. Fest eingebaute Tanks“ auf Seite 23

Die wichtigsten Kraftstoffkontrollsysteme und Bauteile sind wie folgt bezeichnet. Es ist kein manuelles Absperrventil vorgesehen.

Bauteil	Ort
Magnetventil, Schließen und Öffnen der Kraftstoffzufuhr	Auslöser am Steuerstand durch Betätigen der Zündung
Anzeigen auf dem Bedienpanel des Motors	Auslöser in der Navigationsecke am Hauptschalter - Motor
Start-Taste	Am Motorbedienpanel auf Stb Seite, Druck auf „Start“
Stop-Taster	Gleicher Taster wie „Start“, stoppt die Antriebsmaschine
Hauptschalter Motor	in der Navigationsecke



Gefahr

Verwenden Sie niemals eine offene Flamme zum Leuchten während der Kontrolle von Leckagen, bestenfalls eine explosionsgeschützte Lampe.



Warnung

- » Beim Füllen von Kraftstoff nicht rauchen und keine offene Flamme im Motorraum!
- » Kontrollieren Sie wenigstens einmal im Jahr die Kraftstoffleitungen auf Defekte. Wechseln Sie diese bei Alterungserscheinungen oder Brüchen.
- » Falls Leckagen auftreten, schließen Sie das Kraftstoffabsperrentil und reparieren Sie das System vor dem weiteren Gebrauch.
- » Reparaturen sind nur von erfahrenen Personen auszuführen!



Achtung

- » Alle Kraftstoffverbraucher benötigen eine ausreichende Zufuhr an Sauerstoff. Stellen Sie vor dem Einschalten eines Kraftstoffverbrauchers sicher, dass die für diesen vorgesehenen Lufteinlässe voll funktionsfähig und frei sind.
- » Ein störungsfreier Betrieb des Motors ist nur möglich, wenn der Kraftstoff sauber ist. Daher ist es unerlässlich, den Filter und Wasserabscheider regelmäßig zu inspizieren und gegebenenfalls zu reinigen.
- » Einmal jährlich sollte der Kraftstofftank vollständig entleert und gereinigt werden.



Achtung - Lesen

Die Dokumentation an Bord beinhaltet auch die Handbücher des Motorlieferanten - eine aufmerksame Lektüre dieser Handbücher ist vor Inbetriebnahme unbedingt notwendig:

6.9. Gasanlage

6.9.1. Beschreibung der Anlage

Die Gasanlage (LPG) versorgt den Kocher/Ofen in der Pantry. Die Hauptkomponenten der Anlage und deren Einbaupositionen sind im Kapitel „6.9.2. Gasanlage der C38“ auf Seite 51 zu finden. Der Stauraum für die Gasflasche befindet sich hinter dem BB Steuerstand unter der Decks Luke. Die Gasanlage wurde entsprechend der europäischen Norm EN ISO 10239 installiert. Beachten Sie die aber insbesondere die unter Umständen abweichenden Vorschriften Ihres Flaggenstaates!



Gefahr

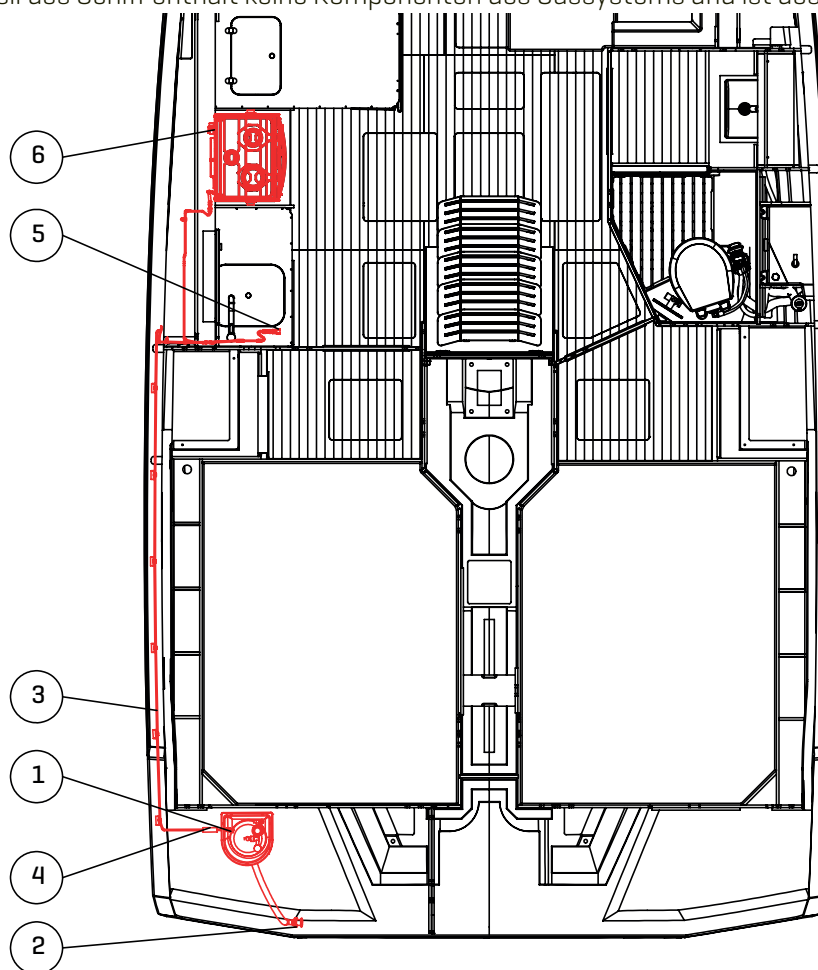
Änderungen an der Flüssiggasanlage sind nur durch zugelassene Techniker zulässig. Bedenken Sie, dass nach vorgenommenen Änderungen auch die Dokumentation dieses Handbuches entsprechend geändert werden muss. Der Flaschenkasten wird direkt nach außenbords belüftet. Auch eventuell eingedrungenes Wasser wird über diese Öffnung gelenzt.

Die Kontrolleinrichtungen sowie Einzelkomponenten sind in der nachfolgenden Liste einzeln benannt.

Kontrollvorrichtungen	Einbauposition
Ventil	Direkt am Flaschenhals
GOK- Niederdruckregler an der Flasche mit Manometer	Über den Gasschlauch im Gaskasten fest verbaut
Absperrventil	Jeweils im Schrank vor dem jeweiligen Abnehmer (durch Piktogramme außen gekennzeichnet),
Manueller Absperrhahn	Jeweils an den gasbetriebenen Abnehmern selber

6.9.2. Gasanlage der C38

Der vordere Teil des Schiff enthält keine Komponenten des Gassystems und ist deshalb hier nicht abgebildet.



6.9.3. Benennung der Komponenten der Gasanlage der Pantry

Position	Beschreibung
1	Gaskasten für Gasflasche (unter Deckel BB)
2	Lenzung Gaskasten
3	Kupferrohr 8mm
4	Verkleidung mit Leerrohr
5	Gaskugelhahn (im Schrank unter Herd)
6	Gasherd mit Backofen 3-Flammig

6.9.4. Ventilation/Belüftung

Die folgenden Ventilationsöffnungen müssen zur ausreichenden Belüftung bei einem Betrieb der Gasanlage im Salon geöffnet sein.

Pos	Art der Öffnung	Einbauort
1	Portlights	In der Fensterfläche im Bereich der Pantry in der Höhe der Aufbauseiten, auch die gegenüber liegenden Fenster
2	Niedergang	Niedergang zum Salon/Pantry
3	Decksluken	Im Bereich der Pantry/Salon

6.9.5. Der sichere Betrieb der Gasanlage



Gefahr

- » Beim Wechseln der Gasflaschen nicht Rauchen und keine offene Flamme verwenden!
- » Kraftstoffe mit offener Flamme verbrauchen den Sauerstoff im Raum und hinterlassen Verbrennungsrückstände im Fahrzeug. Wenn die Geräte in Gebrauch sind, ist für eine ausreichende Belüftung zu sorgen.
- » Öffnen Sie die vorgesehenen Belüftungsöffnungen während des Gebrauchs. Verwenden Sie niemals den Herd oder Ofen als Raumheizung. Versperren Sie niemals die Ventilationsöffnungen!



Warnung

Versperren Sie den Zugang zu den Komponenten des Gassystems nicht. Ein uneingeschränkter Zugang zu diesen Komponenten ist unbedingt und jederzeit zu gewährleisten.



Achtung

- » Schließen Sie die Gaszuführungsventile und das Ventil an der Gasflasche, wenn die Verbrauchergeräte nicht in Gebrauch sind. Schließen Sie die Ventile immer vor dem Anschluss einer neuen Flasche und unverzüglich in Notsituationen. Stellen Sie sicher, dass alle Ventile an den Verbrauchergeräten geschlossen sind, bevor Sie die Gasflaschen öffnen.
- » Benutzen Sie auf keinen Fall Reinigungsmittel die Ammoniak beinhalten.
- » Bei leeren Behältern halten Sie die Ventile der Gasflaschen geschlossen und trennen Sie den Anschluss. Montieren Sie danach Schutzhaube und Absicherungen. Lagern Sie die leeren Gasflaschen an einem gut belüfteten Platz auf dem offenen Deck oder in einem gassicheren Schrank, der ebenfalls über eine Lüftung nach außen verfügt und für diesen Einsatz vorgesehen ist. Die Flaschen müssen dabei gegen Fallen und Rollen gesichert sein.
- » Verwenden Sie den Gasflaschenraum oder Schrank nie als Lager für andere Geräte und Teile!
- » Lassen Sie Ihre Yacht niemals unbewacht, wenn die Gasanlage in Gebrauch ist!
- » Ein Camperverdeck darf in Verbindung mit der Option Gas nicht über den Auslieferungszustand ab Werk hinaus abgedichtet werden.
- » Nehmen Sie niemals Änderungen am Zustand des Flaschenkastens vor. Bringen Sie auch niemals Durchführungen in das Schiffsinne vom Flaschenkasten aus ein.
- » Installieren Sie niemals elektrische Anlagen oder Leitungen im Flaschenkasten!



Achtung - Lesen

Lesen Sie die mitgelieferten Bedienungsanleitungen der Hersteller vor dem Gebrauch der Geräte des Gassystems.

6.9.6. Vorgehensweise für den Austausch von Gasflaschen



Gefahr

Bevor Sie das Ventil von der Flasche lösen, muss das Gas aus der Leitung immer zunächst verbrannt worden sein. Warten Sie, bis die Flamme von selbst erlischt. Erst dann ist die Leitung drucklos. Ein Gasaustritt bei zugebautem Flaschenventil und demontiertem Druckminderer lässt auf ein beschädigtes Ventil der Flasche schließen. In diesem Falle müssen Sie den Druckminderer sofort wieder aufschrauben und einen versierten Fachmann mit der Reparatur beauftragen. Den Druckminderer dürfen Sie nie abmontieren, wenn die Flamme nicht erlischt.



Achtung

- » Lassen Sie Gasflaschen niemals fallen. Bei Transporten müssen die Ventile der Gasflaschen durch Schutzkappen gesichert werden.
- » Für den Transport von Gasflaschen verwenden Sie ein speziell dafür vorgesehenes Fahrzeug. Gelagerte Gasflaschen müssen immer gegen Verrutschen gesichert sein.
- » Beim Wechseln der Gasflasche im Cockpit muss der Niedergang geschlossen sein. Sorgen Sie während des Wechsels für eine gute Lüftung.

Die Vorgehensweise in Einzelschritten:

- » Schalten Sie alle Gasverbraucher und den Motor aus.
- » Drehen Sie den Schalter bzw. das Ventil an der Flasche
- » Schrauben Sie den Druckminderer von der Gasflasche am Flaschenventil ab. Verwenden Sie ausschließlich Werkzeug, das hierfür geeignet ist, um Anschluss und Fitting nicht zu beschädigen.
- » Bringen Sie die Ventilschutzkappe umgehend wieder an der leeren Flasche an.
- » Entfernen Sie die Ventilschutzkappe der neuen Gasflasche.
- » Lösen Sie die leere Flasche aus der Halterung und entnehmen Sie die Flasche aus dem Flaschenkasten
- » Setzen Sie die neue Flasche in die Halterung ein und sichern die Flasche.
- » Überprüfen Sie das Anschlußgewinde an der Flasche auf eventuelle Beschädigungen
- » Überwurfmutter vorsichtig ansetzen und handfest drehen. Gewinderichtung beachten.
- » Mit einem geeigneten Werkzeug die Überwurfmutter festziehen und auf Dichtigkeit hin überprüfen.
- » Inspizieren Sie nochmals die Verbindungen, und nur wenn diese korrekt angeschlossen sind, drehen Sie das Ventil am Druckregler auf.
- » Überprüfen Sie die Dichtigkeit der Anlage anhand des Manometers. Dieses darf keinen Druckverlust anzeigen.

6.9.7. Inspektion der Gasanlage:

Kontrollieren Sie das LPG System regelmäßig auf Leckagen. Kontrollieren Sie alle Anschlussverbindungen auf Leckagen wie folgt:

Regelmäßige Kontrolle mit einem Leckagemessgerät

- » Beobachtung des Gasdruckes nach Druckabfall bei geschlossenen Verbrauchern. Ventil der Gasflasche öffnen und dann wieder schließen (falls ein Druckmessgerät in der Zufuhrleitung installiert ist)
- » Manuelle Leckagenprüfung: Test mit Seifenwasser oder Waschmittellösung (Verbraucherbrenner Ventile geschlossen und Gasflasche und System Ventile offen)



Gefahr

- » Benutzen Sie niemals eine offene Flamme zum Leuchten während der Kontrolle von Leckagen.
- » Beim Wechsel der Flaschen auf keinen Fall rauchen und offene Flammen vermeiden.
- » Flaschen mit beschädigtem Gewinde dürfen nicht verwendet werden. Es besteht die Gefahr des Austritts von Gas.
- » Kein Dichtmittel oder Fett am Flaschenanschluss oder den Ventilen verwenden.



Achtung

- » LPG-Leitungen und Anschlüsse sollten regelmäßig, mindestens einmal jährlich kontrolliert werden und bei Schädigungen ausgetauscht werden.
- » Falls eine Leckage auftritt, schließen Sie umgehend das Ventil an der Gasflasche und lassen Sie die Störung vor der Wiederbenutzung unbedingt beseitigen. Die Reparaturen müssen von einer fachlich kompetenten Person ausgeführt werden.
- » Zur Überprüfung der Gasanschlüsse an den Gasofen muss die Frontblende demontiert werden.

6.9.8. Dichtigkeitstest der Gasanlage

Bei geschlossenen Geräteventilen!

1. Flaschenventil öffnen; Flaschenventil schließen.
2. Abwarten, bis sich der angezeigte Manometerdruck stabilisiert hat.
3. Druck am Manometer 3 Minuten lang beobachten.
4. Wenn der Druck konstant bleibt, ist kein Leck vorhanden, wenn der Druck fällt, ist ein Leck vorhanden.



Gefahr

Verwenden Sie die Flüssiggas-Anlage nicht mehr, bevor das Leck repariert ist!

6.10. Strahlruder

Position	Strahlruder	Stromquelle
1	Optionales Bugstrahlruder fest verbaut in Tunnel	Eine zusätzliche Batterie unter vorderer Kojе seitlich neben dem Wassertank, Batterien versorgen auch die Ankerwinch



Achtung

Das Schalten der Strahlruder kann das Boot derart beschleunigen, dass Personen umgerissen werden oder von Bord geschleudert werden. Das gilt im Besonderen für Personen, die sich auf dem Vordeck aufhalten und sich nicht ausreichend festhalten.

Die Strahlruder müssen erst am Plotter aktiviert werden, es ist kein separater Hauptschalter installiert,



Achtung - Lesen

Die optionalen Strahlruder werden vom Stb. Steuerstand über das entsprechende Bedienpanel angesteuert. Siehe dazu die der Dokumentation dem Boot beiliegende, separate Bedienungsanleitung des Strahlruderherstellers..

6.10.1. Schwarzwasseranlage [Toilettenspülung]

In einigen Revieren der Erde ist das Ablassen von Schwarzwasser und teilweise auch Grauwasser nicht erlaubt. Das Boot hat deshalb Verschlusseinrichtungen, um diese Restriktionen einzuhalten und ein Ablassen zu verhindern.

Die über die Seite https://www.bavariaplus.de/en/s/bavis_start im Internet einsehbaren Filme und Dokumentationen helfen beim Verständnis und bei der Bedienung der Bordsysteme. Die folgende Liste und die angehängte Zeichnung erklären das System und die Lage der Verschlusseinrichtungen, bitte lassen Sie sich bei Übergabe diese Systeme genau erklären. Alle Toiletten lenzen direkt in Fäkalientanks, ein Lenzen direkt ausserbords ist nicht möglich, dies entspricht der Forderung der Sportbootrichtlinie.

Absaugen der Tanks: Erst Stutzen an Deck öffnen und dann den landseitigen Absaugstutzen befestigen.

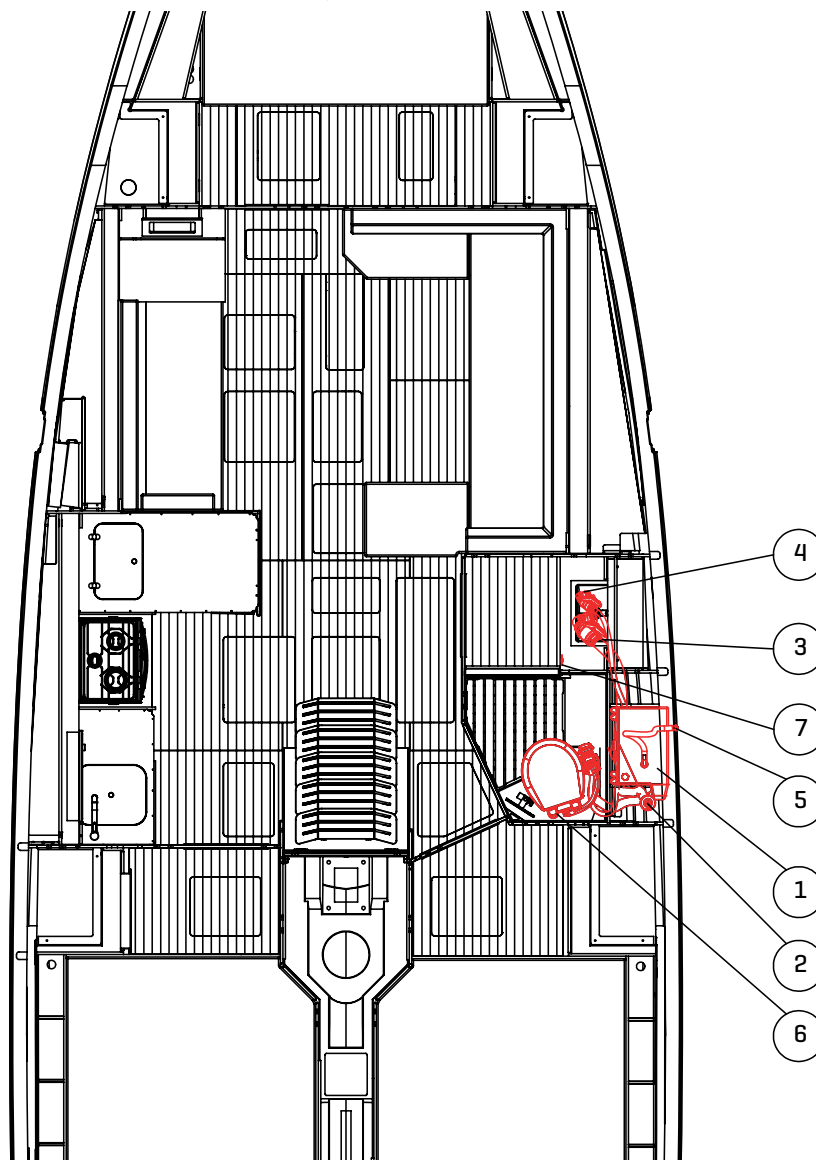


Achtung

Prüfen Sie vor dem Absaugen die Entlüftungsleitung des Fäkalientanks, die Absaugöffnungen befinden sich jeweils direkt über den Tanks auf dem Laufdeck. Siehe hier vor allem die entsprechenden Pläne.

Reinigen und spülen Sie regelmäßig den Schwarzwassertank, lassen Sie diesen nicht über längere Zeit befüllt, es ist sonst eine unangenehme Geruchsentwicklung möglich

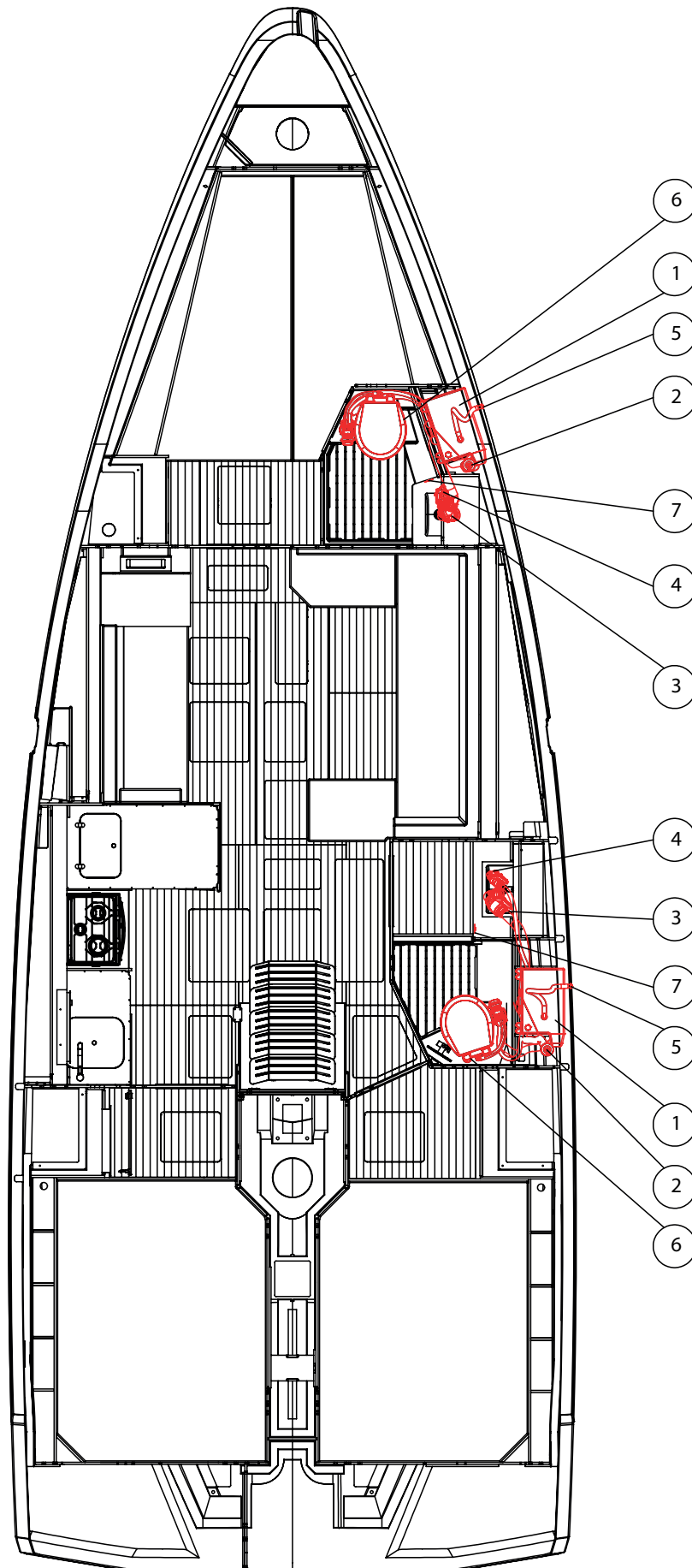
6.10.2. Schwarzwasser an Bord der C38 - Layout 1



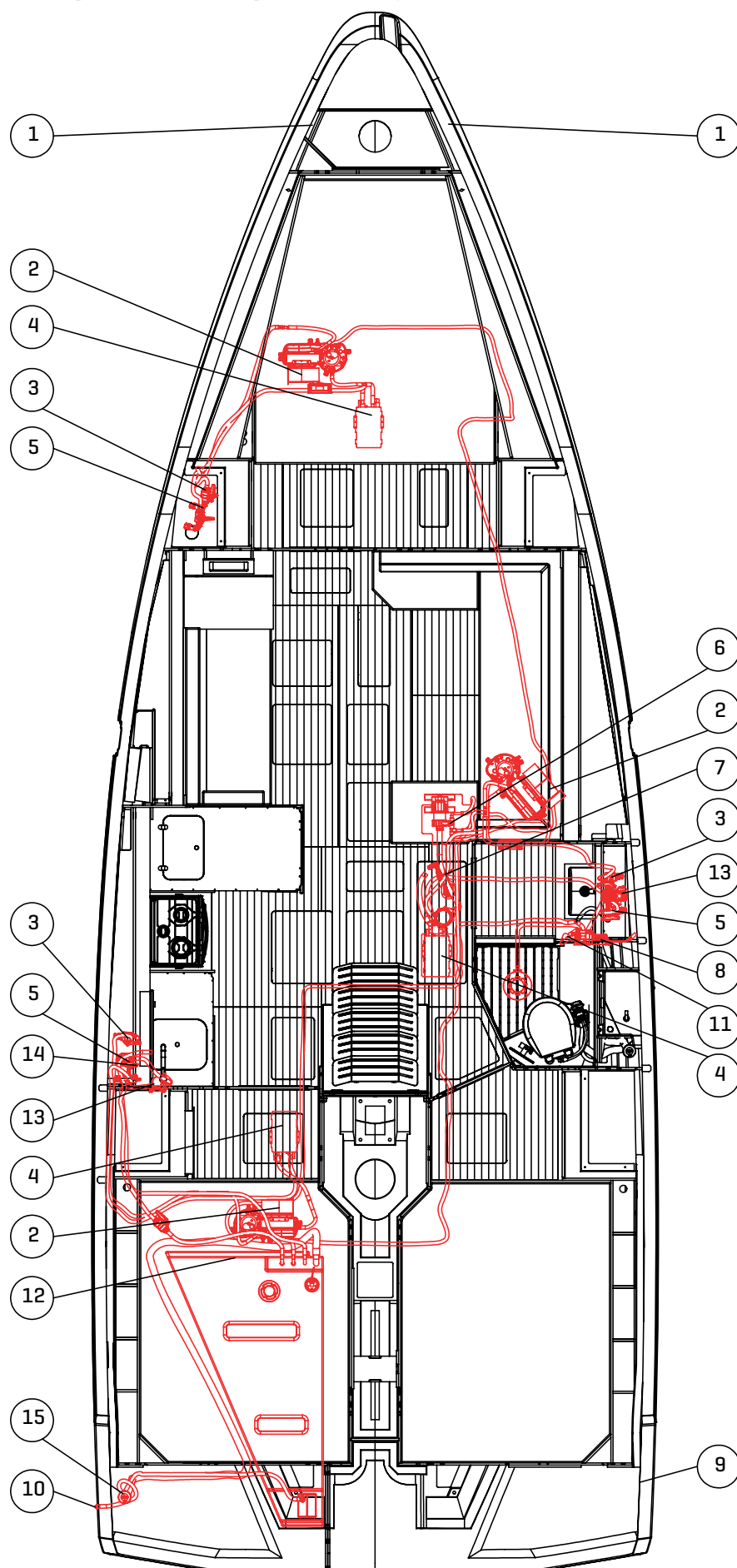
6.10.3. Schwarzwassersystem, Schwarzwasser an Bord der C38

Position	Beschreibung
1	Fäkalientank, ca. 70 L
2	Decksabsaugung Fäkalientank
3	"Auslass Fäkalientank/ Auslass Seewassertoilette"
4	Ansaugung Toilettenspülung
5	Entlüftung Fäkalientank
6	manu. Seewassertoilette
7	Tankstandanzeige

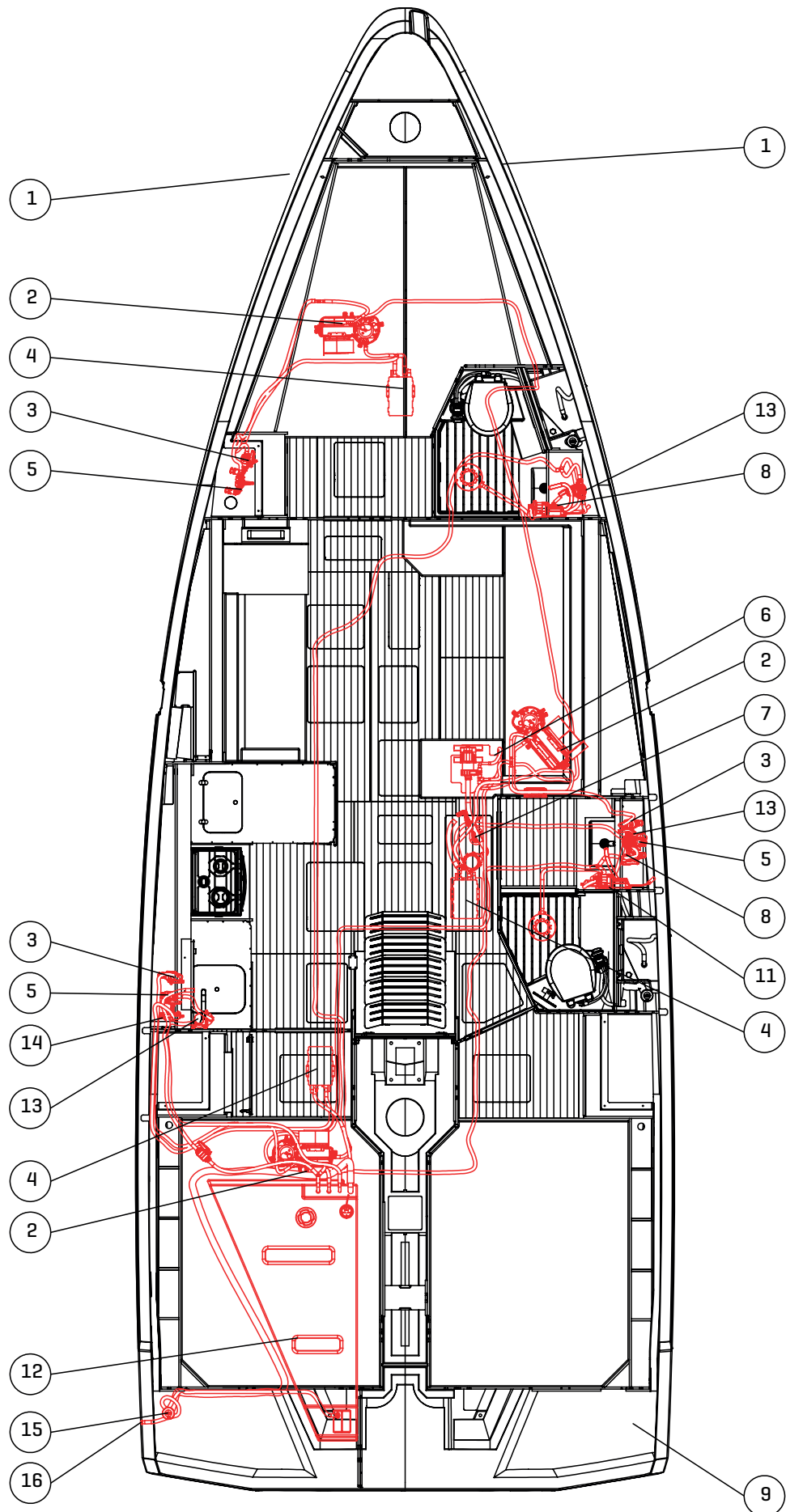
6.10.4. Schwarzwasser an Bord der C38 - Layout 2



6.10.5. Systemzeichnung Grauwasseranlage mit Tank Layout 1



6.10.6. Systemzeichnung Grauwasseranlage mit Tank Layout 2



6.10.7. Grauwassersystem, Komponenten

Position	Beschreibung
1	Lenzung Ankerkasten
2	Klimaanlage
3	Auslass Klimaanlage
4	Sumpfwanne Klimaanlage
5	Auslass Sumpfwanne
6	Klimapumpe
7	Ansaugung Klimapumpe
8	Duschpumpe
9	Auslass Motor
10	Entlüftung Grauwassertank
11	Sumpfwanne Grauwassersystem
12	Grauwassertank, ca. 210L
13	Pumpe Grauwassertank
14	Auslass Grauwassertank
15	Decksabsaugung Grauwassertank [Deck]

6.11. Toiletten und Abwasser

Die Toiletten lenzen bei Bavaria Yachten immer direkt in den jeweiligen Fäkalientank, erst danach ist die Abgabe vom Tank über die Decksabsaugung oder die Einleitung ins Gewässer möglich.

Toiletten	Abgabemöglichkeiten	Ort der Ventile
Toilette/Dusche (Stb), Tank jeweils hinter der Wandverkleidung	Direkt in den dazugehörigen Tank, erst danach außenbords über Seeventil	Das Ventil zum Ablassen nach außenbords befindet sich unter dem Waschbecken des Toilettenraums, Absaugung immer decksseitig direkt über dem Tank



Achtung

- » Falls Sie sich in Gewässern befinden, in denen keine Abgabe von Fäkalien erlaubt ist, wird das Endventil eventuell von einer Behörde so verschlossen und verplombt, dass keine Abgabe außerbords mehr möglich ist.
- » Abwassertanks dürfen auf keinen Fall überfüllt werden, da die Gefahr des Rückflusses ins Wasserfahrzeug besteht.
- » Vermeiden Sie es, die Abwassertanks dem Winterfrost auszusetzen, da durch die Expansion die Tanks und Leitungen der Anlage platzen können. Frostschutzmittel in den Tanks während der Winterzeit verhindert ein Auffrieren der Inhalte.
- » Entleeren Sie die Abwassertanks vorsorglich, wenn Sie das Wasserfahrzeug für einige Zeit nicht verwenden werden.

6.12. Steueranlage

Ihre BAVARIA C38 wird über die Doppelsteueranlage über zwei Steuerräder und ein Ruderblatt, bei Docking Manövern auch über die Strahlruder gesteuert. Die beiden Steuerräder greifen auf den zentralen Quadranten über eine Seilzuganlage zu. Der Quadrant ist zwischen den Steuerrädern unter dem Cockpitboden zugänglich. Dort ist auch der optional verbaute Autopilot zu erreichen.



Warnung

Fehler im Steueranlagensystem können zum Verlust der Kontrolle über das Boot führen. Jegliche Veränderungen in der Steuerung, wie Lockerungen, Anspannungen, Spiel usw. müssen überprüft werden und schnellstmöglich von einer fachlich kompetenten Person repariert werden.

Das Steuersystem ist für Steuerräder mit einem maximalen Durchmesser von 800mm ausgelegt, Räder mit größerem Durchmesser überlasten die Mechanik oder führen zur Kollisionen auf Grund begrenzten Bauraumes. Es sind nur Räder ohne Auskrugung nach vorn oder achtern zu installieren.

**Achtung - Lesen**

Informieren Sie sich Anhand der Herstellerangaben (Systeminformationen) über die Funktion der Steuerung, das Handbuch des Herstellers wird hier hilfreich sein.

Alle Komponenten der Steueranlage müssen einer regelmäßigen Inspektion und Wartung unterzogen werden, um eine sichere Funktion zu gewährleisten. Detaillierte Anweisungen zu Motor und Steueranlage (z.B. Wartungsintervalle) entnehmen Sie bitte dem Herstellerhandbuch.

**Information**

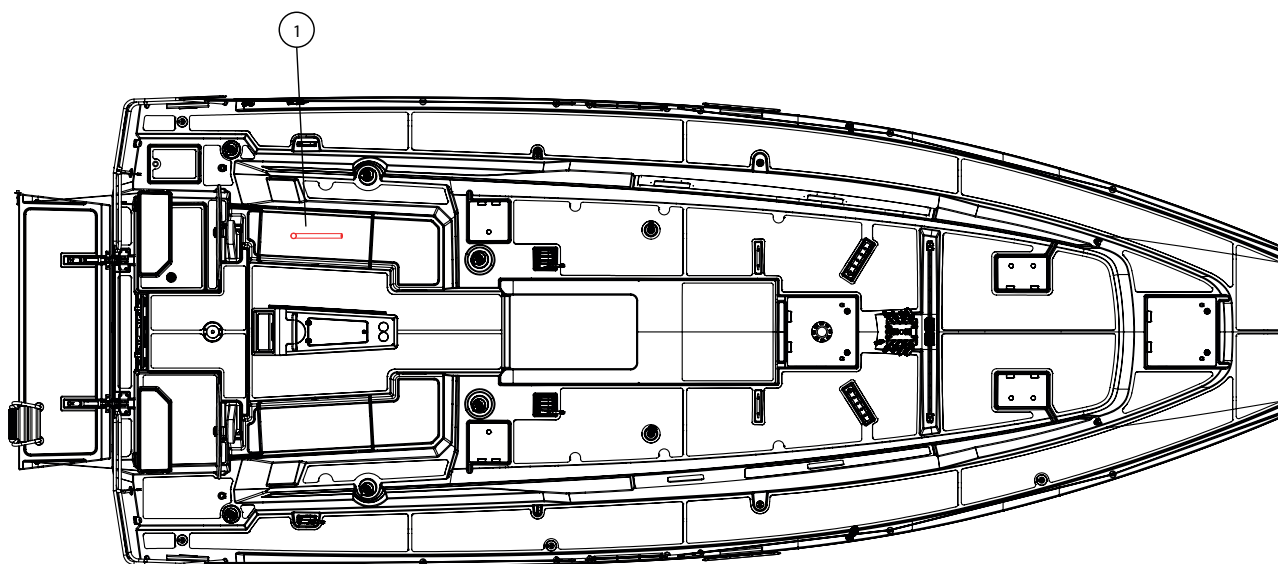
Als Steuereinrichtung dienen die beiden Steuerräder an den Steuerständen.

Die C38 besitzt zwei Steuerpositionen, eine Steuersäule BB, eine weitere Stb. Die C38 kann auch mit einer Fernsteuereinrichtung (optionaler Autopilot) betrieben werden, die direkt auf die Steueranlage zugreift, diese Ausrüstung ist optional und wird unter dem Cockpitboden im achteren Bereich verbaut. Für deren Nutzung und Einschränkungen lesen Sie bitte die entsprechenden technischen Informationen.

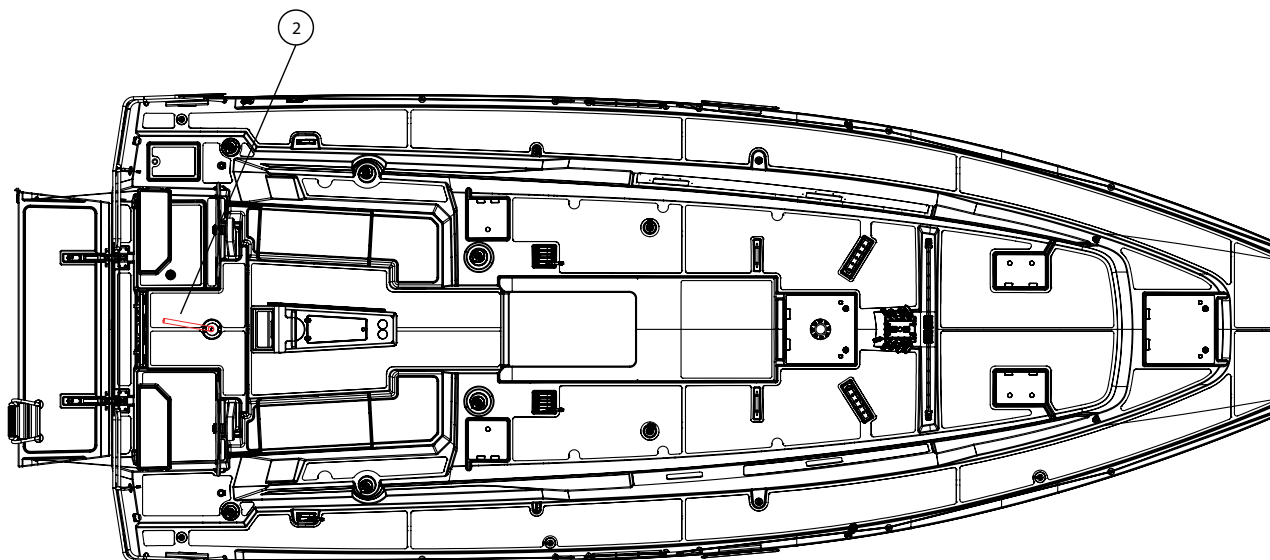
6.13. Notsteuereinrichtung

Position	Stauplatz/Anwendungsort
1	Verstaut in BB Backskiste
2	Mitte des Cockpitbodens zwischen den Steuerständen

6.13.1. Stauplatz der Notpinne



6.13.2. Steuerposition mit der Notpinne



Die optimale Steuerposition ist bei diesem Boot knieend, oder sitzend auf dem Cockpitboden, den Rücken an Backskiste gelehnt und mit den Füßen gegenüber eingespreizt, die Pinne möglichst mit beiden Händen gefasst; Blick nach vorn, eine weitere Person positioniert sich weiter oben über Deck um den Überblick zu behalten. Diese Person kommuniziert mit dem Rudergänger und gibt dem Rudergänger Anweisungen. Es ist ratsam, sich am Ruder abzuwechseln.



Achtung

Beachten Sie, dass bei der Benutzung der Notpinne die Sicht für den Rudergänger beeinträchtigt ist. Stellen Sie sicher, dass immer ein Ausguck positioniert ist und mit dem Rudergänger kommunizieren kann.

Die Ruderpinne muss auf Grund der Geometrie nach achtern auskragend aufgesteckt werden. Die Nutzung ist daher ungewöhnlich und muss geübt werden.

Die Notpinne sollte nach vorn auskragend aufgesteckt werden, dies ist durch die Geometrie der Steuerung und wegen der Steuerräder erforderlich. Die Steuerung ist zunächst ungewohnt und erfordert Konzentration, am besten wird es sich sitzend steuern lassen.



Information

Sollte die Übertragung der Steuerimpulse vom Rad auf das Ruder ausfallen, dann kann das Boot, bei reduzierter Geschwindigkeit mit einer dafür vorgesehenen Notsteuereinrichtung über eine Notpinne gesteuert werden. Es empfiehlt sich, dafür die Segelfläche zu reduzieren und die Segelflächen so durch gezieltes Reffen aufzuteilen, dass möglichst wenig Ruderdruck anliegt. Die Notpinne greift direkt auf die Ruderwelle am oberen Ende und ist nicht untersetzt. Die Notpinne befindet sich in dem Stauraum auf Backbord Seite.

Dazu die Ruderlagerabdeckung öffnen, dann die Notpinne auf das Ruderwellenende stecken, die Pinne im Betrieb immer auch nach unten drücken und gegen Verlust sichern.

Es empfiehlt sich, das Aufstecken und Steuern im Rahmen der Notfallübungen auszuprobieren.

6.14. Ankerwinde/Spill

Auf dem Vordeck ist eine Ankerwinde verbaut. Deren Kette läuft unter Deck in den Kettenkasten ein. Siehe hierzu den Plan „5.5.2. Decksplan des Bootes“ auf Seite 25.



Achtung

Winden und Ankerwinden erzeugen enorme Kräfte. Daher sollten Sie immer Folgendes beachten:

Halten Sie Hände und Füße von der Ankerwinde fern.

Lassen Sie die Ankerwinde nur von erfahrenen Mannschaftsmitgliedern bedienen.

Vermeiden Sie unbeabsichtigtes Betätigen der Schalter/Taster.



Information

Das Wasserfahrzeug ist mit einer elektrischen Ankerwinde auf dem Vordeck ausgerüstet. Die Ankerwisch muss am Elektropanel freigeschalten werden.

Die Ankerwinde kann von vorn mit der dazu gehörigen Bedienung betätigt werden, diese ist in dem Ankerkasten vorn gestaut und vom Deck aus über die Decks Luke zu erreichen. Der Zug der Ankerkette oder des Ankerseils muss auf den Bugbeschlag gelegt werden, um die Wisch zu entlasten. Lassen Sie sich bei Übergabe Ihrer Yacht in deren Bedienung einweisen.

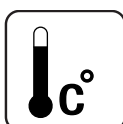
6.15. Frischwasseranlage

Die Yacht besitzt im Bugbereich einen optionalen Wassertank von ca. 250 Litern und einen Tank mit 210 Litern Fassungsvermögen unter der Kojenachtern mit. Die Frischwasserzufuhr erfolgt von der BB Seite auf dem Deck vorn und achtern. Der Einfüllstutzen ist mit einer Verschlusskappe versehen, der Rand des Einfüllstutzens ist mit „WATER“ markiert. Die Entnahme aus dem Tank erfolgt über eine Schlauchleitung, die zur Druckwasserpumpe führt. Das System ist eingeschaltet immer mit Druck beaufschlagt. Arbeitet die Pumpe trotz festem Absperren aller Abnehmer weiter, sollte die Wasserleitung auf Dichtigkeit überprüft werden. Die Pumpe ist durch einen Filter geschützt. Dieser muss regelmäßig überprüft und, falls notwendig, auch gesäubert werden.

Position	Beschreibung
1	Frischwassertank Vorschiff ca. 250L [optional]
2	Einfüllstutzen Frischwassertank [Deck]
3	Entlüftung Frischwassertank
4	Füllstandsensor Frischwassertank
5	Waschbecken
6	Spüle Küche
7	Dusche
8	Cockpitdusche [Deck]
9	Boiler 40L, Mischventilboiler
10	Frischwasserversorgung
11	"Installationsbrett mit Frischwasserpumpe, Pumpenfilter, Absperrhähnen"
12	Druckwasseranschluss [Deck]
13	Motoranschluss
14	Frischwassertank Achter ca. 210L

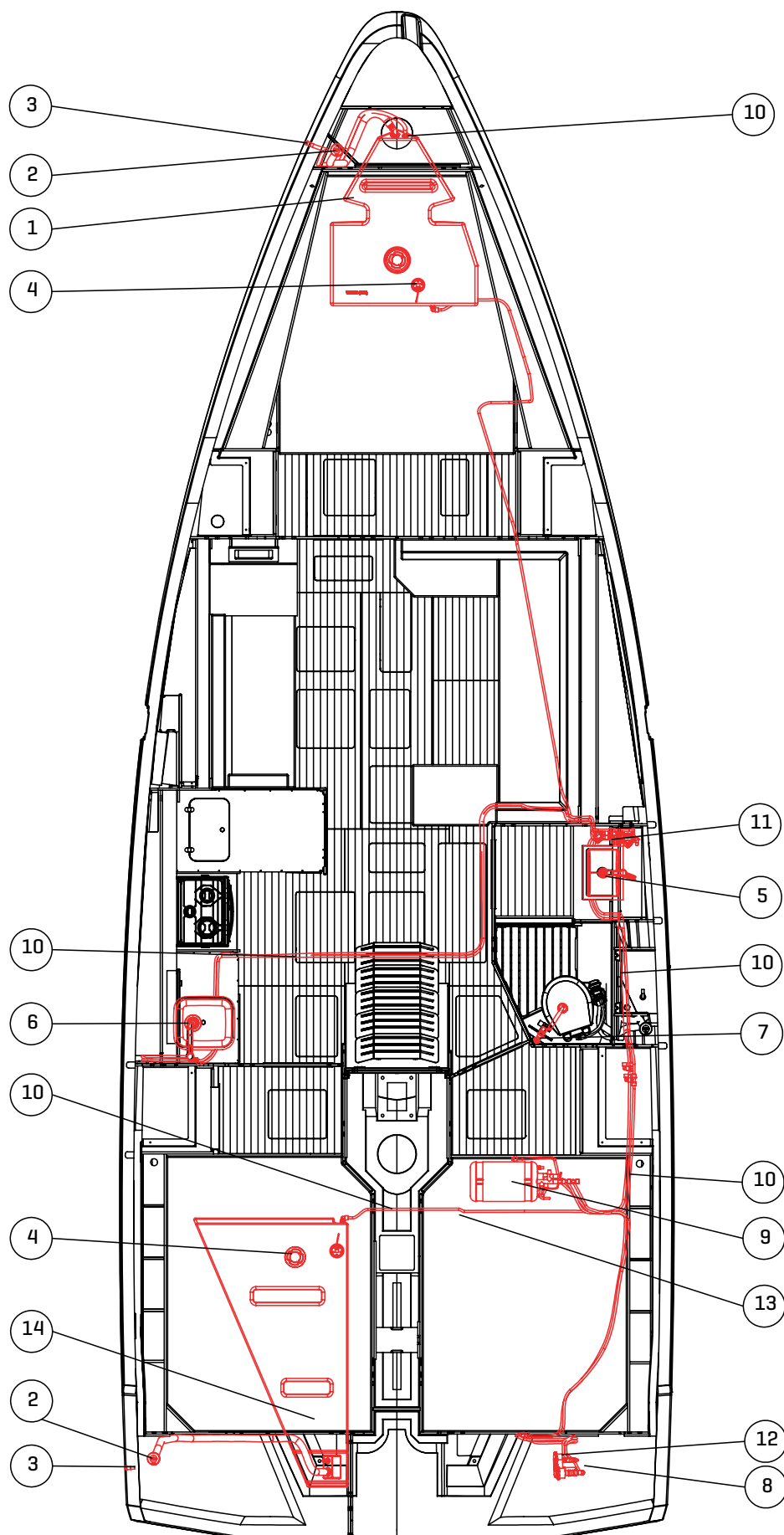


Achtung

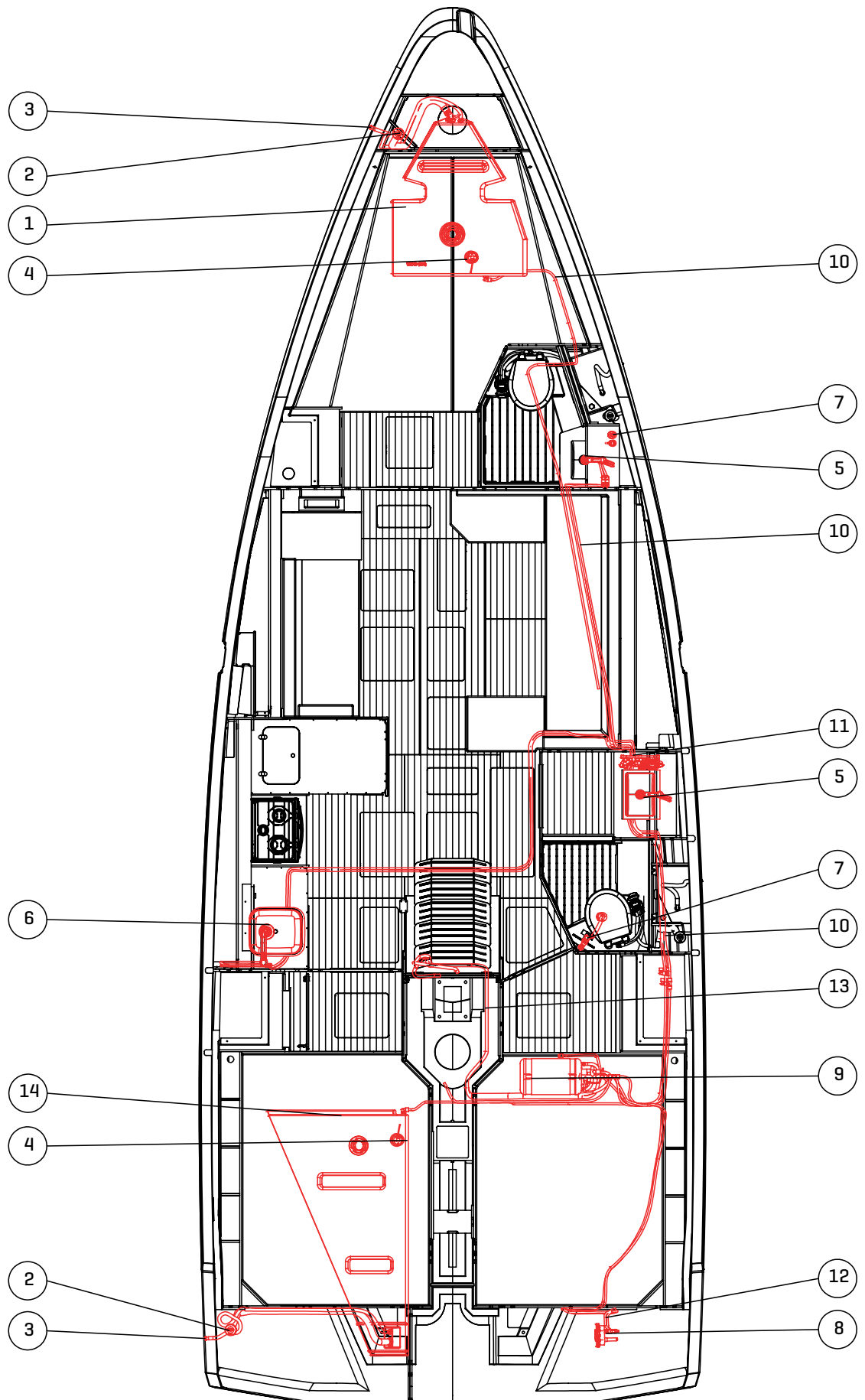


- » Das Warmwasser aus dem Frischwassersystem kann sehr heiß sein - bitte achten Sie auf Ihre Gesundheit und Ihr Wohlbefinden - das Wasser immer zunächst etwas kälter einstellen, dann langsam wärmer drehen.
- » Wenn der Frischwassertank leer ist, dann muss die Druckwasserpumpe ausgeschaltet werden!

6.15.1. Lageplan der Komponenten des Frischwassersystems Layout 1



6.15.2. Lageplan der Komponenten des Frischwassersystems Layout 2



7. Navigation und Handhabung

7.1. Einsatz der Maschinen

Der auf Ihrem Boot installierte Antriebsmotor ist ein Diesel Motor mit einem Saildrive.

Die Antriebsanlage ist eine technisch komplexe Anlage. Beachten Sie daher genau die vom Hersteller gelieferten Anweisungen und Hinweise sowie Gebote, vor allem die sicherheitsrelevanten Einzelheiten sowie die Wartungsintervalle sind hier von höchster Wichtigkeit.

Lassen Sie sich bei Übergabe deren Funktionen genau erklären. Fragen Sie unbedingt nach, falls Unklarheiten bestehen sollten.

Ihr lokaler Händler oder Yanmar-Experte wird Ihnen gerne helfen, auch telefonisch. Sollten Sie sich die spezifische Anweisung Ihres Antriebes in Ihrer Sprache herunterladen wollen, dann besuchen Sie bitte die Website des Herstellers.

Dem Boot liegen die Anweisungen zum Antrieb auf englischer Sprache bei. Achten Sie darauf, dass Sie keine Kraftstoffleitungen beschädigen und kontrollieren Sie deren Zustand regelmäßig. Platzieren Sie nie entflammbare Materialien auf oder in die Nähe von heißen Teilen!



Warnung

Lassen Sie während des Betriebes niemals Ihre Kleidung mit den beweglichen Teilen des Motors in Berührung kommen. Gerät ein Körperteil oder ein Teil Ihrer Kleidung in die vordere Antriebswelle, den Keilriemen, die Propellerwelle usw., kann dies zu schweren Verletzungen führen. Überprüfen Sie, dass sich auf dem Motor oder in seiner unmittelbaren Nähe keine Werkzeuge, Stoffteile usw. befinden.

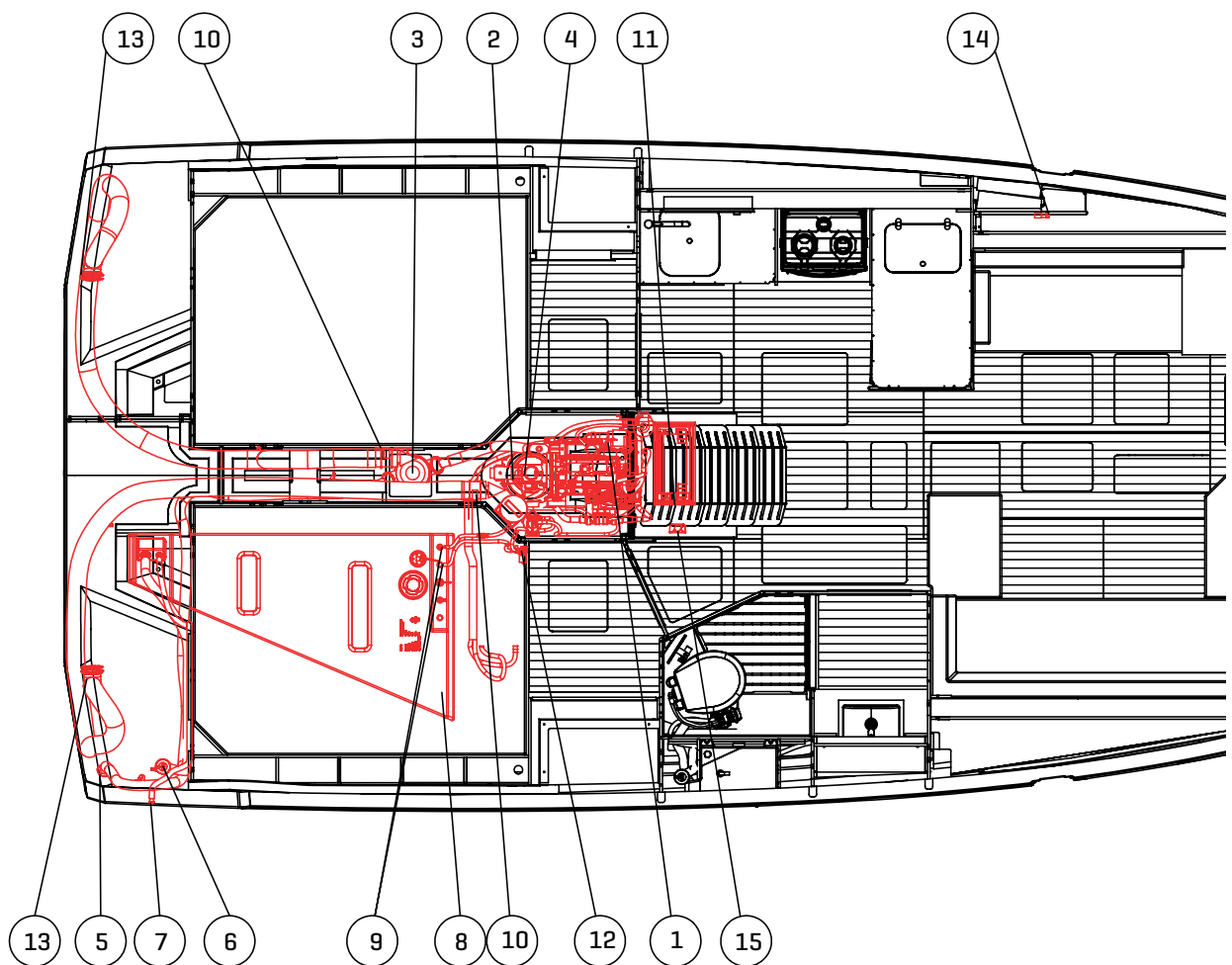


Information - Vor dem Starten des Motors

- » Kontrollieren Sie den Maschinenraum auf Brandgeruch und die Kraftstoffleitungen auf Schäden und Leckagen.
 - » Kontrollieren Sie die Bilgewasserstände auf Rückstände.
 - » Stellen Sie sicher, dass die Ventilationsöffnungen frei sind, um Überhitzungen zu vermeiden. Prüfen Sie außerdem, ob die Zuluft und die Abluftführung ausreichend funktionieren.
 - » Stellen Sie sicher, dass Sie ausreichend Kraftstoff für die vorgesehene Reise mitführen - sehen Sie bitte eine Reserve zur Sicherheit vor.
1. Öffnen Sie das Seeventil (falls vorhanden).
 2. Kraftstofftankhahn öffnen.
 3. Setzen Sie den Fernbedienungshebel auf die Position NEUTRAL.

7.2. Motor und dessen Peripherie

Position	Beschreibung
1	Motor
2	Getriebe, Saildrive, Ansaugung Kühlwasser Motor
3	Auspuff- Wassersammler Motor
4	Seewasserfilter
5	Auslass Motor
6	Kraftstoff- Einfüllstutzen
7	Entlüftung Kraftstofftank
8	Kraftstofftank ca. 244 L
9	Kraftstoffvor-/ rücklauf
10	Lüfter Motorraum
11	Starterbatterie Motor
12	Kraftstoffhahn Motor
13	Belüftung Motorraum
14	Tasterknopf Motor
15	Hauptschalter Motor



7.2.1. Abgasanlage

Die Yacht ist mit einer nassen Auspuffanlage versehen, d.h. in den Abgaskrümmen wird Seekühlwasser eingespritzt und bewirkt damit eine Abkühlung und Bindung der Abgase. Das Gemisch wird nach unten in einen Schalldämpfer/Wassersammler geleitet, läuft dann im Motorraum nach achtern und tritt über der Wasserlinie achtern aus.

Der Auspuffschlauch besteht aus einem synthetischen Gummi, in den eine Stahlschnecke eingearbeitet ist. Der Schlauch ist hitzebeständig, allerdings nur begrenzt. Deshalb darf der Seewasserzufluss 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 Temperatursensor 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 Motorenherstellers).



Gefahr

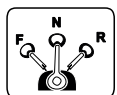
Starten Sie den Motor auf keinen Fall, wenn Sie Kraftstoffleckagen entdecken oder Gase bemerken. Stellen Sie sicher, dass die gesamte Mannschaft das Boot verlässt und eine qualifizierte Person den Schaden so bald wie möglich repariert.



Achtung

- » Lassen Sie den Motor niemals ohne Abdeckung laufen, um den Kontakt mit sich schnell bewegenden Motorteilen zu verhindern!
- » Entfernen Sie niemals Schutzvorrichtungen von beweglichen Teilen an Motoren.
- » Dieses Boot darf nicht mit einer höheren Maschinenleistung betrieben werden als vom Hersteller angegeben.
- » Reduzieren Sie Ihre Geschwindigkeit bei hohem Verkehrsaufkommen und schlechten Wetterbedingungen sowie schlechter Sicht, hohen Wellen und starkem Wind. Achten Sie auf Ihren Schwell und nehmen Sie bitte Rücksicht auf Ihre Nachbarn und Gebote bzw. Verbote.
- » Halten Sie sich nicht auf der Plattform achtern auf, sobald das Boot auf Fahrt geht.
- » Bei schnelleren Geschwindigkeiten sollte sich niemand im Bugbereich aufhalten.
- » Prüfen Sie regelmäßig, ob durch den Auspuff auch Seewasser abgegeben wird.

7.3. Propeller



Information

Wird ein Faltpropeller verwendet, muss das Getriebe beim Segeln im Rückwärtsgang stehen. Mit einem Festpropeller muss das Getriebe im Leerlauf oder Rückwärtsgang stehen. Ein Festpropeller auf rückwärts bremst die Fahrt, bewirkt aber leiseres Segeln.

7.4. Sicht von den Steuerständen

Die Internationale Bestimmung zur Vermeidung von Schiffskollisionen [COLREG], sowie die Gesetze der Seeschiffahrtsstrassen-Ordnung [SeeSchStrO] besagen, dass zu jeder Zeit ein entsprechender Ausguck vorzusehen ist und die Wegerechte beachtet werden müssen. Stellen Sie jederzeit sicher, dass keine anderen Fahrzeuge ihren Weg kreuzen.



Achtung

Das Sichtfeld des Bootsführers kann durch große Trimm- und Krängungswinkel und durch andere Faktoren, die durch eine oder mehrere der nachstehenden veränderlichen Betriebsbedingungen verursacht sind, beeinträchtigt werden:

- » Trimmwinkel durch Ladung und Ladungsverteilung
- » Geschwindigkeit
- » Seegang
- » Regen und Spritzwasser
- » Dunkelheit und Nebel
- » Innenbeleuchtung des Fahrzeugs
- » Anbringung von Dächern und Seitenpersenningen
- » Personen und bewegliches Gerät im Sichtfeld des Bootsführers

7.5. Bedienungseigenschaften



Achtung

- » Die Bedingungen bei Seegang sind sehr unterschiedlich und Wasserfahrzeuge können immer in Situationen kommen, die die Boote und Skipper an die Grenzen Ihrer Leistungsfähigkeit bringen. Rechnen Sie immer mit Fehlern und Störungen, handeln Sie immer mit einer Sicherheitsmarge. Vermeiden Sie abrupte Drehungen mit hoher Geschwindigkeit insbesondere in engen Fahrwassern.
- » Für den Bootsführer ist eine umfassende Ausbildung vor der ersten Fahrt absolut erforderlich
- » Bedenken Sie, dass die Faktoren wie Höhe über NN, Außentemperaturen, Ladung und Unterbodenbewuchs das Fahrverhalten der Yacht beeinträchtigen können.

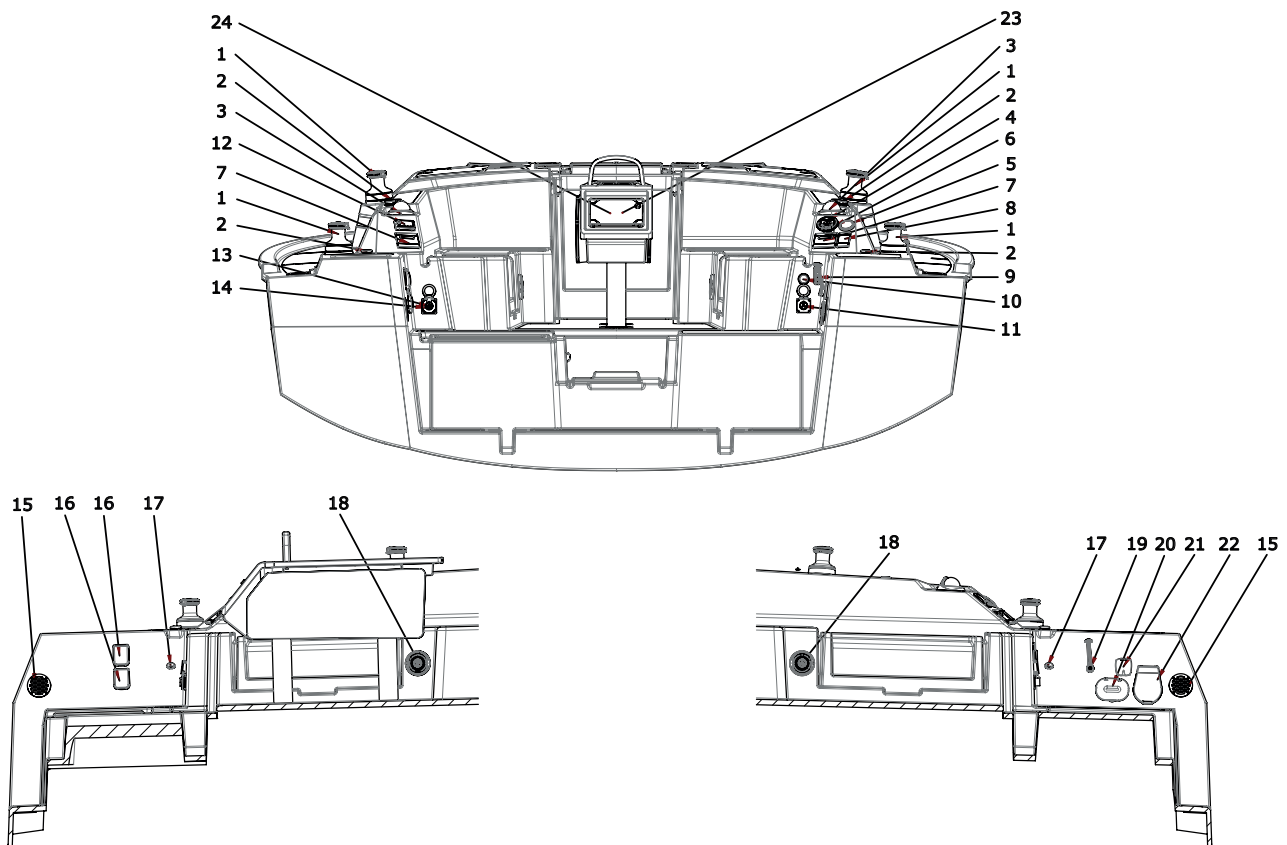


Information zu den Bedienungseigenschaften

- » Das Wasserfahrzeug wird aus einer Kombination von statischem Auftrieb durch Verdrängung und teilweise auch dynamischen Auftrieb getragen.
- » Um Abnutzungen an der Propelleranlage frühzeitig zu erkennen und Schäden zu vermeiden, werden regelmäßige Kontrollen empfohlen. Damit wird die maximale Leistung erhalten und die Lebensdauer des Motors verlängert.
- » Stellen Sie sicher, dass die Mannschaft über das Fahrverhalten und die Dynamik dieses Schiffes vor Antritt einer Reise/Fahrt informiert ist.
- » Passagiere müssen vor der Ausführung von schnellen Manövern angewiesen werden, sich hinzusetzen und gut festzuhalten.
- » Der Bootsführer sollte scharfe, unangekündigte Manöver vermeiden. Passagiere sollten deswegen während der Fahrt auch immer sitzen und sich gut festhalten.
- » Beim Betätigen des elektrischen Salontischs und der Badeplattform unbedingt darauf achten, dass keine Körperteile eingeklemmt werden.

7.5.1. Abbildung des Instrumentenpanel

Die nachfolgende Abbildung bildet das Instrumentenpanel in voller Ausrüstung ab, eventuell sind bei Ihrem Boot nicht alle dargestellten Optionen bei Auslieferung verbaut.



7.5.2. Legende Motor und dessen Peripherie [inkl. Generator]

Position	Beschreibung
1	Nmea Backbone Service Point Option
2	Fusion Msav-750 Option
3	12v Steckdose
4	Ac Steckdose
5	Ukw Funk V60 Option
6	Leselicht
7	Usb Steckdose Option Audio
8	Wireless Handset H60 Option
9	Kartenplotter Zeus3s 9" Option
10	Lichtschalter Vs Kabine
11	Lichtschalter Salon
12	Minusschiene
13	Leistungsverteilung Basissystem
14	Control Unit Sailboat Dc-12v
15	Inverter Option
16	Ac Verteiler Klimanlage Option
17	Ac Verteiler 230v Option
18	Ac Verteiler 120v Option
19	Ais Antenna Splitter Option
20	Ais Transponder Option
21	Forward Facing Sonar Black Box Option
22	Network Router Option
23	Schalter Bilgepumpe Manuell/Aus/Automatik Salon Bilge
24	Schalter Bilgepumpe Manuell/Aus/Automatik Motorraum Bilge
25	Anker/Bugstrahlruder Batterie Hauptschalter Option
26	Motor Batterie Hauptschalter
27	Servicebatterie Batterie Hauptschalter
28	Control Panel Sailboat Dc-12v
29	Multicontrol Panel Webasto Heizung Option
30	Fernbedienung Inverter Option
31	Schalter Inverter
32	High Bilge Alarm
33	Sicherung Box 1 + 2 + Relaisbox

7.6. Navigationsbeleuchtung

Das Schiff ist mit Navigationsbeleuchtung ausgerüstet, das den internationalen Bestimmungen zur Vermeidung von Schiffskollisionen [COLREG] entspricht.



Achtung

- » Kontrollieren Sie die Funktion der Navigationsbeleuchtung vor der Reise und führen Sie Reserveglühbirnen/ LED's für alle Navigationsleuchten mit.
- » Ersetzen Sie die Leuchtmittel nur durch die entsprechenden Ersatzteile der gleichen Leistung [Watt/Type]!



Information

Zum Fahren bei Nacht benötigen Sie Navigationsbeleuchtung. Die Fahrtlichter/Navigationslichter sind von der Schalttafel aus zu bedienen. Ihre BAVARIA Yacht ist mit folgenden Navigationslaternen ausgerüstet:

- » Backbordlaterne am Bugkorb
- » Steuerbordlaterne ebenfalls am Bugkorb
- » Toplicht Masttop
- » Hecklaterne Heckkorb STB

7.7. Ankern, Festmachen und Abschleppen – Sicherheitshinweise

Der Buganker befindet sich fertig angeschlagen zum Fallen auf der Bugrolle. Die Kette fällt in einen Kettenkasten direkt unter der Winde, dieser ist über das vorderste Schott in der Segellast zu erreichen. Das Ende der Kette ist hier befestigt.

Zum Festmachen des Bootes sind an Bug und Heck sowie auf den Seitendecks Klampen angeordnet. Diese sind ausreichend solide dimensioniert und unterfüttert, um den Vorgaben der Richtlinie zu genügen und die Kräfte in einem geschützten Hafen aufzunehmen. Wenn das Boot längere Zeit unbeaufsichtigt ist, schützen Sie die Festmacher gegen Durchscheuern und unbeabsichtigtes Lösen. Als Option stehen die Ankerwinch mit oben liegende Seiltrommel zum Verholen der Yacht bereit. Die Bedienung erfolgt über ein Tastergerät, das über ein Kabel auf eine auf Bb Seite befindliche Steckdose in der Skipperkoje angeschlossen ist. Bitte beachten Sie auch hier die Hinweise und Anweisungen des Herstellers.



Achtung – Ankern – Geschleppt werden – An der Mooring liegen

Sollte Ihre BAVARIA C38 abgeschleppt werden, dann sollte die Schleppleine über die zwei vorderen Klampen geführt werden um die Last zu verteilen. Auch beim Liegen an der Mooring sollte so verfahren werden.

Beim Belegen einer achteren Mooringleine ist eine der achteren Klampen ausreichend bemessen.



Information

Es ist die Pflicht des Booteigners bzw. -führers sicherzustellen, dass die Festmacherleinen, Schleppleinen, Ankerketten und das Ankergeschirr für die Größe des Bootes ausreichend bemessen sind.

Es ist außerdem dessen Pflicht, dafür zu sorgen, dass die Anker und die dazugehörigen Ketten und Leinen immer klar sind und sich die notwendigen Festmacher- und Schleppleinen an Bord befinden und in einem gebrauchsfähigen Zustand sind. Der Eigner /Skipper sollte ebenfalls rechtzeitig bedenken, welche Maßnahmen beim Festmachen einer Schleppleine oder der Schleppleinen getroffen werden müssen.

Die in nachfolgender Tabelle aufgeführten Werte sind nach harmonisierter Norm berechnet. Dabei werden drei Lastfälle betrachtet. Beachten Sie bei der Auswahl der Leinen diese Lasten, die Last entspricht einer horizontal wirkenden Kraft.

Wenn Sie die Ankerwinde mit dem vollen Gewicht des Bootes belasten, können Schäden an der Winde resultieren. Es ist daher erforderlich, die Kette zusätzlich an einem separaten Festmacher zu belegen und damit die Winde zu entlasten.

Belastungen der Klampen und Schlepp- und Mooringleinen nach ISO 15084

Lasten nach ISO 15084:2003	Last in Newton	Last Gewichtskraft
Festmacher vorn beim Ankern und geschleppt werden	41,90 kN	4272 kg
Festmacher vorn am Steg belegt	34,2 kN	3486 kg
Festmacher achtern beim Festmachen	29,2 kN	2977 kg

**Achtung**

- » Beachten Sie bitte, dass bei schlechten Ankergründen und/oder Wetterbedingungen, Wellengang und Starkwind der Anker unter Umständen slippen kann. Sie müssen dann besondere Maßnahmen ergreifen, um die Haltekraft zu erhöhen oder den Ankerplatz verlassen.
- » Zum Schleppen kann auch Ankerleine verwendet werden. Geeigneter ist jedoch eine mindestens gleich starke, spezielle Schleppleine, die als Hahnepot auf die beiden vorderen Klampen geschoren ist. Bei längerer Belastung ist es ratsam, die Schleppleine als Schlaufe um den Bootskörper zu führen und die Kräfte auf das Boot gleichmäßig zu verteilen. Reling, Ankerwisch oder Bugkorb sind denkbar ungeeignet, um die Schleppleine zu halten.
- » Eine Schleppleine darf nur so belegt werden, dass sie sich auch unter Last slippen oder loswerfen lässt.
- » Scheuerstellen sind zu vermeiden! Schützen Sie die Festmacher gegen Durchscheuern und unbeabsichtigtes Lösen, wenn das Boot längere Zeit unbeaufsichtigt ist.
- » Die Bruchlast der Leinen / Ankerketten sollte nicht mehr als 80% der Bruchfestigkeit der Beschläge betragen, an denen die Leine oder Kette festgemacht wird.
- » Nur mit geringer Geschwindigkeit schleppen oder abschleppen lassen. Überschreiten Sie während des Schleppens niemals die Rumpfgeschwindigkeit des Fahrzeugs.

7.8. Kollisionsverhütung

Die internationalen Regeln zur Verhütung von Kollisionen auf See [COLREG] und die Wasserstraßenordnung fordern die Besetzung eines ständigen Ausgucks sowie die Beobachtung des Fahrwassers. Versichern Sie sich vor der Weiterfahrt, dass sich keine anderen Fahrzeuge auf Ihrem Kurs befinden.

7.9. Gefahren von Kohlenmonoxid

**Gefahr**

- » Wenn Kraftstoffe auf Kohlenstoffbasis wie Gas, Flüssiggas, Kohle, Holz, Paraffin, Öl, Benzin und Diesel nicht vollständig verbrennen, entsteht Kohlenmonoxid.

Kohlenmonoxidbildung in der Kabine kann bei einem oder einer Kombination folgender Faktoren auftreten:

- » Fehlerhafte, schlecht gewartete oder unsachgemäß genutzte Gerätschaften
- » Abgase vom Motor und/ oder Generator eines Bootes
- » Entwichene Abgase aus Feststoffbrennöfen
- » Blockierte Belüftung oder Luftmangel – Kraftstoff benötigt Sauerstoff, um sicher zu verbrennen

Seien Sie sich der Anzeichen von Gefahren auf Ihrem Boot bewusst:

Die routinemäßige Überprüfung, ob die Verbrennungsgeräte und die Motoren Ihres Bootes problemlos funktionieren und in gutem Zustand sind, trägt zur Sicherheit bei.

Jedes der folgenden Anzeichen könnte auf den Austritt von Kohlenmonoxid im Boot hinweisen:

- » Flecken, rußige Flecken oder Verfärbungen auf Oberflächen an und um ein Verbrennungsgerät oder dessen Abgasabzug
- » Verbrennungsgeräte, die schwer anzuzünden sind, leuchten oder schwach brennen · Brenner mit gelben, orangefarbenen oder flackernden Flammen, die zu erlöschen drohen
- » Brenner mit gelben, orangefarbenen oder flackernden Flammen, die zu erlöschen drohen
- » Ein ungewohnter oder brennender Geruch, wenn ein LPG-Flüssiggas oder ölverbrennendes Gerät eingeschaltet ist

- » Wenn Sie Rauch sehen oder riechen, der bei Betrieb Ihres Holz- oder Kohleofens regelmäßig in die Kabine entweicht.
- » Wenn das Cockpit und/ oder die Kabine regelmäßig nach Motorabgasen riecht

**Warnung**

- » Installieren oder reparieren Sie keinen tragbaren Generator in einem Wohnraum.

**Achtung**

- » Bei der Installation eines tragbaren Generators für den permanenten Gebrauch müssen die vom Hersteller des Generators vorgesehene Umrüstsätze verwendet werden.

**Gefahr**

- » Die ineffiziente Leistung des Motors, oder wenn der Motor unterhalb der vorgesehenen Betriebstemperatur läuft oder aber kontaminierter oder abgestandener Kraftstoff verwendet wird kann die Kohlenmonoxidkonzentration in den Abgasen erhöhen.
- » Unter bestimmten Fahr- und / oder Windbedingungen kann Kohlenmonoxid in gefährlichen Mengen von den Motorauspuffen abgelenkt oder angesaugt werden; und dies unabhängig davon, ob sich das Boot bewegt oder festgemacht ist

**Information**

- » Erweisen Sie sich als guter Nachbar und vermeiden Sie es, den Motor unnötig laufen zu lassen wenn Sie fest im Hafen liegen, insbesondere bei Windstille.

7.10. Lüftung der Kabinen

Um der Ansammlung von Ausdunstungsgerüchen bei neuen Schiffen, oder auch Schimmelbildung bei schlecht gelüfteten Räumen vorzubeugen, sollte immer auf ausreichende Lüftung geachtet werden. Dies gilt auch für die Lagerung im Winterlager.

7.11. Betankung mit Kraftstoff



Achtung

Kraftstoff ist chemischer Abfall. Halten Sie Aufsaugtücher beim Befüllen der Tanks in Griffweite bereit und entsorgen Sie diese nach dem Gebrauch entsprechend



Information - Beachten Sie folgende Anweisungen beim Füllen des Tanks

Der Einfüllstutzen ist auf dem Seitendeck achtern auf der Stb Seite platziert, siehe dazu den Decksplans „5.5.2. Decksplan des Bootes“ auf Seite 25 und auch den Plan „6.8. Kraftstoffanlage“ auf Seite 48

- » Öffnen Sie den Füllstutzen und beginnen Sie mit der Befüllung.
- » Kontrollieren Sie die Füllmenge des Tanks dabei ständig über eine geeignete Füllstandanzeige.
- » Füllen Sie den Tank und die Zuleitung nicht bis zum Höchststand. Berücksichtigen Sie eine mögliche Ausdehnung des Kraftstoffs.
- » Schließen Sie die Decksverschlüsse dann fest, aber nicht mehr als handfest, da dies die Dichtung beschädigen kann.
- » Nehmen Sie gegebenenfalls eine Eintragung in das Logbuch vor.

8. Grundsätzliche Überlegungen

8.1. Empfohlene Sicherheitsausrüstung



BAVARIA-Boote werden ab Werft grundsätzlich ohne Sicherheitsausrüstung ausgeliefert. Es ist die Pflicht des Bootsführers, dafür Sorge zu tragen, dass sich stets eine zugelassene und gebrauchsfähige Sicherheitsausrüstung an Bord befindet. Selbstverständlich ist die Sicherheitsausrüstung in regelmäßigen Abständen, in jedem Fall aber vor einem Törn auf Vollständigkeit und Gebrauchsfähigkeit zu prüfen. Tipps und Hinweise, welche Sicherheitsausrüstung für Ihr Boot und für Ihr Fahrtgebiet empfohlen oder vorgeschrieben ist, erhalten Sie von den Wassersportverbänden oder den zuständigen Behörden.

Die See kann unberechenbar sein. Schließen Sie deshalb auf See alle Luken, Türen und die Niedergangsöffnung.

8.2. Grundausrüstung

Führen Sie am Boot immer mindestens die folgende Ausrüstung mit, um für alle Fälle gut vorbereitet zu sein:

- » Schwimmwesten oder Auftriebshilfen für jede Person, in ausreichender Größe und Tragkraft
- » Geeignete, wetterfeste und wärmende Kleidung
- » Lifelines und Streckgurte/Streckseile
- » Kompass
- » Seekarten für das entsprechende Seegebiet
- » Anker und Leinen mit entsprechender Haltekraft
- » Schleppleinen in ausreichender Länge und Arbeitslast
- » Mindestens 2 Verholleinen
- » Erste Hilfe Ausrüstung mit Kompressen und Wärmedecke
- » Ösfass oder Eimer
- » Notleuchtsignalkörper
- » Funkgeräte
- » Ferngläser
- » Messer in Scheide
- » Ausreichend Trinkwasser und Proviant
- » Feuerlöscher

8.3. Maßnahmen bei schlechtem Wetter

- » Bei schlechtem Wetter sollten sich keine Personen auf freien Decks aufhalten – eine Sicherung aller Personen über Lifelines ist unbedingt erforderlich.
- » Alle Durchgänge und andere Öffnungen, durch die Wasser in den Rumpf, die Aufbauten oder das Deck eindringen könnte, sollten entsprechend geschlossen und gesichert werden. Die dazu notwendigen Hilfsmittel und Teile müssen sich deshalb immer in gewartetem und einsatzbereiten Zustand an Bord befinden.
- » Wasserdichte, spritzwasserdichte und wetterdichte Verschlüsse, Türen und Luken sollten unter Fahrt verschlossen bleiben, außer diese müssen für den Betrieb des Schiffes geöffnet sein. Eine sofortige Schließung dieser Öffnungen sollte jederzeit ohne Probleme möglich sein.
- » Sie sollten es vermeiden, sich bei schlechtem Wetter auf Autopiloten oder selbsttätige Steuersysteme zu verlassen, da ein schnelles Eingreifen oder abrupte Kursänderungen in Reaktion auf die schlechten Wetterbedingungen notwendig werden könnten.
- » Die Seetüchtigkeit und im Speziellen die Freiborde und die Stabilität sollten durch die Beladung nicht beeinträchtigt werden.
- » Schiffsführer müssen sich immer darüber bewusst sein, dass in manchen Seegebieten besonders steile und brechende Wellen und außerdem lokal besondere Strömungs- und Windverhältnisse vor allem in Flussmündungen, Flachwassergebieten und engen Buchten auftreten können. Diese Wellen sind besonders gefährlich für kleine Wasserfahrzeuge.
- » In schwerem Wetter muss die Bootsgeschwindigkeit reduziert werden, im Besonderen, wenn erhöhte und verstärkte Rollbewegungen sowie starkes Stampfen auftreten oder Wasser auf Deck überkommt.

8.4. Sicherung loser Ausrüstung

Sobald der Liegeplatz verlassen wird sollte lose Ausrüstung sicher gelascht werden, beachten Sie dabei vor allem die Pantry, den Maschinenraum und die Bäder. Dort werden oft Dinge ungesichert abgestellt und bedürfen der Sicherung. Besonders schwere und scharfkantige Gegenstände könnten Personen oder Tiere verletzen oder andere Gegenstände oder Ausrüstung beschädigen.

8.5. Stabilität – Risiko des Stabilitätsverlustes

Die Stabilität und der Auftrieb dieses Boot wurden geprüft auf der Basis der Gewichtsangaben, die im Kapitel „5. Daten zum Boot“ auf Seite 14 spezifiziert sind.



Warnung

- » Ausrüstungsgegenstände können durch unkontrollierte Bewegungen Schäden am Boot verursachen und die Stabilität beeinflussen. Stellen Sie vor Fahrtantritt sicher, dass sämtliche Ausrüstungsgegenstände ausreichend gesichert sind.
- » Die Stabilität dieses Bootes reduziert sich erheblich, wenn sich das Boot im Übergang zur Gleitfahrt befindet oder bereits gleitet, das gilt im Besonderen im Wellengang und bei Kursänderungen.
- » Die Stabilität kann sich beim Schleppen des Bootes oder beim Anheben von schweren Gewichten mit Baum verringern.
- » Brechende Wellen stellen immer eine ernst zu nehmende Gefahr für die Stabilität dar, fahren Sie entsprechend umsichtig
- » Jede Änderung in der Verteilung von Gewichten kann die Stabilität, den Trimm und das Fahrverhalten des Bootes erheblich beeinflussen.



Achtung

- » Das Boot sollte niemals höher als vom Hersteller empfohlenen beladen werden. Die Massen/ Gewichte sollten dabei gleichmäßig verteilt werden, denn die Stabilität wird erheblich durch zusätzliche, hoch liegende oder sich bewegende Gewichte oder Flüssigkeiten im Boot reduziert.
- » Die Stabilität kann ebenfalls durch das Hin- und Herschwappen von Flüssigkeiten im Boot [Bilge oder Cockpit] oder in Tanks beeinträchtigt werden. Der Bilgenwasserstand sollte deshalb immer geprüft werden. Die Bilge ist deshalb immer trocken zu halten.
- » Bei falsch oder abrupt ausgeführten Fahrmanövern kann das Boot in extreme Bewegungen geraten!



Information – Reffen

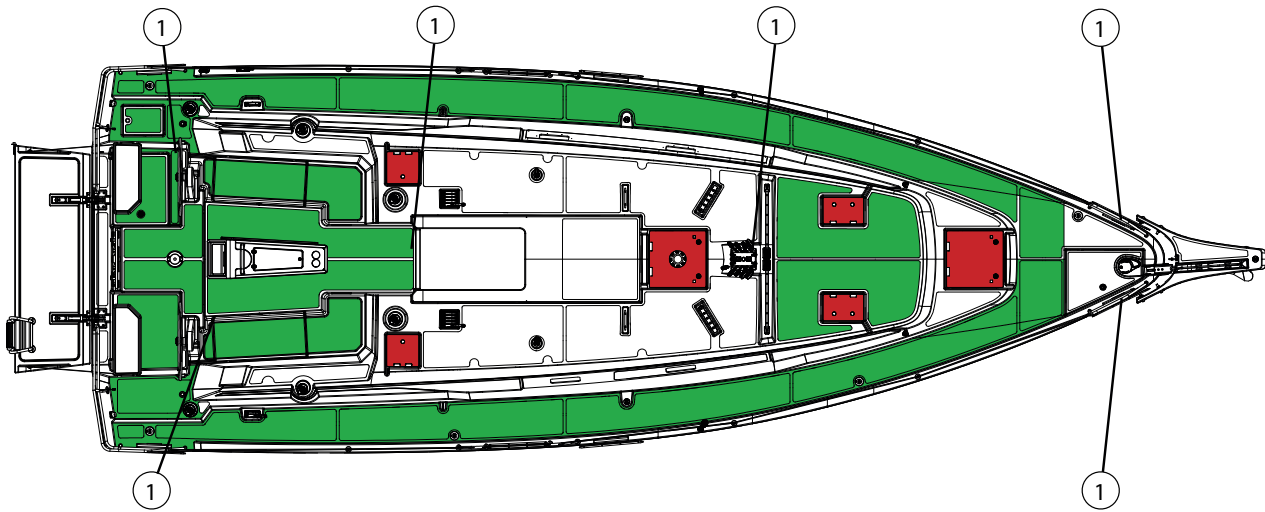
Die Segelfläche muss reduziert werden, wenn die Windstärke BFT 4 überschritten wird. Besondere Maßnahmen sollten in Scherwetterkonditionen getroffen werden. Die Segelfläche und der Schotungswinkel sowie der Kurs zum Wind müssen immer den Gegebenheiten angepasst werden – auch hier gilt das Gebot der guten Seemannschaft.

Die STIX und Nullstabilität Werte wurden laut EN ISO 12217-2:2015 wie folgt berechnet:

Kat.	Werte	m_{m0} Tiefkiel/Flachkiel	m_{1A} Tiefkiel/Flachkiel
A	STIX-Werte Kategorie	37,58 / 37,55	34,82 / 34,98
	Nullstabilität Kat	117,04° / 116,71°	111,84° / 111,64°
B	STIX-Werte Kategorie	37,58 / 37,55	33,63 / 33,83
	Nullstabilität Kat	117,04° / 113,71°	109,85° / 109,78°
C	STIX-Werte Kategorie	37,58 / 37,55	33,06 / 33,23
	Nullstabilität Kat	117,04°/116,71°	108,90°/108,81

8.6. Mann-Über-Bord - Risiko des Über-Bord-Fallens

Das Arbeitsdeck ist zu jeder Zeit ein sicherer Arbeitsbereich auf dem Boot. Bereiche außerhalb des genannten Arbeitsdecks sollten nur zum Festmachen während des Aus- und Einlaufens des Bootes und im Hafen genutzt werden. Auf diesem Boot ist das Arbeitsdeck in grüner Farbe dargestellt.



Das Arbeitsdeck beschränkt sich auf die Seitenlaufdecks, das Vordeck und das Cockpit ohne die Badeplattform. Die Badeplattform sowie das Kajütdach gehören ausdrücklich nicht zum Bereich des Arbeitsdecks, ausgenommen davon sind die hier grün hervorgehobenen Flächen.

Die meisten Überbord -Unfälle passieren wegen erhöhter Rutschgefahr an Bord und beim Von-Bord-Gehen. Nasse Decks können rutschig sein. Tragen Sie deshalb immer rutschfeste Schuhe.

Der begrenzte Raum an Bord, die Dynamik auf dem Wasser und die ungewohnte Umgebung stellen besondere Ansprüche an das Verhalten der an Bord befindlichen Personen. Grundsätzlich sind alle Personen an Bord verpflichtet, den Anordnungen des Bootsführers uneingeschränkt Folge zu leisten. Jeder an Bord sollte sich immer an das folgende Gebot halten:



„Eine Hand für das Schiff und die andere für Dich“

Halten Sie sich also immer mit einer Hand an geeigneten Handläufen etc. fest. Zudem sollte jeder an Bord aus Sicherheitsgründen stets geeignete Kleidung und festes, rutschesicheres Schuhwerk tragen. Zum Schutz vor Unterkühlung sollte auch immer trockene Reservebekleidung in ausreichender Menge an Bord mitgeführt werden.

8.6.1. Halteöse

Um Sie bei entsprechenden Wetterbedingungen vor dem Überbordfallen aus dem Cockpit zu schützen. Ist Ihre Yacht mit Halteösen ausgestattet (Ziffer 1 in der obigen Abbildung). Diese befinden sich vor dem Niedergang am Decksaufbau befestigt, so wie Steuerbord und Backbord am Steuerstand. Auch der Mastfuß und die vorderen Festmacherklampen sind zur Befestigung Ihrer Sorgleine ausgelegt.



Warnung

Bitte befestigen Sie Ihre Sorgleine nur an den dafür vorgesehenen Halteösen. Diese sind speziell so konzipiert und ausgelegt worden, dass sie den harmonisierten Standards der Sportboot Richtlinie und den darin enthaltenen Anforderungen an Halteösen entsprechen.

8.6.2. Vorgehen bei Mann-Über-Bord oder anderen Notfällen


Sollten Sie dennoch in eine Notlage geraten, ist besonnenes und überlegtes Handeln angesagt. Beruhigen Sie zunächst Ihre Mitfahrer und geben Sie klare und verständliche Anweisungen, wer welche Aufgabe zu übernehmen hat. Rufen Sie vor allen Dingen rechtzeitig geeignete Hilfe über Funk oder per Telefon herbei, auch wenn Sie und Ihre Mitfahrer versuchen, die Notsituation mit Bordmitteln zu meistern. Verwenden Sie für Not- und Hilferufe immer die international üblichen Verfahren und Methoden. Geben Sie rechtzeitig Rettungsmittel aus und lassen Sie diese anlegen, bzw. halten Sie diese einsatzbereit. Verlassen Sie das Boot erst im äußersten Notfall.

8.7. Wiedereinstiegshilfen

Das Mann-über-Bord-Manöver, kurz MOB (oder auch: Mensch-über-Bord-Manöver oder Person-über-Bord-Manöver) umfasst alle Maßnahmen zur Rettung eines Menschen, der von einem Wasserfahrzeug über Bord gefallen ist. Das sofort einzuleitende Mann-über-Bord-Manöver hat Priorität vor allen anderen Dingen. Es ist ein zentraler Teil der Seemannschaft, der in der Praxis immer wieder und mit jedem neuen Schiff und neuer Mannschaft neu geübt werden muss.

Als Bergungsmittel für Mann-über-Bord-Unfälle ist bei der BAVARIA C38 in erster Linie die in der Plattform ein-zusteckende Badeleiter vorgesehen. Die Badeleiter ist in der nachfolgenden Abbildung mit der Ziffer 3 gekennzeichnet und montiert dargestellt. Die Plattform kann über die eingebaute Elektrowinch [Taster im Bereich des Durchgangs] dermaßen abgesenkt werden, dass ein Wiedereinstieg einfach zu handhaben ist, helfende Personen sollen dabei eine Schwimmweste tragen und durch eine Sicherungsleine am Boot gesichert sein.

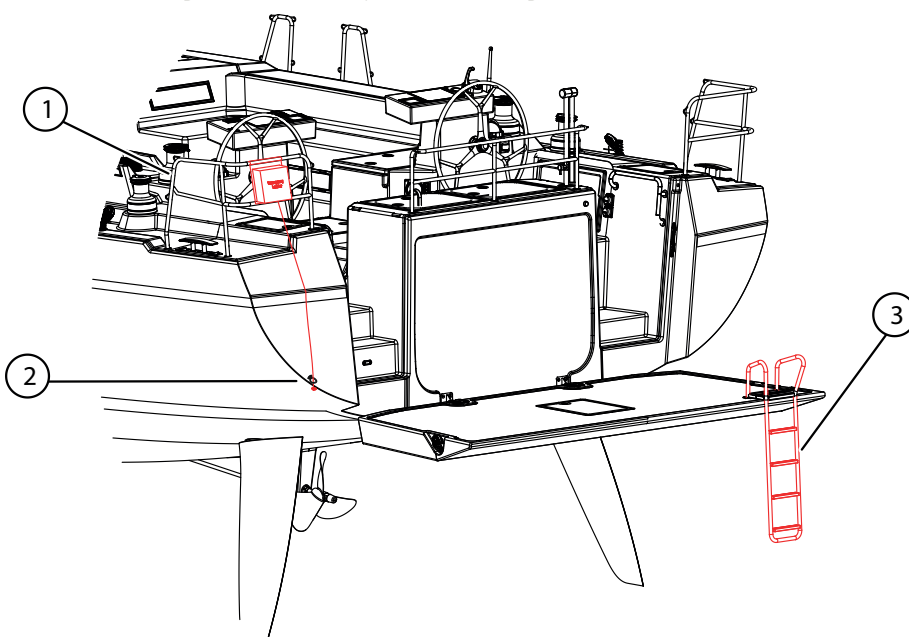
Beim Betätigen der Badeplattform: Einklemmgefahr! Maximale Belastbarkeit [350 kg]!

Bavaria C38	
Maximale Zuladung der Badeplattform Maximum Weight on Bathing Platform	
max.	 = 150 kg

Die nachfolgende Darstellung ist generisch und weicht in Einzelheiten von Ihrem Boot ab, prinzipiell ist diese aber geeignet, die Funktionsweise zu erklären

Die Badeleiter wird im Auslieferungszustand der Werft in einer der Backskisten gestaut und muss vor dem Gebrauch in die dafür vorgesehenen Beschläge in der Badeplattform eingeführt werden. Diese Badeleiter gewährleistet dann einen möglichen Wiedereinstieg. In jedem Fall kann aber die am Heckkorb befestigte Notleiter/Strickleiter [Ziffer 1] für den Wiedereinstieg genutzt werden, auch wenn die Plattform nicht gefiert und die Badeleiter [Ziffer 3] nicht montiert ist.

Die Auslöseleine ist dabei am Heck durch ein Beschlag nahe dem Wasserpas geführt, bitte lesen Sie dazu auch die den Unterlagen beigefügte Gebrauchsanweisung des Herstellers dieser Leiter. Der Beschlag ist mit der [Ziffer 2] bezeichnet.



Die Leiter wird durch das Ziehen an der Leine ausgelöst und fällt dann herunter und kann genutzt werden. Der Schiffsführer ist dabei dafür verantwortlich, dass alle Crewmitglieder und Gäste in deren Handhabung eingeführt sind.

Die Reboard Leiter ist einfach zu installieren und einfach zu bedienen, die Leiter ist entworfen worden um ohne fremde Hilfe in Übereinstimmung mit der Norm EN/ISO 15085 und der EU-Richtlinie 2013/53 / EU wieder an Bord zu kommen.

Diese Ausrüstung gehört zum Umfang der Ausrüstung und wird von der Werft geliefert und muss vom Skipper gewartet werden.



Die nebenstehende Abbildung zeigt eine solche Packtasche. Die obere Schlaufe muss dabei nach Anleitung durch den Heckkorb geführt werden, es empfiehlt sich, zum Gebrauch der Leiter einen praktischen Versuch zu unternehmen.

Eine weitere, zusätzliche Möglichkeit, eine über Bord gefallene Person wieder an Bord zu nehmen, ist das Heben über ein Fall mit Hilfe einer Winsch. Das Fall wird dazu zu einer Schlinge geknotet oder an eine spezielle Rettungsschlaufe geknotet/angeschäkelt. Der über Bord Gefallene greift sich die Schlinge oder Rettungsschlaufe

und setzt sich entweder in die Schlinge, oder nimmt diese, ähnlich wie bei einer Luftrettung, um den Oberkörper, das Zugseil dabei nach vorn geführt.

Der Retter wird dann das Fall vorzugsweise auf eine Winsch legen und den zu Rettenden an Bord hieven.

Dabei sollte möglichst eine dritte Person das Fall und die im Fall hängende Person festhalten und verhindern, dass diese durch die Bewegungen des Schiffes verletzt wird.



Achtung

- » Vor Benutzung der Badeleiter ist der Motor abzustellen! Ein laufender Antrieb kann bei einer Rettung unter Umständen problematisch sein, denn die Sogwirkung ist gefährlich.
- » Beim Retten der Person ist sicherzustellen, dass diese nicht unter die Plattform oder das Achterschiff gerät und durch die Stampfbewegungen verletzt wird. Es wird empfohlen, im gegebenen Fall womöglich ein Beiboot für die Rettungsaktion zu verwenden.
- » Nach dem Wegdrehen des Hecks und dem Auskuppeln der Schraube muss das Schiff möglichst schnell zurück zum Opfer gebracht werden. Das Schiff ist dabei am besten kontrollierbar, wenn der Überbordgefallene gegen Wind und Strom angesteuert wird. Geeignet sind die auch in der Berufsschiffahrt bewährten Manöver Single Turn, Williamson-Turn oder Scharnow-Turn, die das Schiff immer in die eigene Kielwasserlinie zurückbringen.

8.7.1. Anfahren auf der Lee-Seite

Das Opfer wird so angefahren, dass es auf der Leeseite des Schiffes liegt. Das Schiff wird so aufgestoppt, dass das Opfer mittschiffs oder im hinteren Drittel aufgenommen werden kann. Bei allen Manövern wird eine Schwimmleine mit Rettungsring ausgebracht, an dem sich das Opfer ggf. festhalten und so eine Leinenverbindung hergestellt werden kann, falls das Schiff nicht genau trifft.

8.7.2. Leinenverbindung herstellen

Entscheidend ist das sofortige Herstellen einer Leinenverbindung, damit das Opfer an der Bordwand gehalten werden kann, auch wenn das Schiff noch einmal abtreiben sollte

Leckpfropfen

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

8.7.3. Allgemeines

Die BAVARIA C38 ist ein leistungsfähiges und agiles Schiff, das in Fahrt erhebliche Energie freisetzen kann. Es darf daher nur von entsprechend ausgebildeten und erfahrenen Personen betrieben werden. Lassen Sie keine unzuverlässigen Personen oder Kinder ohne Aufsicht im Boot. Zündschlüssel stets abziehen und sicher verwahren! Machen Sie alle Besatzungsmitglieder mit den speziellen Eigenheiten der Antriebsanlage und vor allem deren Gefahren vertraut.

**Achtung**

- » Die Badeplattform und das Kajütdach vorn sind während der Fahrt nicht zu betreten!
- » Auf dem Vordeck sind Sie stärkeren Beschleunigungen ausgesetzt als im Cockpit. Sorgen Sie hier immer für ausreichend Standsicherheit und halten Sie sich gut fest.
- » Im Schwenkbereich der Heckplattform darf sich kein Hindernis befinden. Es besteht Einklemmgefahr!
- » Am Motor und Antrieb befinden sich bewegte Teile! Kontakt unbedingt vermeiden. Verletzungsgefahr!

8.8. Vollschiagen/Sinken – Flutungsgefahr

**Achtung**

- » Schließen Sie die Seeventile, wenn Sie für längere Zeit von Bord gehen!
- » Die Bilgenpumpen sind nicht dafür ausgelegt, einen größeren Wassereintrich, z.B. durch ein Leck, zu bekämpfen.
- » Bilgenpumpen sind regelmäßig zu warten und zu säubern. Der Level des Bilgenwassers sollte immer auf ein Minimum reduziert werden.
- » Bei rauer See sollten Luken, Backskisten und Türöffnungen geschlossen werden, um das Risiko der Flutung und des Wassereintrichs zu reduzieren.
- » Bei stürmischem Wetter sollen alle Luken, Schränke, Niedergänge/Türen geschlossen bleiben, um Wassereintrich zu verhindern.
- » Stellen Sie sicher, dass alle Wasserdurchlauföffnungen in den Bodenwrangen frei sind.
- » Kontrollieren Sie alle Bilgenpumpen regelmäßig und befreien Sie die Ansaugstutzen von Fremdkörpern.

**Achtung**

Die folgenden Öffnungen müssen unter Fahrt immer verschlossen sein und können zu den Arbeiten, die zum Betrieb des Fahrzeuges notwendig sind, so kurz wie möglich geöffnet werden. Die Luken sind durch Hlnweise entsprechend gekennzeichnet.

Pos.	Beschreibung
1	Alle Luken im Deck
2	Portlights seitlich
3	Seitliche Fenster im Salon
4	Niedergangsluke
5	Sonstige Öffnungen

Das Boot verfügt über ein selbstlenzendes Cockpit. Dennoch sollte der Wassereintrich in das Cockpit bestmöglich vermieden werden und der Wasserablauf muss immer gewährleistet bleiben.

8.8.1. Schmutzfänger

**Information**

Die Saugstutzen der Bilgenpumpen im Boot und Wassereintriche von Außenbords sind gegen Blockaden mit Seegrass, Blättern und Fremdkörpern mit Schmutzfängern ausgestattet. Halten Sie diese immer frei von Fremdkörpern.

8.9. Brandgefahr/Brandschutz

Bereits bei der Konzeption und dem Bau der Yacht haben wir der Vermeidung von Brandgefahren besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Dazu gehören die Wahl der Materialien, der Abstand der Flammen des Herdes von den anschließenden Einbauten und ein freistehender Motor, wobei der Maschinenraum mit feuerhemmendem Isoliermaterial ausgekleidet wurde.

Als Eigner/Skipper oder Betreiber der Yacht sollten Sie diesen Zustand erhalten und folgende Hinweise beachten



Gefahr

Halten Sie die Bilgen stets frei und sauber, prüfen Sie die Bilgen regelmäßig auf Kraftstoffrückstände und Gasgeruch.



Achtung – Niemals

- » die Zugänge zu tragbaren Feuerlöschern und zu Sicherheitseinrichtungen [Verschlussventile, Schalteinrichtungen] in Schränken oder Schapps verstellen/beeinträchtigen
- » das Wasserfahrzeug unbewacht lassen, während Kochgeräte/Heizungen in Gebrauch sind
- » brennbares Material in Maschinenräumen verstauen. Andere Gegenstände im Maschinenraum müssen gegen ein Verrutschen festgelaßt werden und dürfen die Luftzirkulation nicht beeinträchtigen.
- » die Anlagen des Wasserfahrzeuges modifizieren, speziell das Kraftstoff- und Gassystem
- » die Kraftstofftanks befüllen, während der Motor läuft
- » die Gasflaschen wechseln, während die Gasanlage in Gebrauch ist
- » rauchen, wenn Sie mit Gas oder Kraftstoff hantieren
- » Gardinen oder Vorhänge über den Kochgeräten anbringen
- » Gaslampen im Wasserfahrzeug einsetzen

8.9.1. Feuerlöschgeräte

**Achtung - Es liegt in der Verantwortung des Bootseigners / Führers**

- » die Geräte regelmäßig wie vom Hersteller angegeben zu kontrollieren.
- » benutzte Feuerlöscher nach einem Einsatz mit gleichwertigen Geräten mit derselben Kapazität wieder zu ersetzen.
- » die Besatzung und Gäste über den Standort und die Handhabung aller Feuerlöschgeräte zu informieren.
- » Beachten Sie die nationalen Ausrüstungsvorschriften für Feuerlöschhausrüstung

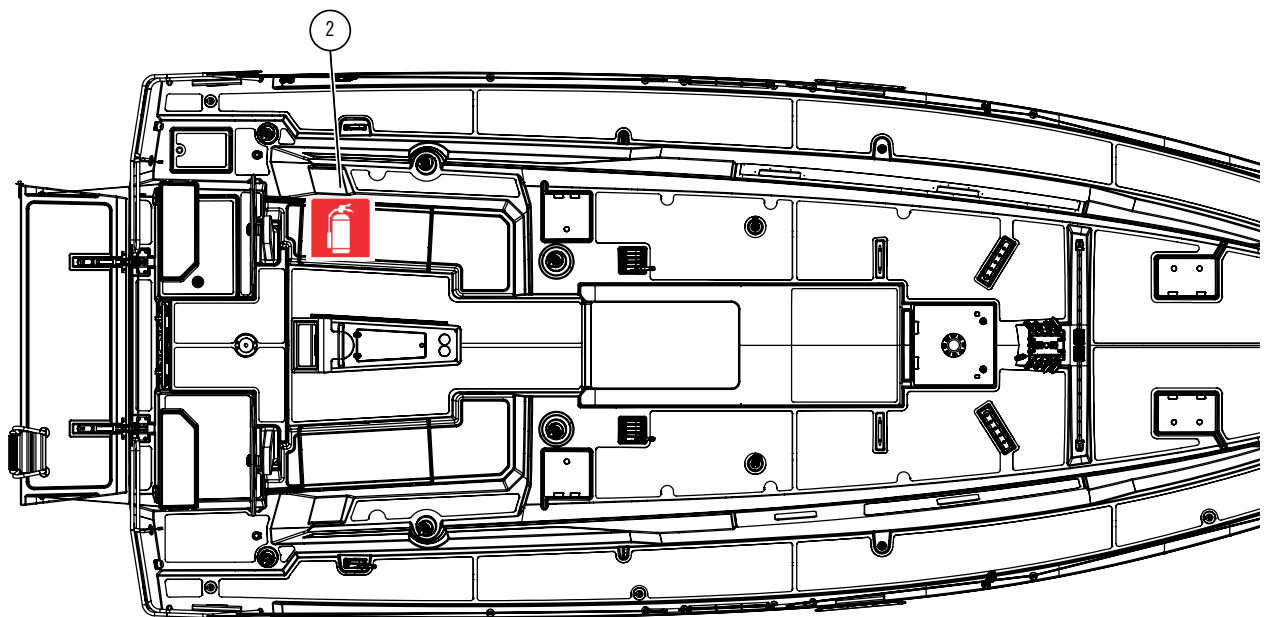
Zu den größten Gefahrenquellen an Bord gehören der Herd in der Pantry und der Motorraum. Sollte trotz aller Vorsichtsmaßnahmen an Bord doch einmal ein Feuer ausbrechen, so verfügen Sie über Feuerlöscher, die an folgende Stellen montiert sind. Die Standorte und die Füllmengen der Feuerlöscher sind im folgenden angegeben.

8.9.2. Liste der Feuerlöscher

Bitte dazu die nachfolgenden Zeichnung beachten. Es ist ratsam, sich von diesen Plänen Kopien anzufertigen und diese an Bord in den Kabinen auszuhängen oder auszulegen. Bitte beachten Sie die spezifischen Handbücher bzw. Produktbeschreibungen der einzelnen Löscher und Anlagen.

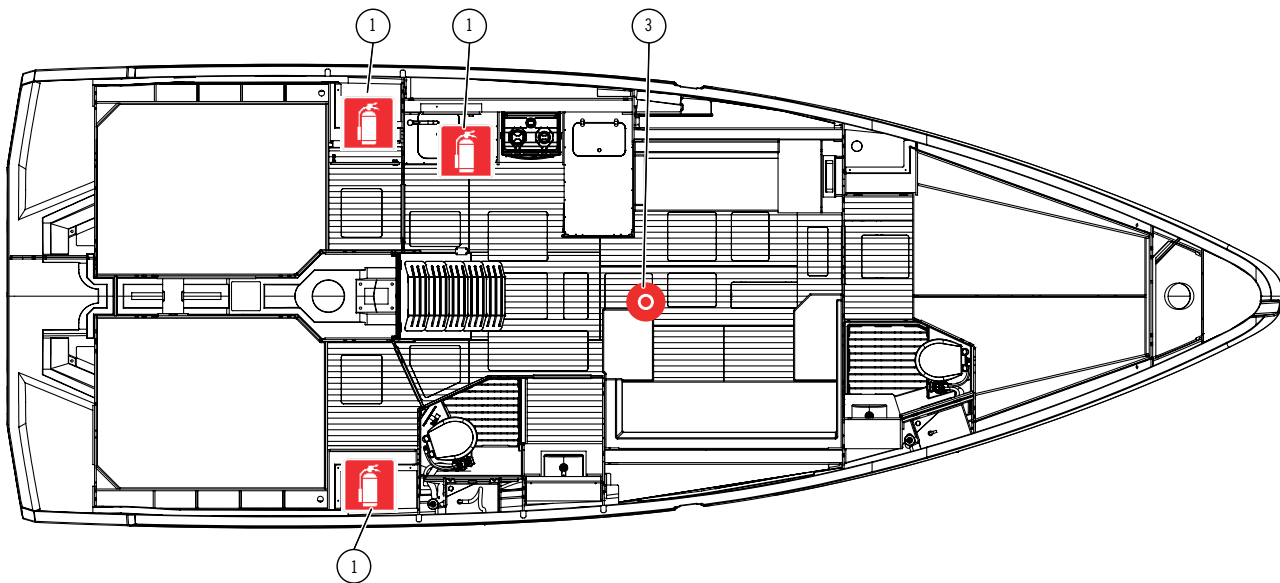
8.9.3. Lage der Feuerlöscher an Deck [1 Stück]

Legende siehe „8.9.5. Legende Feuerlöscher“ auf Seite 86



8.9.4. Lage der Feuerlöscher unter Deck

Die Einbaupositionen der Feuerlöscher sind jeweils mit einem Aufkleber auf den Möbel gekennzeichnet.



8.9.5. Legende Feuerlöscher

Position	Anzahl	Beschreibung der Position	Art des Löscher
1	3	"Feuerlöscher unter Deck: in der Küche unter der Spüle, im Schrank in Achterkoje STB/BB, in Vorschiffskabine unter dem Bett STB"	Gloria 2kg ABC Pulver 89B - Löschmittel SP 152/07 - Stickstoff
2	1	Feuerlöscher auf Deck Backkiste BB	–"
3	1	Rauchmelder Cavius [10 Jahre Batterie]	–"

8.10. Fluchtwege

Es gibt folgende Fluchtluken/Notausstiege auf Ihrer Yacht, beachten Sie auch die nachfolgenden Übersichtspläne:

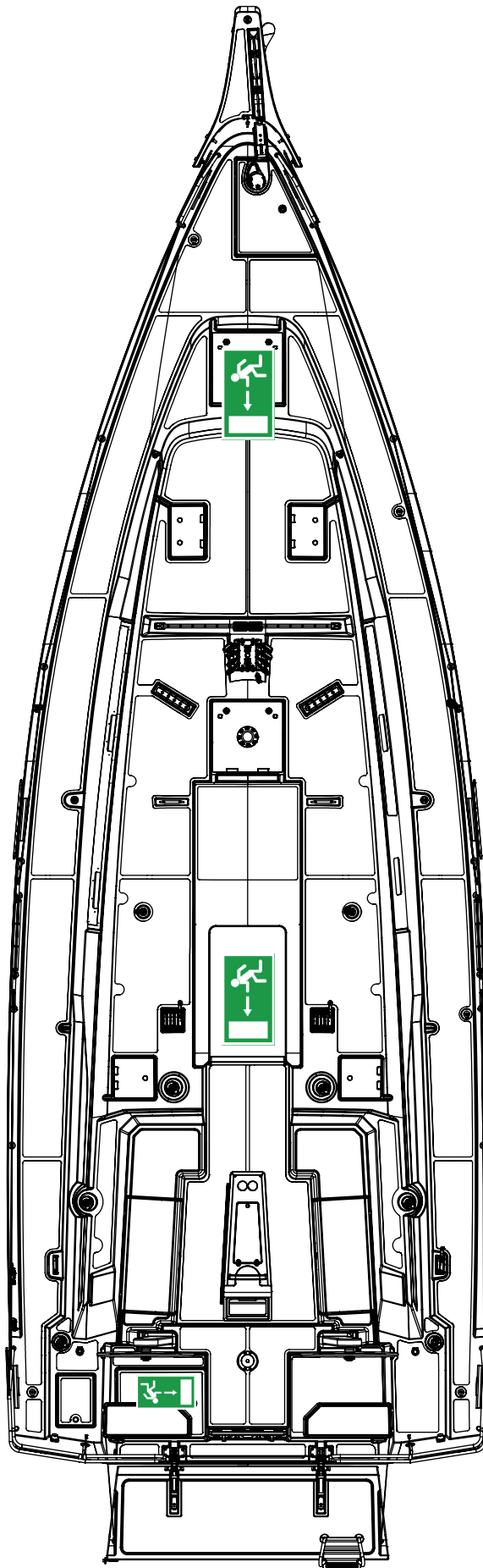
Art der Öffnung	Position und Bemerkungen
Fluchtluken vorn	Ausstieg über der vorderen Eigenerkoje, Trittstufe auf vorderer Koje [Achtung, diese befindet sich unter der Matratze und muss zur Nutzung ausgeklappt werden,
Niedergang	Niedergang vom Cockpit zu den Kabinen bzw. aus dem Salon ins Freie
Decksluke	Ausstieg aus dem Stauraum unter dem Cockpit - Decksluke im Cockpitboden

8.11. Rauchmelder

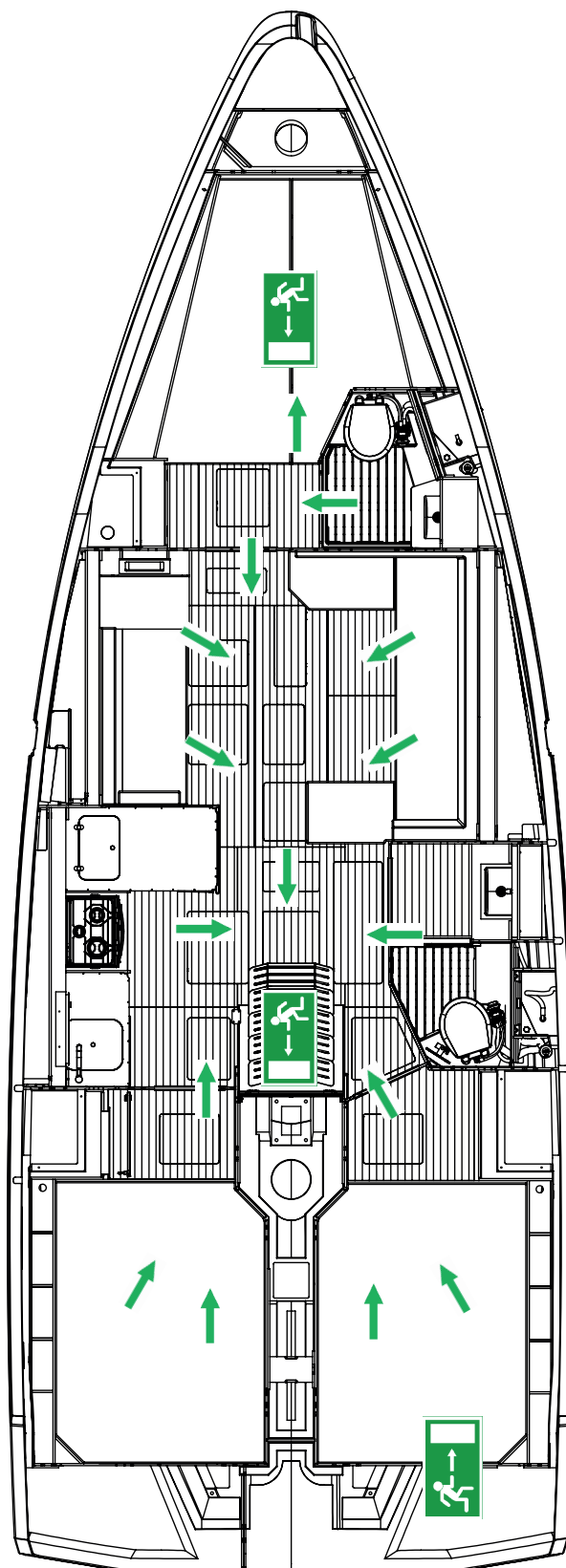
Die Melder werden durch Rauch ausgelöst. Sie sollten jedes Mal, wenn Sie an Bord kommen getestet werden und in wöchentlichen Intervallen, wenn Sie über einen längeren Zeitraum an Bord sind. Wenn beim Testen eines Rauchmelders angezeigt wird, dass der Alarm fehlerhaft ist, ersetzen Sie das Gerät durch ein gleichwertiges funktionstüchtiges Gerät

Die Melder werden mit eigenen Batterien betrieben. Wenn die Batterie ausgetauscht werden muss, ertönt ein unregelmäßiger Piepton. Die Batterie sollte sofort durch eine Batterie des gleichen Typs ersetzt werden. Anweisungen zum Wechseln der Batterie finden Sie im Benutzerhandbuch des Feuermelders.

8.11.1. Fluchtwegeplan an Deck



8.11.2. Fluchtwegeplan unter Deck

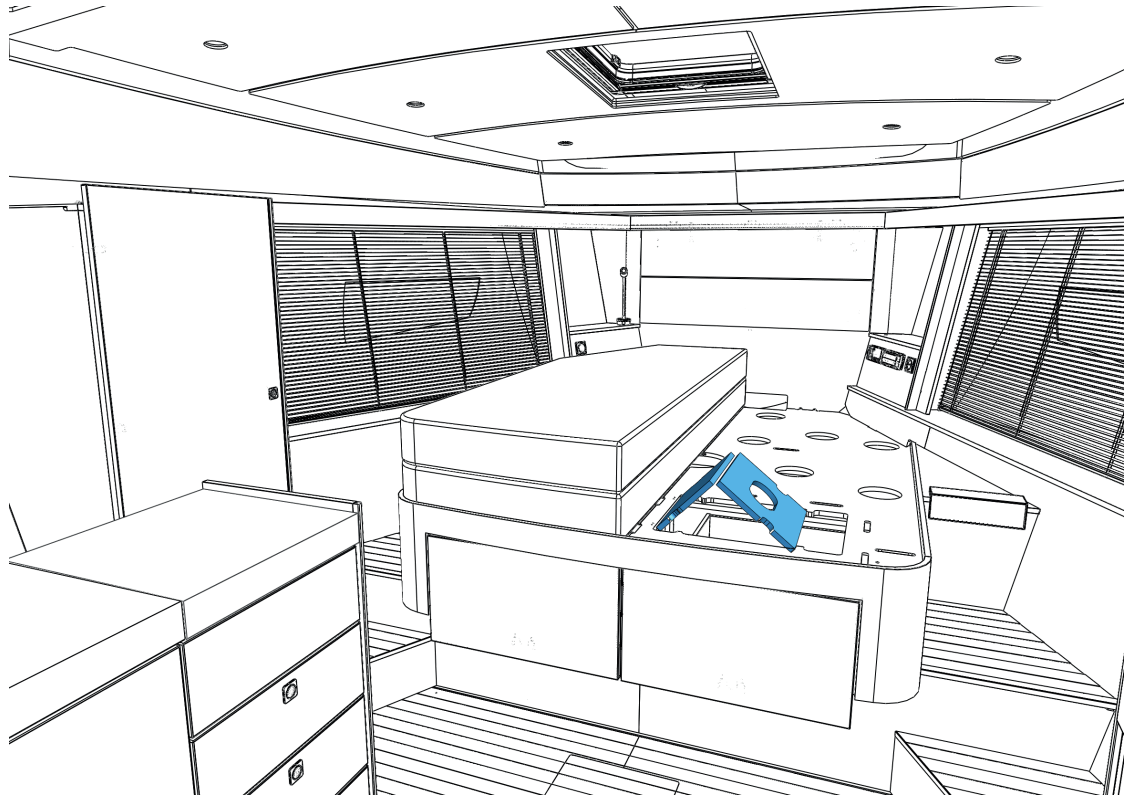


8.11.3. Notausstieg vorn/ Klappstufe in Bettauflage



Zur besseren Erreichbarkeit der über der vorderen im Bug gelegenen Fluchtluke ist eine klappbare Trittstufe vorgesehen. Klappen Sie die Matratzen hoch und legen diese beiseite; dann das zweiteilige Klappelement in der unten dargestellten Position beklemmen. Nun kann die dabei oben liegende Kante zwischen den beiden Elementen als Tritt verwendet werden um die Fluchtluke besser zu erreichen. Stellen Sie sicher, dass alle Besatzungsmitglieder in die Handhabung entsprechend eingewiesen werden.

Die nachfolgende Darstellung ist generisch und weicht in Einzelheiten von Ihrem Boot ab, prinzipiell ist diese aber geeignet, die Funktionsweise der klappbaren Trittstufe zu erklären.

**Warnung**

- » Blockieren Sie niemals Fluchtwege und Ausgänge, auch nicht kurzfristig!
- » Der Aufenthalt in dem achteren Stauraum ist nur bei bei offen bleibender Decks Luke erlaubt.

**Achtung****Es liegt in der Verantwortung des Bootseigners/Führers,**

- » die Mannschaft über die Fluchtwege und der Ausgänge zu informieren.
- » die Markierung der Fluchtwege und besonderen Hilfsmittel wie etwa Stufen und Leitern regelmäßig zu kontrollieren.

**Information**

Alle Ausgänge, außer den normal genutzten Hauptaustiegen sowie Luken mit Stufen, sind gesondert beschildert!

Es ist ratsam, sich von diesen Plänen Kopien anzufertigen und diese an Bord in den Kabinen auszuhängen oder auszulegen.

8.12. Rettungsinsel

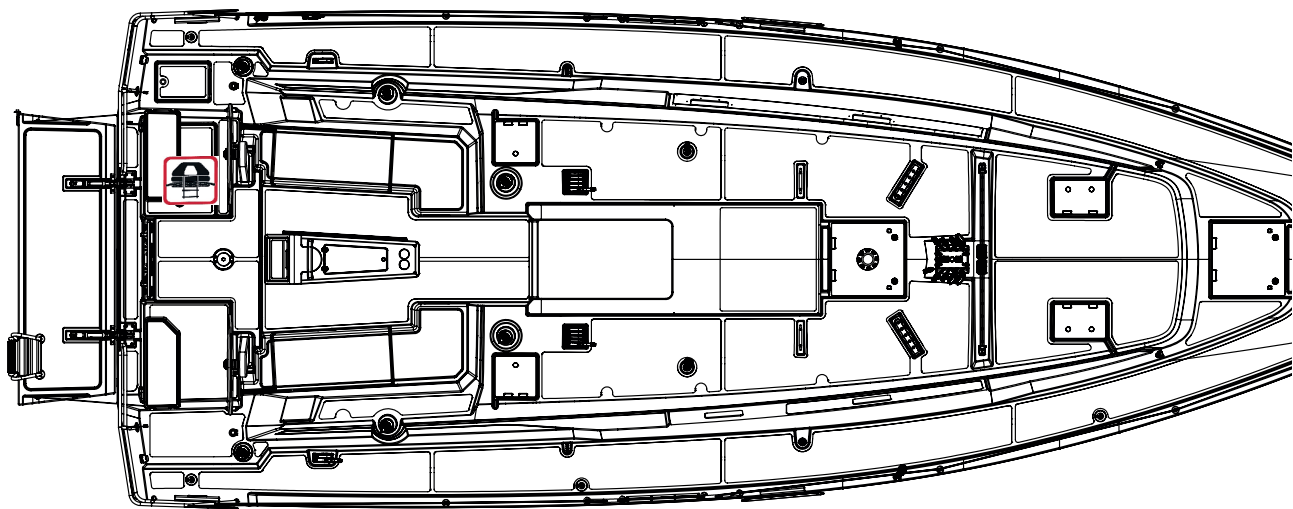
BAVARIA-Boote werden grundsätzlich ohne Sicherheitsausrüstung ab Werft ausgeliefert. Es ist die Pflicht des Bootsführers dafür Sorge zu tragen, dass sich stets eine zugelassene und gebrauchsfähige Sicherheitsausrüstung an Bord befindet. Rettungsinseln können im Bereich der Stufen nach achtern auf der Steuerbord Seite hinter der Steuersäule gestaut werden, bitte beachten Sie, dass dieser Platz dementsprechend durch einen Schild markiert wird und die Besatzung und Ihre Gäste vor Antritt der Reise über die Rettungsmittel und deren Gebrauch informiert werden. Es empfiehlt sich eine Einweisung mit Entnahme der Insel aus dem Staufach.

Die Rettungsinseln können an der folgenden Stelle gestaut werden:



im Staufach unter dem Cockpitboden - über die Decks Luke zu erreichen

8.12.1. Cockpitlayout mit Stauplätzen der Rettungsinseln

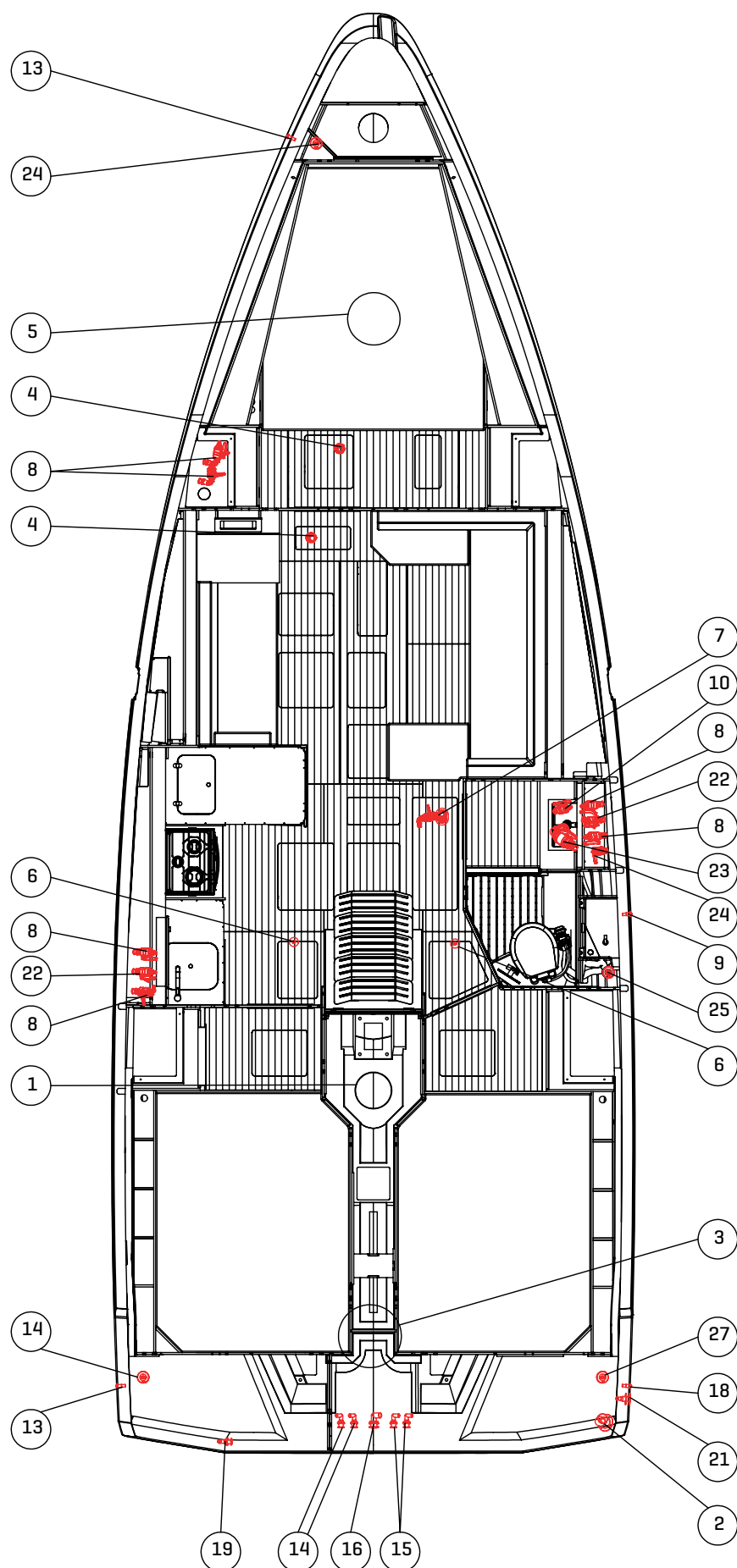


8.13. Borddurchlässe

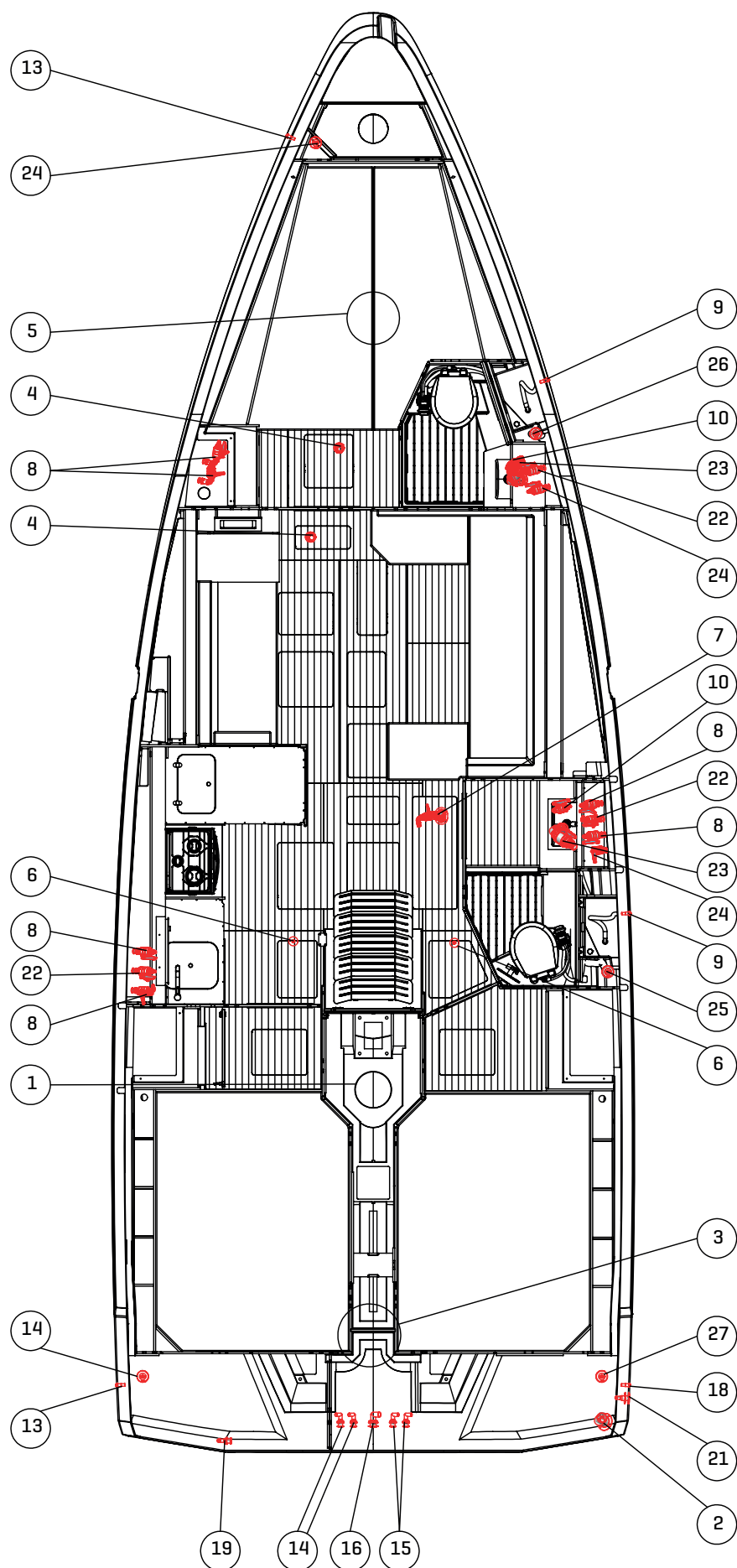
Die folgenden Rumpfföffnungen können in diesem Wasserfahrzeug installiert sein, dies ist abhängig von den installierten Optionen.

Position	Beschreibung
1	Saildrive
2	Auslass Motor
3	Ruderlager
4	Echolot
5	Bugstrahlruder [Option]
6	Anode
7	Einlass Klimaanlage [Option]
8	Auslass Klimaanlage [Option]
9	Entlüftung Fäkalientank
10	Einlass Toilette
11	Entlüftung Grauwassertank [Option]
12	Auslass Grauwassertank [Option] [Deck]
13	Entlüftung Frischwassertank [teilw. Opt.]
14	Einfüllstutzen Frischwasser oder Auslass el. Bilgenpumpe Messe [Deck]
15	Auslass el. Bilgenpumpe Motorraum [Deck]
16	Auslass manuelle Bilgenpumpe [Deck]
17	Lenzung Ankerkasten
18	Entlüftung Treibstofftank
19	Lenzung Gaskasten [Deck]
20	Entlüftung Treibstofftank
21	Auspuff Heizung
22	Auslass Waschbecken
23	Auslass Toilette
24	Einfüllstutzen Frischwasser [Deck]
25	Deckabsaugung Fäkalientank [Deck]
26	Deckabsaugung Fäkalientank [Option] [Deck]
27	Einfüllstutzen Treibstoff [Deck]

8.13.1. Lage der Borddurchlässe im Layout 1



8.13.2.Lage der Borddurchlässe im Layout 2



Die Rumpfdurchbrüche sind besonders gefährdete Bereiche, dort ist ein Wassereintritt besonders wahrscheinlich, deshalb sollten diese Bereiche regelmäßig auf ihren Zustand hin kontrolliert werden. Ventile sollten ebenfalls regelmäßig bedient werden, um eine freie und reibungslose Drehung zu gewährleisten. Zusätzlich ist zu empfehlen, dass alle Rumpfdurchlässe möglichst geschlossen bleiben während das Wasserfahrzeug unbesetzt ist; dies gilt nicht für Abläufe von Rezessen und Bilgenauslässe, sowie Kühlwasseröffnungen, die zum Betrieb des Bootes notwendig sind.



Information - Wartung

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

1. GESCHLOSSEN: Hebel steht quer zum Schlauch oder Rohr
2. OFFEN: Hebel steht in Richtung des Schlauchs oder Rohrs

Borddurchlässe müssen in regelmäßigen Abständen auf Dichtigkeit geprüft werden. Ventile sind nachzuziehen und auf gute Gängigkeit zu prüfen

Schlauchschellen sind auf festen Sitz und Korrosionsschäden zu kontrollieren

Schläuche können spröde werden und müssen öfter untersucht werden

8.14. Grundberührung



Achtung - Bei Grundberührung:

- » Blockieren Sie niemals die Fluchtwege und Ausgänge!!
- » Kontrollieren Sie umgehend die Wasserdichtigkeit des gesamten Rumpfes, zuerst im Bereich der Bilge, dann im Bereich des Kiels und dort vor allem der Kielbolzen, der Ruderwellen und der Antriebswellenanlage, hier im Besonderen an den Stellen, an denen der Antrieb aus dem Rumpf austritt.
- » Kontrollieren Sie die Struktur und Rumpfanhänge noch einmal nach Ihrer Rückkehr in den Hafen.
- » Kehren Sie auf jeden Fall nur mit reduzierter Geschwindigkeit in den Hafen zurück, bergen Sie die Segel und sorgen Sie durch besonders vorsichtige Fahrweise dafür, dass das Boot möglichst wenig dynamische Belastung erfährt.
- » Führen Sie nach jeder Grundberührung innenbords eine Sichtprüfung durch und holen Sie das Boot sobald wie möglich aus dem Wasser um es von außen auf Schäden zu prüfen.

Stellen Sie sicher, dass jede Grundberührung mit einem Fachmann besprochen wird, um festzustellen, ob eine Schadensbesichtigung des betroffenen Bereiches und eventuell Reparaturmaßnahmen erforderlich sind.

Stellen Sie sicher, dass alle Reparaturen an der inneren Rumpfmatrix, dem Kiel und der Außenhaut von einem professionellen Werftbetrieb nach Rücksprache mit dem Schiffshersteller oder -konstrukteur durchgeführt werden. Eine Reparaturspezifikation sollte entweder von einem Gutachter, einem Schiffbauingenieur oder der ursprünglichen Bauwerft erstellt werden.

Stellen Sie sicher, dass mindestens einmal jährlich und vor jeder Verwendung der Yacht für Langstreckenpassagen eine Überprüfung der Kielbolzen, der Schnittstelle zwischen Kiel und Rumpf, der inneren Rumpfmatrix und des Kiels selbst durchgeführt wird.

Diese Inspektion sollte eine visuelle Beurteilung des Zustands der Kielbolzenmuttern beinhalten und kann vom Schiffseigner durchgeführt werden. Alle Bedenken oder Fragen sollten jedoch an einen erfahrenen Schiffsfachmann gerichtet werden.

Ein erfahrener Schiffsfachmann kann das Drehmoment der Kielschraubenmuttern überprüfen, um eine Beurteilung des Zustands der Schrauben vorzunehmen. Dies sollte jedoch nur mit den richtigen Werkzeugen und mit einem echten Verständnis des vorgesehenen Drehmoments durchgeführt werden.

Stellen Sie sicher, dass Sie die Vorgeschichte eines Schiffes kennen, sobald Sie die Verantwortung für dieses übernehmen um über etwaige spezifische Einschränkungen informiert zu sein.

8.15. Das Rigg

Ein gut eingestelltes Rigg kann die Fahrleistung verbessern und Lasten gleichmäßiger verteilen, wodurch die Haltbarkeit der Spieren erhöht wird.



Information - Wartung

- » Riggs sollten regelmäßig überprüft werden; selbst ein neu in Dienst gestelltes Boot wird von der fachgerechten Einstellung des Riggs profitieren.
- » Die Anleitung des Rigglieferanten sollte primär beachtet werden. Falls sie nicht verfügbar ist, sollte das folgende Verfahren befolgt werden.

Einstellung des Riggs in Schiffsquerrichtung

- » Segeln Sie zunächst auf beiden Kursen am Wind und vergleichen Sie das Spiel der Oberwanten auf der jeweiligen Leeseite. Sie sollten immer mindestens ein wenig Spannung haben. Wenn sie lose sind sollten sie so bald wie möglich festgezogen werden.
- » Stellen Sie sich als nächstes auf die Mittschiffslinie in der Nähe des Mastfußes vor dem Mast und peilen Sie in Richtung Masttopp. Achten Sie darauf, dass der Mast gerade steht und sich nicht nach Backbord oder Steuerbord neigt. Wenn dieser nicht gerade sein sollte, sollte die Spannung der Unterwanten entsprechend angepasst werden.

Einstellung der Wanten

- » Die Spannung der Wanten kann mittels der Wantenspanner eingestellt werden. Dies kann bei Bedarf auf der Leeseite während des Segelns erfolgen.
- » Die Wantenspanner sollten auf beiden Seiten die gleiche Anzahl von Gewindegängen sichtbar zeigen, bei fortschreitendem Alter des stehenden Gutes kann dies jedoch in Unterschieden zwischen Backbord und Steuerbord resultieren. Wenn Sie einen zu großen Unterschied feststellen, dann ist es Zeit, die Wanten zu wechseln.

Einstellung des Riggs nach vorne und achtern - Mastfall & Mastbiegung

- » Wie stark ein Mast gebogen werden kann, hängt von der Art des Riggs und dessen Einstellung ab. Die Mastbiegung kann man durch peilen von der Seite aus gut erkennen
- » Vor- und Achterstag richten den Mast in Schiffs längsrichtung aus. Nach achtern ziehende Mittel- und Unterwanten beeinflussen die Mastbiegung. Den größten Einfluss auf die Mastbiegung haben Babystag und laufende Backstagen



Achtung

Seien Sie vorsichtig beim Einstellen der Last, wenn Sie die Mastbiegung ändern. Ein plötzlicher Spannungsverlust kann zu Schäden führen.

8.16. Transport, Kranen, Slippen und Lagerung

Ihre C38 ist für den Einsatz im Wasser konzipiert und gebaut. Sie kann aber natürlich auch über Land transportiert werden. Wegen der Abmessungen kommt aber hier nur ein Spezialtransport einer versierten Firma mit einem geeigneten Fahrzeug in Frage.

Boote werden heute per Kran oder mit anderen speziellen Hebezeugen, wie zum Beispiel einem Travellift bewegt. Nach Möglichkeit soll dabei eine Traverse zum Einsatz kommen um die seitlichen Schubkräfte auf das Boot zu reduzieren.



Gefahr

Der Aufenthalt unter schwebenden Lasten ist selbstverständlich verboten!

**Achtung**

Das Boot ist beim Heben zu sichern, mit Vor- und Achterleinen. Die Gurte sind beim Kranen vor einem Verrutschen zu sichern.

8.16.1.Kranen:

In vielen Häfen werden Yachten mit Kran und Heißgeschirr an Land gesetzt. Dabei müssen die Gurte der Festigkeit des Bootskörpers und der Gewichtsverteilung entsprechend platziert werden. Das Boot sollte möglichst waagrecht im Kran hängen, entsprechend seines ordnungsgemäßen Trimms im Wasser. Achten Sie besonders auf die Ruderblätter und die Antriebswelle mit Propeller und Wellenbock.

Sollten Sie denselben Kran öfter verwenden, empfehlen wir Ihnen, die Positionen der Gurte mit Klebemarkierungen unterhalb der Deckschante zu markieren.

Beachten Sie unbedingt, dass Optionen und zusätzliche, aber auch entfernte Gewichte eine veränderte Position der Schlaufen zur Folge haben können, Sie müssen dann auch die Markierungen für die Schlaufenpositionen ändern. BAVARIA übernimmt keine Verantwortung für den Kranvorgang.

**Gefahr - Achtung**

- » Es dürfen sich während des Kranvorgangs keine Personen an Bord befinden.
- » Jede Änderung der Gewichte, wie etwa Flüssigkeiten in den Tanks, Personen an Bord etc. wird in einer veränderten Schwerpunktlage resultieren.
- » Die Breite der Aufhängepunkte quer zum Schiff muss auf jeden Fall breiter sein als die größte Breite des Schiffes.
- » Lassen Sie den Kranvorgang von qualifiziertem und versicherten Personal ausführen..

8.16.2. Slip:

Wird die Yacht mit einer konventionellen Slipanlage an Land genommen, kann sie dabei auf dem Kiel stehen. Die Yacht ist dabei in einem instabilen Zustand und muss deshalb sowohl nach den Seiten als auch nach vorn und hinten gegen Umfallen gesichert werden.

Im besten Falle steht die Yacht in einem maßgefertigten Lagergestell, das die Druckbelastung an der richtigen Stelle auf den Rumpf aufbringt.

Für eine längere Lagerung der Yacht wird die Verwendung eines geeigneten Transport- und Lagergestells unbedingt empfohlen. Ihr Händler und Servicepartner wird sich hier gerne um Ihre Belange kümmern.



Achtung

- » Es dürfen sich während des Slipvorgangs keine Personen an Bord befinden.
- » Das Schiff muss gegen kippen und neigen gesichert sein
- » überlassen Sie das Slippen „immer“ einem Fachbetrieb mit entsprechender Fachkenntnis

8.16.3. Lagerung

Die Yacht soll grundsätzlich nur unter Verwendung eines passenden Transport- und Lagergestells länger gelagert werden. Eine Dreipunkt-Lagerung ist nicht zulässig. Die Außenhaut ist mit Vorsicht zu behandeln. Die Auflagerung sollte immer flächig erfolgen. Die Auflagerflächen sollten dabei möglichst groß und nicht zu weich gepolstert sein. Beim Unterstützen des Rumpfes sollten alle Stützen gleichmäßig belastet werden. Bezüglich der sonstigen Maßnahmen bei längeren Standzeiten, vor allem über Kälteperioden hinweg, beachten Sie bitte auch die Maßnahmen, die unter Punkt „Winterlager“ beschrieben sind.

Die optimalen Bereiche zur Lagerung und zum Aufpallen liegen immer im Bereich eines internen, tragen Schotts. Tragen Sie Sorge dafür, dass die Auflagerpunkte immer in einem solchen, hinreichend unterstützten Bereich liegen.

9. Wartung/Pflege/Arbeiten am Boot



Achtung

- » Änderungen, die die Sicherheit des Wasserfahrzeuges betreffen, sollten vor der Ausführung begutachtet und von kompetenten Personen dokumentiert werden. (zum Beispiel das Installieren eines zusätzlichen Wassertanks, Änderungen an der Elektrik etc.!)
- » Jede Änderung in der Verteilung von Gewichten kann die Stabilität, den Trimm und das Fahrverhalten des Bootes erheblich beeinflussen.

9.16.1. Wartung an elektrischen Anlagen



Warnung

- » Arbeiten an elektrischen Anlagen können gefährliche Stromschläge und Funkenschlag auslösen.
- » Schalten Sie vor der Kontrolle von elektrischen Kabeln und Verbindungen immer alle Stromquellen und Batterien an den Schaltern und Schaltanlagen ab und ziehen Sie die Sicherungen aus den entsprechenden Steckplätzen.



Achtung

- » Um Funkenschlag und Schäden an der Lichtmaschine zu vermeiden, lösen Sie vor Arbeiten an der elektrischen Anlage des Motors immer die Batteriekabel.
- » Der elektrische Anschluss von Geräten darf nicht an Voltmeteranschlüssen erfolgen



Information - Wartung

- » Stellen Sie sicher, dass alle Kabel fest gehalten sind.
- » Kontrollieren Sie alle Kabelisolationen auf Anzeichen von Defekten und Scheuerstellen.
- » Kontrollieren Sie alle Anschlüsse auf Korrosion- korrodierte Anschlüsse und Stecker sollten ersetzt oder wenigstens sorgfältig gereinigt werden.
- » Schrauben Sie alle Verbindungen fest und sprühen diese mit einem geeigneten Konservierungsmittel ein.

9.1. Wartung

9.1.1. Reinigung

Säubern Sie Ihre Yacht möglichst sofort, wenn diese aus dem Wasser genommen wird. Hochdruck-Reinigungsgeräte können eventuellen Bewuchs unter Umständen gut entfernen. Für die Pflege der Oberflächen sind im Handel verschiedene Produkte erhältlich. Für Schiffe im Salzwasser-Einsatz gilt: Reste von Salz binden das Wasser und führen zu beschleunigter Korrosion. Wo immer es möglich ist, sollten Sie die Yacht daher mit Frischwasser abspülen.

Es dürfen nur spezielle, biologisch abbaubare Bootsreinigungsmittel verwendet werden. Verwenden Sie auf keinen Fall Scheuermittel. Diese zerkratzen und bleichen die Oberfläche aus. Starke Verschmutzungen sollten Sie mit Frischwasser und Pflegemittel abreiben. Zum Entfernen von Kalkflecken (getrocknete Wassertropfen) verwenden Sie am besten Weinessig.

Zur Reinigung und Pflege der Polster verwenden Sie am besten handelsübliche Polsterreiniger. Vor der Anwendung sollten Sie die Verträglichkeit der Reinigungsmittel mit Ihrem Polsterbezug an einer nicht sichtbaren Stelle auf kleinen Flächen testen.

Der Unterwasseranstrich sollte periodisch erneuert werden. Dies verhindert den Bewuchs mit Algen und Muscheln. Auch sollte der sich im Wasser befindliche Teil des Bootes von Zeit zu Zeit mit einem Hochdruckreiniger abgespritzt werden.

9.1.2. Pflege des Decks und der Decksbeläge

Holz bekommt durch Witterungseinflüsse eine natürlich graue Farbe, ohne dass die Eigenschaften des Holzes dadurch stark beeinträchtigt werden. Trotz seiner witterungsbeständigen Eigenschaft ist bei Holz die Verwendung eines Schutzanstriches teilweise erforderlich.

Pflegemittel:

Holzschutzöle sind penetrierende Produkte, die tief in das Holz eindringen und unter Einfluss von Wärme und Feuchtigkeit die Flankenhaftung der Verfügungsmaterialien beeinträchtigen können. Dies kann zu Ablösungen von den 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 Holzdecks, sowie zum Teil gerissene Fugen.

Teak cleaner – sollten nur eingesetzt werden, wenn diese außer neutraler Seife keine anderen Bestandteile besitzen. 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 Holzdecks mit klarem Wasser, ggf. unter Zusatz einer geringen Menge neutraler Seife und einem Dweil/Wischmob. 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 auf keinen Fall zu empfehlen.

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

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

9.1.3. Pflege von Edelstahl

Die Korrosionsfestigkeit des Edelstahls beruht darauf, dass er mit dem Luftsauerstoff eine dünne Haut bildet, die ein elektropositives Potential aufweist. Die Fachleute nennen dies 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.

Weisen die Edelstahlbeschläge Ihres Bootes schon bräunliche Verfärbungen auf, so eignen sich fast alle handelsüblichen Metallputzmittel zur Pflege der Edelstahlbeschläge am Boot z.B. ganz normale Politur wie sie für den Rumpf verwendet wird.

9.1.4. Segel

Die Segel sind aus Dacron hergestellt. Dieses Material ist sehr robust und widerstandsfähig. Segel dieser Bauart bleiben sehr lange in Form. Die Folie laminierter Tuche muss besonders vor der Berührung scharfkantiger Beschläge geschützt werden. Überprüfen Sie deshalb bitte vor dem ersten Setzen Ihres Segels sorgfältig das stehende und laufende Gut, wie z.B.: Salingsnocken, nicht abgeklebte 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 Rellingdraht schamfilen kann.



Information - 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, die Kugeln fallen unter Umständen leicht aus den Lagern;
- » verwenden Sie ein Stück Schiene mit geschlossenen Enden um nicht alle Kugeln am Deck zu zerstreuen.

9.1.5. Anstriche

Sprechen Sie mit Ihrem Lagerbetrieb oder Ihrer Servicewerft, wenn Sie Fragen zu Anstrichen haben. Sie sollten möglichst bei einem in sich abgestimmten System eines Herstellers bleiben.

Verschleiß- und Austauschteile

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

9.1.6. 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.

9.1.7. Winterlager

Ihr Boot und dessen Anlagen, sowie die diversen Einrichtungen an Bord können Schaden erleiden, wenn Sie keine ausreichenden Vorkehrungen für den Winter treffen. Über die Maßnahmen zum Winterlager wurden an verschiedenen Stellen schon gezielte Hinweise gegeben. Allgemein sollte gelten:

- » Auch Winterlagerbetriebe müssen dem Stand der Technik entsprechen. Das gilt sowohl für die Umgebungsbedingungen 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 die Mit-Wassersportler nicht zu beeinträchtigen.

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

- » Schiffspapiere und andere Dokumente (dieses Handbuch zum Beispiel)
- » Seekarten, Bücher, Instrumente
- » Matratzen, Polster, Decken und Schlafsäcke
- » Nahrungsmittel
- » Sicherheitsausrüstung
- » Schlauchboot und Rettungsinsel
- » Segel und Bimini Tops
- » Gasflaschen
- » Leinen und Schoten

9.1.8. Befolgen Sie die Hinweise in der Motoren-Bedienungsanleitung.

- » Lagern Sie die Batterien in geladenem Zustand an einem belüfteten frostsicheren Platz.
- » Fetten Sie alle beweglichen Steuerkabel und -komponenten der Steueranlage.
- » Lösen Sie die Leitung der Gasflaschen und lagern Sie die Flaschen an einen sicheren geeigneten Ort.
- » Ersetzen Sie Bauteile, deren Funktion oder Zustand zweifelhaft erscheinen.

Tipps

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

- » Reinigen Sie die Geber für Log und Lot.
- » Die elektrischen Systeme sollten Sie 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.
- » Leeren Sie alle Tanks, die keinen Kraftstoff enthalten komplett.
- » Leeren Sie die Toiletten.
- » Entfernen Sie jegliches Wasser aus dem Boot und schützen Sie das Boot vor dem Eindringen von Regenwasser.
- » Die WC-Anlage und das ganze Frischwassersystem muss bei Frostgefahr entleert werden.
- » Der Seewasserkreislauf der Motorenanlage muss bei Frostgefahr entleert werden oder mit geeignetem Frostschutzmittel entsprechend geschützt werden.
- » Das Ruder sollte so befestigt sein, dass keine Ruderbewegungen möglich sind. [Dieses lässt sich schon mit dem Feststellen des Rades erreichen].

Grundsätzlich sollten Sie die Wartung sowie die Vorbereitung für das Winterlager und das „auswintern“ des Motors einem Fachbetrieb übertragen, Folgendes ist aber auf jeden Fall zu unternehmen:

- » Kraftstofftanks vollständig befüllen, um die Kondensation von Wasser so gering wie möglich zu halten
- » Opferanode am Propeller wechseln [falls erforderlich]
- » Kühlwasser des Motors entleeren und den Anweisungen des Herstellers folgen. Stellen Sie sicher, dass das Motorkühlwasser die entsprechende Konzentration von Frostschutzmittel enthält.
- » Entspannen aller Riemen [Generator-Lichtmaschine, andere motorgetriebene Aggregate].

9.1.9. Mast und Takelage:

Es wird sicher nicht immer möglich sein, all die folgenden Anforderungen zu erfüllen, es ist jedoch empfehlenswert die nachfolgenden Arbeiten zum einwintern auszuführen:

- 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, danach trocken lagern.
- Waschen aller Umlenkrollen im Mast und Baum. [nach dem Trocknen mit Fett schmieren].

10. Umweltschutz

Bereits in der Entwicklung war BAVARIA sehr darauf bedacht, die Umwelt nicht unnötig zu belasten. Es gibt eine Reihe von Bestimmungen und Tipps den Umweltschutz betreffend. Wir dürfen Sie bitten, diese bei der Nutzung des Bootes zu beachten. Nachfolgend listen wir einige spezielle Hinweise zur umweltgerechten Nutzung Ihres Bootes auf.

Tragen Sie mit einem verantwortungsvollen Umgang mit Ihrem Boot dazu bei, dass die Natur nicht mehr als unvermeidbar beeinträchtigt wird.

Bitte beachten Sie nachfolgende Abschnitte!

10.1.1. Kraftstoffe und Öle

Kraftstoffe und Öle belasten die Umwelt in besonderem Maße, da sie nur über einen längeren Zeitraum abgebaut werden. Sie können die Natur beeinträchtigen und Schädigungen bewirken.

Gehen Sie an Bord mit diesen Stoffen sorgsam um, so dass beim Tanken, Einfüllen oder Entleeren nichts über Bord geht. Beim Betanken Ihrer Yacht sollten Sie besondere Vorsicht walten lassen. Ein Lappen um den Einfüllstutzen kann verhindern, dass Kraftstoff von der Zapfpistole in das Wasser gelangt. Weitere Hinweise zum maximalen Füllstand erhalten Sie in Abschnitt Betankung mit Kraftstoff. In Ihrem Motoren-Handbuch finden Sie zudem ein Diagramm mit der Kurve des spezifischen Kraftstoff-Verbrauchs. Diese gibt Ihnen einen guten Hinweis auf die günstigste Motordrehzahl.

Achten Sie besonders vor dem Lenzen des Bootes darauf, dass sich kein Öl im Bilgenwasser befindet. Verwenden Sie dann spezielle Ölaufnahmemittel, um das Bilgenwasser zu säubern oder pumpen sie das Bilgenwasser in spezielle Kanister ab, die Sie dann an Land ordnungsgemäß der Entsorgung zuführen.

10.1.2. Abfälle

Abfälle gehören nicht ins Wasser – das ist für Wassersportler eine Selbstverständlichkeit. Das gilt auch für biologisch abbaubare Abfälle und Glas sowie Metalle. Sie sollten in einer der Backskisten einen festen Platz für den Bordmüll vorsehen. Abfälle sollten getrennt an Land entsorgt werden.

10.1.3. Schall

Lärm ist heute eine der größten Umweltbelastungen. Ein nasser Auspuff eines Dieselmotors mit Schalldämpfer reduziert den Motorschall erheblich. Gummilager, elastische Kupplung und die Motorraum-Isolierung verringern die Schall-Emissionen zusätzlich. Vermeiden Sie dennoch ein zu schnelles Hochdrehen des Motors und reduzieren Sie die Drehzahl auf dicht befahrenen Gewässern.

10.1.4. Schwell

Natürliche Uferzonen reagieren empfindlich auf 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.

10.1.5. 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. Im Hafen ist grundsätzlich der Landanschluss dem laufenden Motor als Stromquelle vorzuziehen.

10.1.6. Antifouling, Anstriche

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

Muss der Antifouling-Anstrich dennoch 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.

Wir empfehlen nichttoxisches Antifouling zu verwenden.

10.1.7. Lackentferner

Die meisten Lackentferner enthalten aggressive Medien und sollten möglichst nicht verwendet werden. Mechanisches Abtragen der Farbschichten ist vorzuziehen. Entsorgen Sie diese Abfälle bitte umweltgerecht

10.1.8. Schmutzwasser

Die Yacht ist mit einem Tank zum Auffangen der Toilettenabwässer ausgerüstet. Abwässer können in Häfen in speziellen Abpumpstationen geleert werden. Es ist unbedingt darauf zu achten, dass auf Gewässern, auf denen ein Abpumpen verboten ist, die Verbindung zum direkten Auspumpen nach außenbords durch ein Seeventil verschlossen und gegebenenfalls sogar verplombt ist.

Die Kapazität des Tanks ist begrenzt. Soweit möglich, sollten Sie Toiletten in den Yachthäfen oder sonstigen Plätzen an Land benutzen.

Bitte beachten Sie unbedingt, dass es z. B. für die Ostsee Abkommen (MARPOL) gibt, die das Einbringen von Fäkalien aus Tanks verbietet. Einige Länder haben dafür spezielle Bestimmungen erlassen, die das Versiegeln der Bordauslässe vorschreiben.

10.1.9. Naturschutz

- » Tragen Sie mit verantwortungsvollem Umgang mit Ihrem Boot dazu bei, dass die Natur nicht mehr als unvermeidbar beeinträchtigt wird. Beachten Sie die Hinweise zu Naturschutzgebieten, Nationalparks und anderen Schutzgebieten.
- » Beachten Sie die geschriebenen und auch ungeschriebenen Regeln des praktischen Naturschutzes.
- » Befolgen Sie in Naturschutzgebieten unbedingt die geltenden Vorschriften, sofern ein Befahren solcher Gewässer gestattet ist.
- » Beobachten und fotografieren Sie Tiere möglichst nur aus der Ferne. Laufen Sie im Bereich der Watten keine Seehundbänke an, damit die Tiere nicht gestört oder vertrieben werden. Halten Sie mindestens 300 m Abstand (möglichst mehr) zu Liegeplätzen von Seehunden und Vogelansammlungen und bleiben Sie auf jeden Fall in der Nähe des markierten Fahrwassers. Fahren Sie in diesen Bereichen nur mit niedriger Fahrstufe.
- » Beachten Sie auch die internationalen Abkommen über die Reinhaltung der Meere.

11. 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 Ihnen die Beschäftigung mit den einzelnen Kapiteln hilft, die technischen Systeme und deren Prinzipien zu verstehen. Sinn des Handbuchs ist es, Ihnen die CE-relevanten Themen, vor allem die Sicherheit betreffend, näher zu bringen.

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 Feuerlöcher in regelmäßigen Abständen gewartet werden müssen und dass es Aufgabe des Skippers ist, seine Mannschaft in ihre Handhabung einzuweisen.



Achtung

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

Hinweis:

Wir arbeiten ständig an der Weiterentwicklung unserer Yachten. 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 Umfange übernimmt.

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

11.1.1. Mitgelieferte Dokumentationen

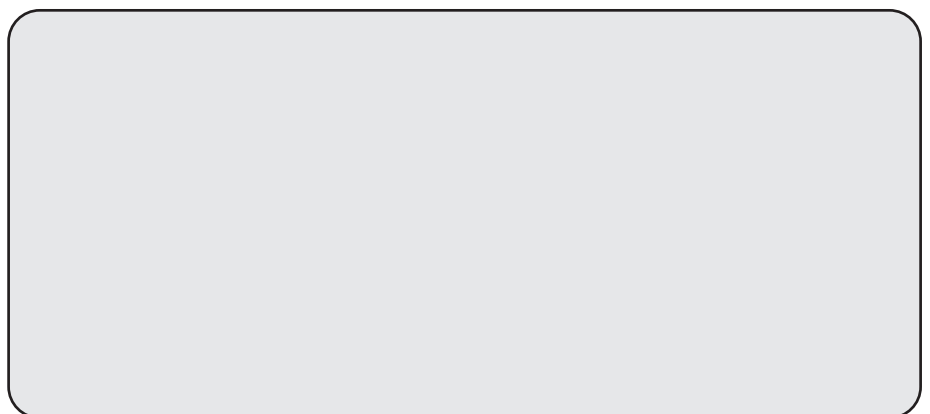
BAVARIA C38 Handbuch mit Konformitätserklärung

Anleitungen und Handbücher zu optional gelieferten Teilen und Standardbauteilen

12. Identitätsnachweis

[auszufüllen durch den Händler bzw. Vertragspartner]

Händler	:	
Erstwasserung	:	
Datum [Auslieferung]	:	
Bootstyp und Version [Kiel]	:	BAVARIA C38
WIN	:	DE-BAV V38
Kommissionsnummer	:	
Name der Yacht:	:	
Motor [Fabrikat und Typ]:	:	
Motornummer	:	
Getriebe [Fabrikat, Typ, Untersetzung]	:	
Propeller [Fabrikat, Typ, Dimensionen]	:	
Händler	:	
Unterschrift	:



Händlerstempel

ist der Vertreter unseres Unternehmens, der Ihnen die erforderliche Hilfe gewähren wird, wenn Probleme auftreten sollten. Sobald Sie Eigentümer geworden sind, füllen Sie bitte die nachfolgende Empfangsbestätigung aus und geben (oder schicken) diese unterschrieben dem Händler zurück, damit Sie dessen Garantieleistungen in Anspruch nehmen können.

13. Empfangsbestätigung

Hier sollte eine Karte über dem Platzhalter eingeklebt sein. Sollte dem nicht so sein, so wenden Sie sich bitte an Ihren Händler, er wird Ihnen diese Seite des Handbuches gerne kopieren und Sie ausfüllen lassen.

Empfangsbestätigung für das Eignerhandbuch:

Der Eigner des neuen Bootes ist verpflichtet eine Bestätigung für den Erhalt des Eignerhandbuches zu unterzeichnen.

Ich, der Unterzeichnende, bestätige den Erhalt des Eignerhandbuchs, und den dazu gehörigen Dokumentationen der Ausrüstungsteile, welche mit diesem Boot ausgeliefert wurden.

WIN Nummer: DE-BAV V38

Name: _____

Adresse: _____

Unterschrift: _____

14. Platz für Ihre Notizen

Bavaria Yachtbau GmbH · Bavariastr. 1 · D – 97232 Giebelstadt
Tel.: +49 (0) 9334 942 – 0; Fax: +49 (0)9334 942 – 1160
email: info@bavariayachts.com
web: www.bavariayachts.com

