

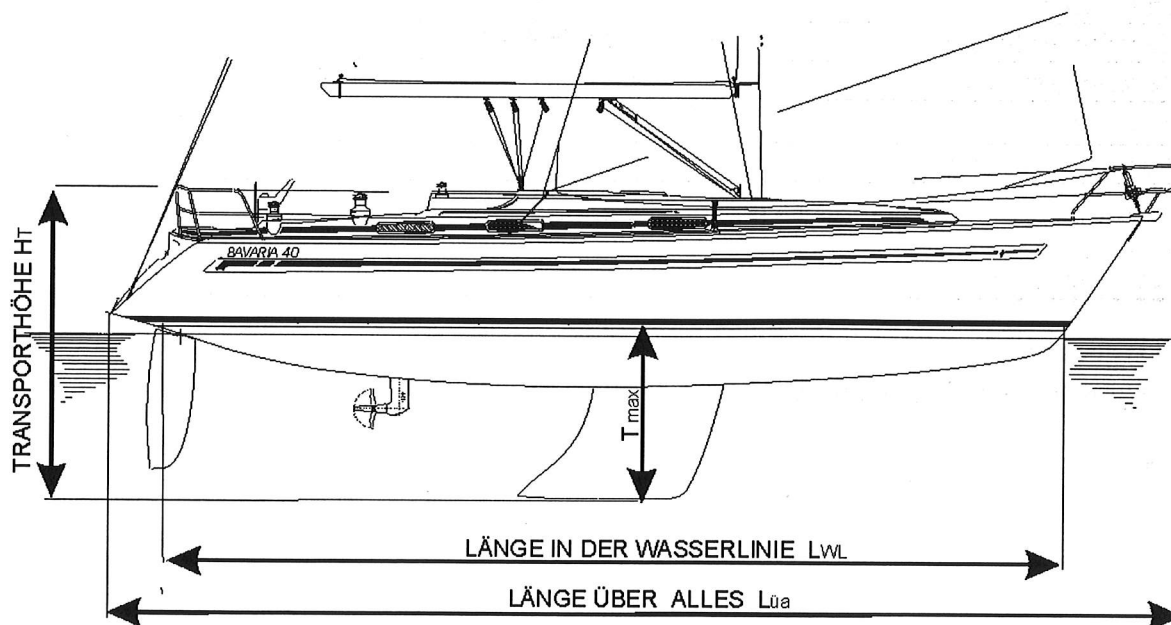
1. Beschreibung des Bootes

1.1 Hauptdaten

1.1.1 Hauptabmessungen

Länge über alles	$L_{\text{üa}}$	12,48 m
Länge Rumpf	L_H	12,23 m
Länge in der Wasserlinie	L_{wl}	10,95 m
Breite max.	B_{max}	3,99 m
Leergewicht		ca. 8.300 kg
Ballastanteil		ca. 2.850 kg
Tiefgang Normalkiel	T_{max}	ca. 1,95 m
Tiefgang Flachkiel	T_{max}	ca. 1,65 m
Durchfahrtshöhe O.K. Mast*	H_D	ca. 17,05 m
Transporthöhe	H_T	ca. 3,80 m

* Die Durchfahrtshöhe kann ein kritisches Maß bei der Passage von Brücken oder Hochspannungsleitungen sein. Sie ist die Höhe über der Wasserlinie bis Oberkante Mast. Sie ist ohne eventuelle Antennen oder Radarreflektor angegeben, enthält ebenso nicht das Maß für die Topplaterne oder anderes Zubehör. Korrigieren Sie bitte das Maß nach den von Ihnen montierten Geräten und vermerken Sie es im Eignerhandbuch.



1.1.2 Segelplan

Als Tourenyacht ist die SY Bavaria 40 standardmäßig mit folgenden Segeln ausgerüstet:

	Standard Rigg
	[m²]
Großsegel Standard	ca. 37,00
Großsegel (durchgelattet)	ca. 37,00
Großsegel (Mastreffanlage)	ca. 32,20
Rollgenua	ca. 41,40

1.1.3 Verdrängung, Gewichte

Leerfahrzeugmasse (entspricht LCC)

- einschließlich Sicherheitsausrüstung M_{leer} 8.300 kg

Masse des voll ausgerüsteten Bootes

- fertig zum Auslaufen mit Besatzung M_{max} 9.990 kg

Ballastanteil M_{Ballast} 2.850 kg

1.1.4 Motorisierung

Dieselmotor

Hersteller Volvo Perkins

Typ MD 22L

Leistung 37 kW

Kühlung indirekt (See-/Frischwasser)

Wende-Untersetzungsgetriebe Saildrive 120S-D

Untersetzungsverhältnis 2,48:1

Max. Schräglage (kontinuierlich) 30°

(weitere Angaben siehe Betriebsanleitung für den Motor)

1.1.5 Elektrische Anlage

230 V Wechselstrom

Die Yacht ist mit einer Landeinspeisung ausgerüstet. Ferner ist eine Steckdose vorgesehen, um Haushaltsgeräte und motorgetriebene Werkzeuge im Hafen benutzen zu können (Option). Einzelheiten siehe Pos. 2.5.1.

12 V Gleichstromanlage

Die normale Bordversorgung, wie nautische Beleuchtung, Pumpen, Geräte und Komfort-Beleuchtung erfolgt durch die übliche 12 V-Gleichstromanlage. Einzelheiten siehe Pos. 2.5.2.

1.1.6 Batteriekapazitäten

Die Yacht ist mit 3 Batterien ausgerüstet:

Starterbatterie	12 V, 88 Ah, wartungsfrei, auslaufgeschützt
Verbraucherbatterien	2 x 12 V, 140 Ah, wartungsfrei, auslaufgeschützt

Die Batterien werden durch die Lichtmaschine des Motors über eine Trenndiode geladen. Damit der Motor mit Sicherheit anzulassen ist, hat die Starterbatterie beim Laden immer Vorrang. Sobald das Batterieladegerät angeschlossen ist (Option), übernimmt es das Laden beider Batterien.

1.1.7 Tankkapazitäten

1 Frischwassertank	ca. 150 l
Der Tank befindet sich im Bug des Schiffes.	
1 Frischwassertank	ca. 150 l
Der Tank befindet sich unter der Bb. Achterkoje.	
1 Treibstofftank	ca. 150 l
Der Tank befindet sich unter der Stb. Achterkoje.	
1 Fäkalientank (optional)	ca. 40 l
Der Tank befindet sich im Stb.-Naßzellenschrank.	

Zu den Einzelheiten der Tanks und der gesamten Installation siehe Pos. 2.2.

1.1.8 Maximale Personenzahl, Zuladung

Maximale Personenzahl

Die Richtlinie fordert, daß für jedes Boot eine Höchstzahl von Personen, die sich an Bord befinden, als Empfehlung festgelegt wird, wenn das Boot in seinem vorgesehenen Bereich fährt. Diese Yacht ist ausgelegt für Hochsee, also ausgedehnte Reisen zwischen den Häfen. Daher ist die Empfehlung folgende:

- Bei mehrtägigen Fahrten über See sollen sich nicht mehr als 8 Personen an Bord befinden.

Anmerkung: Für alle an Bord befindlichen Personen müssen Rettungswesten an Bord sein. Die aufblasbare Rettungsinsel sollte eine Kapazität von 8 Personen haben.

- Bei Tagesausflügen sollen sich nicht mehr als 12 Personen an Bord befinden, für die der Platz an Deck und in der Plicht ausreichend ist.

Anmerkung: Für alle an Bord befindlichen Personen müssen Rettungswesten an Bord sein.

Zuladung

Die Richtlinie fordert, daß die maximale Zuladung von der Werft empfohlen wird. Sie umfaßt Personen, persönliche Ausrüstung und Proviant. Sie ist auf dem Typenschild vermerkt. Für die SY-Bavaria 40 beträgt diese maximale Zuladung 1.200 kg. Für diesen Wert ist auch die Stabilität der Yacht berechnet worden.

1.1.9 Anschlagpunkte für Kranen, Auflagepunkte für Slip und Transport

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. Sollten Sie denselben Kran öfters benutzen, empfehlen wir die Positionen der Gurte mit beiliegenden Aufklebern (Navitisch) unterhalb der Fußrelingsleiste zu markieren. Die Position des Saildrives ist Bb.- und Stb. Seite mittels Aufkleber gekennzeichnet.



Vorsicht! Der hintere Gurt liegt im Bereich des Saildrive.

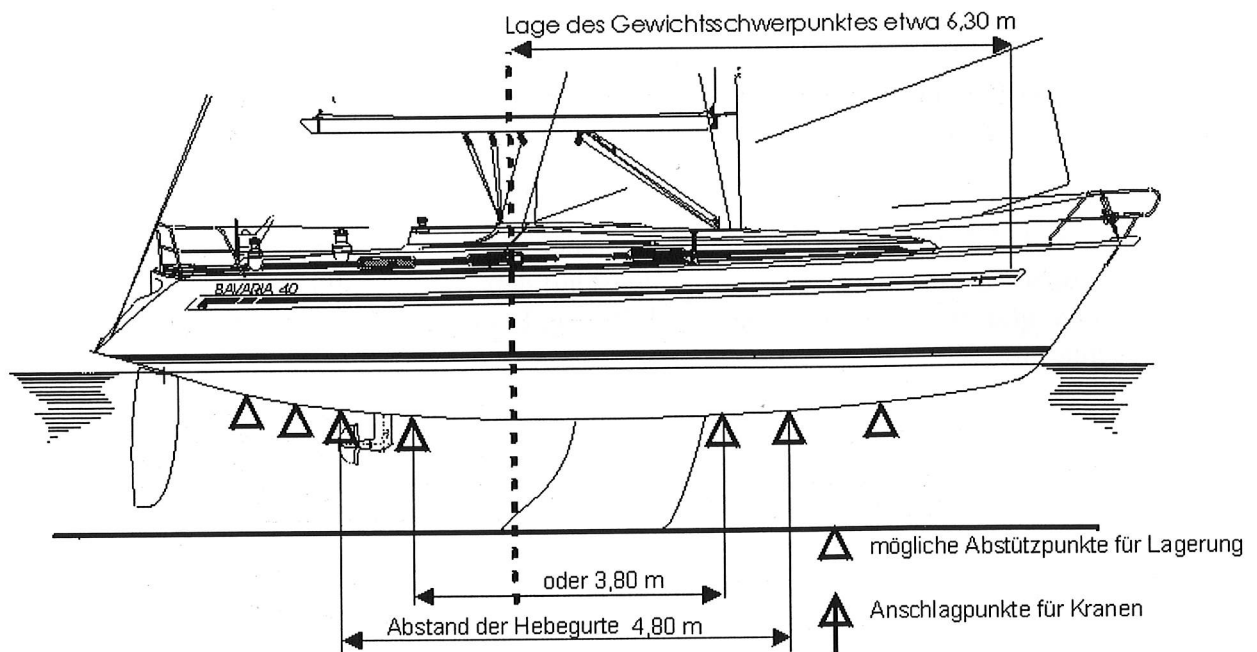
Slip

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. Es wird deshalb empfohlen, die Yacht in einem passenden Transport- und Lagergestell zu slippen.

Wird die Yacht längere Zeit auf dem Kiel abgestellt, müssen Vor- und Achterschiff wirksam abgestützt werden, um die Struktur zu entlasten und das Absacken der Überhänge zu verhindern. Die Lage geeigneter Abstützpunkte ist ebenfalls dem unteren Bild zu entnehmen. Für eine längere Lagerung der Yacht wird in jedem Fall die Verwendung eines Transport- und Lagergestells empfohlen.

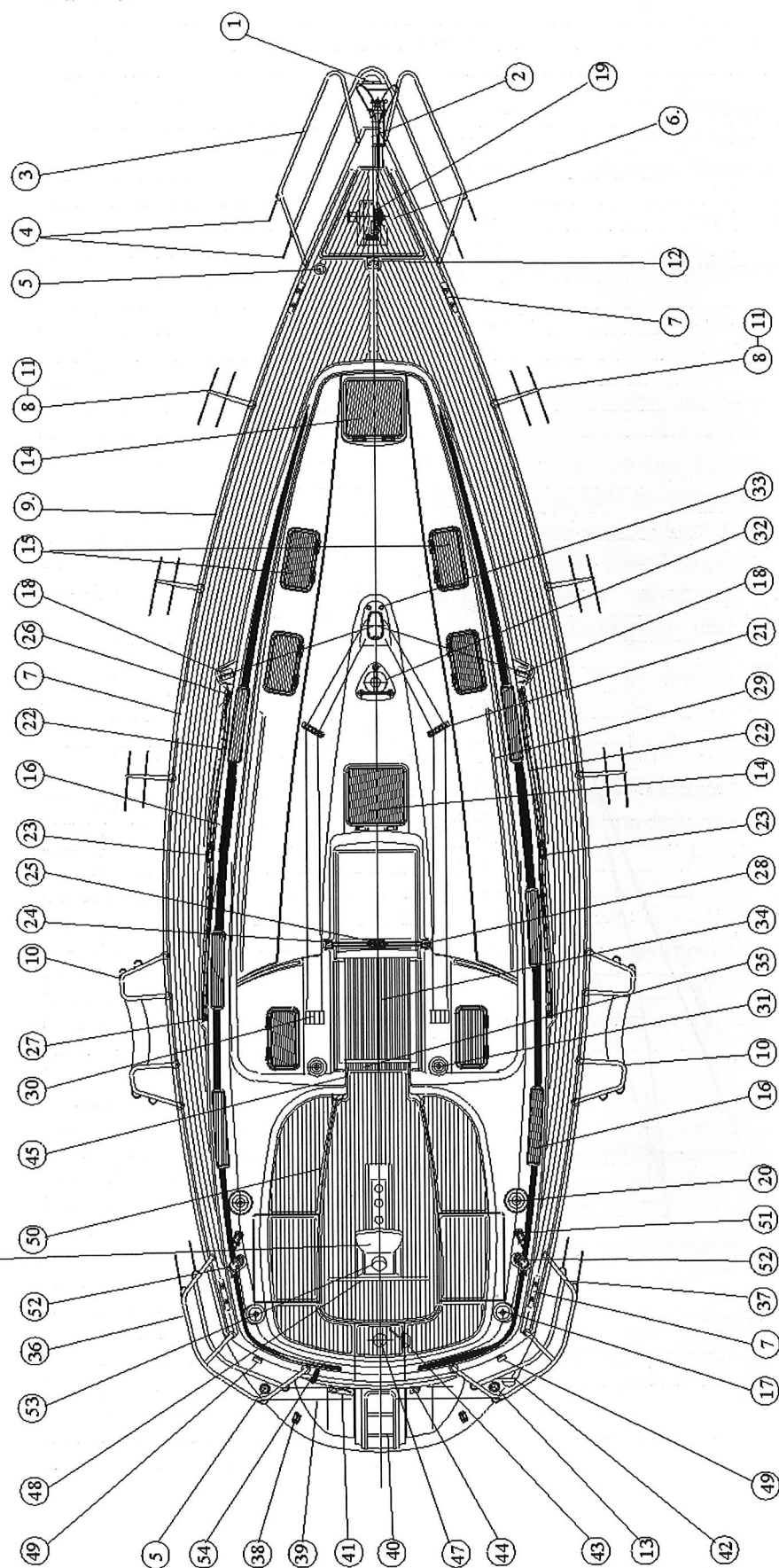
Transport

Für den Transport gelten im wesentlichen die Regeln, wie beim Pkt. Slip vermerkt (s.o.). Zusätzlich muß die Yacht unter dem Achter- und Vorschiff unterstützt werden, um die Struktur zu entlasten.



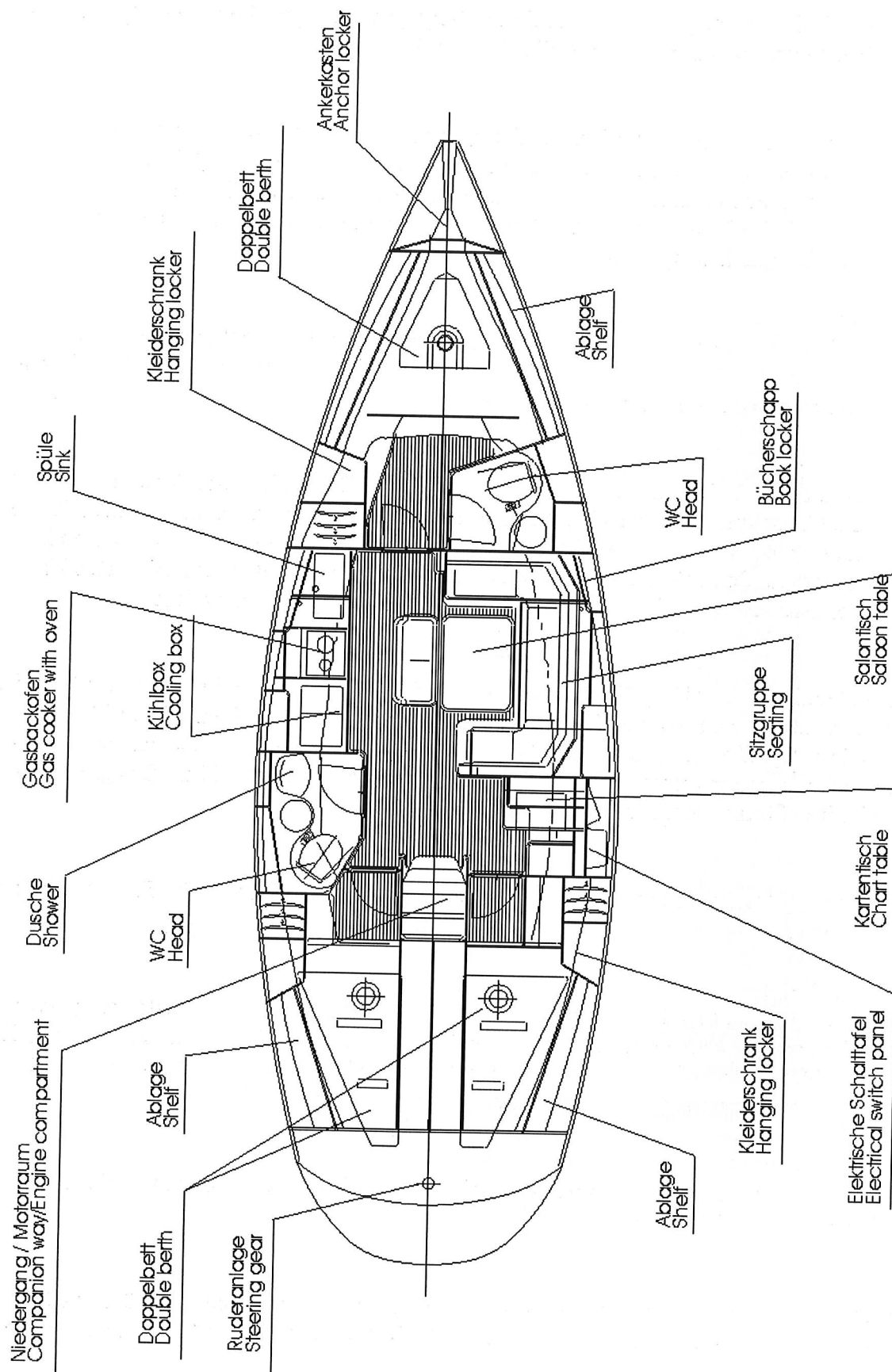
1.2.2 Decksplan

STEUERSÄULE MIT MOTORINSTRUMENTENTAFEL
STEERING PEDESTAL WITH ENGINE PANEL



BAVARIA 40 – Achtercockpit			
	Description	Beschreibung	Stk
1	Bow navigation light	Zweifarbennleuchte	1
2	Bow fitting	Bugbeschlag	1
3	Bow pulpit	Bugkorb	1
4	Life lines	Relingsdurchzüge	4
5	Water inlet	Wassereinfüllstutzen	2
6	Anchor locker	Ankerkasten	1
7	Mooring cleats	Belegklampen	4
8	Stanchion	Relingstütze	10
9	Toe rail	Fußreling	2
10	Passage (option)	Relingsdurchgang (Option)	2
11	Stanchion base	Relingsfuß	10
12	Eye-bolt (option)	Decksauge (Option)	1
13	Fuel inlet	Dieseleinfüllstutzen	1
14/15	Hatch	Luke	8
16	Opening portlight	Portlight	6
17	Spinnaker winch	Spinnakerwinde	2
18	Main shrouds+aft kiwers cgk	Wantenpütting	2
19	Electric windlass	Elektrische Ankerwinde	1
20	Winch	Genuawinde	2
21	Deckorganizer	Umlenklöcke	2
22	Genoa track	Genuaschiene	2
23	Genoa track car	Genuaschlitten	2
24	Mainsheet track	Großschotschlitten	1
25	Mainsheet track car	Großschotschiene	1
26	Front endstop (g. track)	Vorderes Schienenendstück	2
27	Aft endstop (g. track)	Achteres Schienenendstück mit Umlenkblock	2
28	Endstops mainsheet track	Schienenendkappe	2
29	Grabrails	Handreling	2
30	Stopper	Stopper	8
31	Halyard winch	Fallwinde	2
32	Ventilator	Deckslüfter	1
33	Through deck cable fitting	Kabeldurchführung	1
34	Sliding hatch	Schiebeluke	1
35	Washboard	Steckschott	1
36	Aft port pushpit	Heckkorb links	1
37	Aft starboard pushpit	Heckkorb rechts	1
38	Backstay chainplate	Achterstagpütting	2
39	Aft pushpit life line	Heckkorbsicherung mit Pelikanhaken	2
40	Swim ladder	Badeleiter	1
41	Shower	Cockpitdusche	1
42	Stern light	Heckleuchte	1
43	Hand operater bilge pump	Handlenzpumpe	1
44	Shore supply 220 V/110 V	Landanschluß 220 V/110 V	1
45	Engine ventilation inlet	Belüftungsroste für Motorenraum	2
46			
47	Emergency tiller fitting	Notpinnenbeschlag	1
48	Steering wheel	Steuerrad	1
49	Tank venting	Tankentlüftung	3
50	Cockpit portlight	Cockpitportlight	2
51	Footblock with lockoff	Liegender Block mit Stopper	2
52	Cheek block-port	Liegender Block Bb.	2
53	Engine panel	Motorinstrumententafel	1
56	Backstay chainplate	Stopper für Achterstag	1

1.2.3 Einrichtungsplan



1.2.4 Kurzbeschreibung

Typ

Die SY Bavaria 40 ist eine slupgetakelte Rundspant-Segelyacht mit geteiltem Lateralplan, freihängendem Profiltruder und einem festen Ballastkiel mit Bulb.

Bauweise

Die Yacht ist in GFK-Bauweise gefertigt. Der Rumpf und das Deck wurden ausschließlich im Handauflegeverfahren hergestellt. Das Deck ist in Sandwichbauweise gefertigt. Der Rumpf ist oberhalb der Wasserlinie in Sandwichbauweise, unterhalb der Wasserlinie in Massivlaminatbauweise ausgeführt. Der Rumpf wurde durch fest einlamierte Hauptschotte aus Sperrholz sowie durch GFK-Einbauteile ausgesteift.

Konservierung

Der Osmose-Schutz wird durch die Verwendung von Isophtalsäure-Gelcoat und Isophtalsäure-Harz für das Laminat des Bootskörpers gewährleistet. Zusätzlich wurden wasserbelastete Bereiche der Laminatinnenflächen mit Topcoat konserviert.

Ballast

Die Yacht ist mit einem Ballastkiel aus Gußeisen ausgerüstet. Bei beiden Kiel-Ausführungen ist der Kiel mittels Flanschverbindung sicher mit dem Bootskörper verschraubt und verklebt. Diese Art der Verbindung hält auch höchsten Betriebsbelastungen im Seegang und im Sturm stand. Wir machen aber darauf aufmerksam, daß es uns nicht möglich ist, Kollisionen mit festen Unterwasserhindernissen bei der Dimensionierung dieser Verbindung zu berücksichtigen.

Stabilität

Formgebung, Gewichtsverteilung, Dimensionierung und Ballastanteil sind bei der Ermittlung der Stabilität in Ansatz gebracht worden. Die Yacht verfügt über eine ausreichende Stabilität. Im kritischen Fall verfügt die Yacht noch bei 100° Neigung über einen enormen aufrichtenden Hebelarm. Erst bei einem Winkel von 128° wird das aufrichtende Moment zu Null. Das gilt allgemein als Kriterium für die Hochseetauglichkeit.

Decksbelag

Die Trittflächen des Decks sind mit einer Antislipstruktur oder mit einem Teak - Stabdecksbelag (Option) versehen.

Beschläge und Luken

Alle Beschläge und Luken sind aus nichtrostenden, seewasserbeständigen Werkstoffen gefertigt. Sie sind mit dem GFK-Deck verschraubt und sorgfältig eingedichtet. Zur sicheren Einleitung der auftretenden Kräfte sind an den Montageorten der Beschläge Verstärkungen aus Mehrschichtsperrholz oder seewasserbeständigem Aluminium in das Deck einlamiert.

Holzteile und andere Bauteile

Die Handläufe auf dem Kajütendach sind aus Edelstahl gefertigt. Das Steckschott und das Schiebeluk bestehen aus Plexiglas.

Seereling

Das Deck ist mit Bug- und Heckkorb aus Niro-Rohr ausgestattet. Dazwischen verläuft die Seereling mit einer durchgehenden Höhe von 610 mm. Die Relingsstützen sind konisch angezogen

und mit zwei Durchzügen aus ummanteltem Nirodraht (Ø 5 mm oben/ 3 mm unten) mit Schraubspannern versehen.

Hinweise zu Pflege und Wartung

- **Niro-Beschläge:** Matte oder dunkle Stellen nachpolieren, damit der Niro seine korrosionsfesten Eigenschaften behält.
- **Winden, Blöcke:** Mindestens zum Winterlager demontieren, reinigen und mit geeigneten Schmierstoffen behandeln.
- **Fenster, Lukenscheiben:** Mit klarem Wasser spülen und weichem Tuch aufpolieren.
- **Teakholz:** Regelmäßig mit klarem Wasser abspülen. Wenn sattere Farbe gewünscht, leicht anschleifen und mit Teaköl tränken.

1.3 Antriebsanlagen

1.3.1 Besegelung

Für die SY Bavaria 40 sind standardmäßig folgende Segel vorgesehen:

Großsegel Standard	ca. 37,00 m ² Tuchstärke: 240 g/m ²
Großsegel (durchgelattet)	ca. 37,00 m ² Tuchstärke: 240 g/m ²
Großsegel (Mastreffanlage)	ca. 32,20 m ² Tuchstärke: 240 g/m ²
Rollgenua	ca. 41,40 m ² Tuchstärke: 240 g/m ²

Die Tuchqualität ist für die den Segeln entsprechende Windbelastung gewählt. Die erforderlichen Mast- und Decksbeschläge, um Spinnaker (Option) oder andere Vorm-Wind-Segel setzen zu können, sind angebracht.



Achtung!

Bei Fahrt unter Segeln
ist die Sicht eingeschränkt.

1.3.2 Takelage

Die Profilabmessungen für den Mast und den Großbaum liegen über den notwendigen Mindest-, Trägheits- und Widerstandsmomenten. Alle Fallen, Strecker, Reff- und Niederholerleinen beim konventionellen Mast sind mit Umlenkung in das Cockpit geführt. Der Mast steht auf Deck in einer Mastspur.

Mast:

- LM-Profil, unverjüngt; – Doppelsalenge 18° gepfeilt; – 2 Fallen, Toppnant (Option) und Dirk
- Niederholer mit Beschlägen

Baum:

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

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

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

Laufendes Gut

Im Mast eingezogen

- Großfall
- Genuafall
- Dirk

Option Spi-Einrichtung

- Spifall (beiliegend)
- Spibaum-Toppnant
- Spibaum-Niederholer

Im Großbaum eingezogen: 2 Reffleinen; 1 Unterliekstrecker

Wantenspanner:

Gabelterminals

- für 5 mm Draht: 3/8'', Bruchlast 3.400 kg
- für 6 mm Draht: 7/16'', Bruchlast 4.700 kg

1.3.3 Fallen- und Schotenführung beim konventionellen Mast

