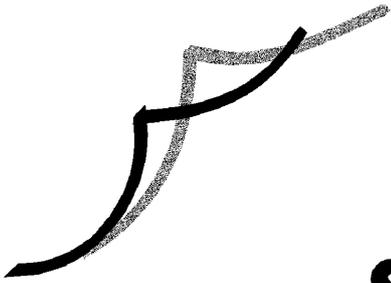


BAVARIA 36
Holiday



**Handbuch
für
Segelyacht:**

Typ	<u>Bavaria 36 Holiday</u>
Auslegungskategorie	<u>”A” Hochsee</u>
Schiffsname	<u></u>
Eigner	<u></u>
Heimathafen	<u></u>



I EINFÜHRUNG

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

Dieses Handbuch wurde zusammengestellt, damit Sie in der Lage sind, Ihr Wasserfahrzeug sicher und mit Freude zu führen. Das Handbuch enthält neben Einzelheiten über das Wasserfahrzeug selbst, über mitgeliefertes oder eingebautes Zubehör und über seine Anlagen hinaus auch Informationen über Betrieb und Wartung. Bitte lesen Sie es sorgfältig durch und machen Sie sich mit allem vertraut, bevor Sie mit dem Wasserfahrzeug auf Fahrt gehen.

Sollte dies Ihr erstes Wasserfahrzeug sein oder sollten Sie zu einem Typ eines Wasserfahrzeuges gewechselt sein, den Sie noch nicht so gut kennen, achten Sie bitte zu Ihrer eigenen Sicherheit und Bequemlichkeit darauf, daß Sie sich Kenntnisse über Handhabung und Betrieb des Wasserfahrzeuges aneignen, bevor Sie das Kommando übernehmen. Ihr Händler oder der nationale Segler - bzw. Motorboots-Verband oder Yachtclub wird Sie gern über örtliche Yachtschulen informieren oder erfahrene Ausbilder empfehlen.

BITTE BEWAHREN SIE DIESES HANDBUCH AN EINEM SICHEREN ORT AUF, UND ÜBERGEBEN SIE ES DEM NEUEN BESITZER, WENN SIE DAS WASSERFAHRZEUG VERKAUFEN.

1. Ihre Segelyacht ist ein Erzeugnis, welches unter Einsatz der neuesten technischen Erkenntnisse und Technologien, in Verbindung mit langjähriger Erfahrung von überdurchschnittlich qualifizierten und motivierten Mitarbeitern hergestellt wurde. Die gefertigte Yacht erhält eine Serienbaubescheinigung, die eine Serienbauüberwachung auf der Basis der letztgültigen Klassifikations- und Bauvorschriften entsprechend dem Klassenzeichen 100 A 5 testiert.
2. Um die Gebrauchsfähigkeit und die Nutzungsmöglichkeiten Ihrer Yacht zu sichern, fordern Sie bitte von Ihrem Vertragspartner, beziehungsweise dem unsere Erzeugnisse vertreibenden Händler, daß die jedem unserer Schiffe beigefügte Checkliste aus Anlaß der Übergabe sorgfältig ausgefüllt und von Händler (Vertragspartner) und Eigner unterzeichnet, sofort nach der Übergabe an uns zurückgeschickt wird.

Ansonsten gestaltet sich die Bearbeitung von möglichen Reklamationen und die Übernahme von Gewährleistungen für uns sehr schwierig und ein Anspruch auf berechnete Garantieansprüche verfällt.

Bitte haben Sie Verständnis, daß nur dann eine zügige Bearbeitung von Garantieanträgen gewährleistet ist.

3. In dem ebenfalls einem jeden unserer Erzeugnisse beiliegenden Identitätsnachweis sind die wichtigsten Daten Ihrer Yacht, wie beispielsweise Baunummer, Kommissionsnummer, Einzelheiten über Einbaudiesel etc. enthalten.

4. Bitte fordern Sie Ihren Vertragspartner auf, alle unseren Erzeugnissen beigelegten Garantiescheine für die nicht durch Bavaria hergestellten Ausrüstungsteile - beispielsweise Motor, Instrumente, Pumpen - an die bezeichneten Hersteller, sorgfältig ausgefüllt, zurückzusenden.
Die Garantiescheine finden Sie in der Eigenermappe zusammen mit allen anderen Dokumenten.
5. Unsere Entwicklungsabteilung arbeitet laufend daran unsere Erzeugnisse zu verbessern, wobei auch Anregungen und Wünsche unserer Kunden mit einbezogen werden.
Hierdurch halten wir unsere Schiffe immer auf dem neuesten Stand der Technik und moderner Baumethoden.
6. Die unsere Erzeugnisse vertreibenden Repräsentanten stehen Ihnen für jedwede Frage über Nutzung, Gewährleistung, Verbesserungen, Nachrüstungen, Neuigkeiten usw. zur Verfügung.

Legen Sie dieses Handbuch nicht ungelesen beiseite. Sie werden feststellen, daß viele wichtige Hinweise enthalten sind. Die Bedienung der Yacht wird erleichtert und die Funktionen der eingebauten Geräte werden besser verständlich.

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

Allzeit Gute Fahrt und immer eine handbreit Wasser unter dem Kiel.

BAVARIA YACHTBAU GmbH
- Geschäftsleitung -

W. Herrmann

II INHALTSVERZEICHNIS

I	Einführung	Seite 2 - 3
II	Inhaltsverzeichnis	Seite 4
III	Zulassung, Zertifizierung, Identifizierung	Seite 5 - 6
	Bescheinigung der Konformität	Seite 6
IV	Identitätsnachweis	Seite 7
V	Technische Beschreibung der Segelyacht	Seite 8 - 9
VI	Planliste (gemäß Anhang)	Seite 9
VII	Benutzte Normen und Hinweise	Seite 10 - 13
VIII	Gesichtspunkte des Umweltschutzes	Seite 14 - 15
IX	Auslieferung der Yacht	Seite 16 - 27
X	Nutzung der Yacht	Seite 28 - 36
XI	Instandhaltung und Pflege	Seite 37 - 42
XII	Einwinterung und Konservierung	Seite 42 - 43
XIII	Vorbereitung auf die neue Segelsaison	Seite 44
XIV	Informationen und Anweisungen an den Schiffsführer bzw. Eigner	Seite 45 - 49
XV	Gewährleistung	Seite 50 - 51

Anlagen

Diesem Handbuch sind in der handlichen Eignermappe noch folgende Dokumente sowie folgende Schlüssel beigelegt:

1. Prospekt, Serienbaubeschreibung, Preisliste
2. Checkliste
3. Übergabebestätigung (incl. Handbuch)
4. Gebrauchsanweisungen und Handbücher der eingebauten Fremdfabrikate:
 - Einbaudiesel
 - Navigationsinstrumente
 - Rigg
 - Wasserpumpen, Pump-WC
 - Autopilot (Option)
 - Ankerwinde (Option)
 - GPS (Option)
 - Warmluftheizung (Option)
 - Ladegerät (Option)
 - Kühlaggregat (Option)
 - andere
5. Schlüssel für Steckschott
6. Schlüssel für Motor (falls vorgesehen)
7. GL-Zertifikat (falls geordert)

III ZULASSUNG, ZERTIFIZIERUNG, IDENTIFIZIERUNG

Am 16.06.1994 wurde die Richtlinie der Europäischen Union über Sportboote mit einer Mindestlänge von 2,5 m und einer Höchstlänge von 24,00 m verabschiedet. Sie bedeutet, daß ab Mitte 1996 alle Sportboote in der EU nach bestimmten Regeln gebaut, abgenommen und mit dem CE-Zeichen versehen sein müssen, wenn sie auf den Markt gebracht werden, sofern sie nicht noch unter die übergangsvorschriften fallen.

Die BAVARIA 36 H ist nach den Auflagen der Entwurfskategorie A „Hochsee“ (Modul Aa) gefertigt. Diese Entwurfskategorie verlangt, daß die Yacht geeignet ist für ausgedehnte Fahrten, bei denen Wetterverhältnisse mit einer Windstärke über 8 (Beaufort-Skala) und signifikanten Wellenhöhen über 4 m auftreten und die diese Yacht weitgehendst aus eigener Kraft bestehen lassen.

Dies bedeutet auch, daß der Hersteller die Übereinstimmung von Bau und Ausrüstung mit der Richtlinie selbst bescheinigt, daß aber die Stabilität und Freibord sowie Auftrieb und Schwimmfähigkeit durch eine anerkannte Prüfstelle nachgeprüft wird.

Jede Yacht ist mit einer Bau-Nr. ausgestattet. Diese Rumpf-Codierung ist eingeprägt an der Steuerbord-Kante des Spiegels unterhalb des Decks.

Die Bau-Nr. für Ihre Segelyacht lautet:

Eine zweite Bau-Nr. (Typenschild) ist an einer nur dem Hersteller bekannten Position innerhalb des Bootes verdeckt einlaminiert.

Bavaria Yachtbau GmbH
97232 Giebelstadt
Germany

Hersteller:  **1.)**

Kennzeichnung: **1.)**

Kategorie: **2.)**

Höchstlast: kg **3.)**

zul. Personen: Pers. **4.)**

Die Herstellerplakette ist in der Stb. Backskiste zur Wandung zum Cockpit hin einlaminiert. Die erwähnten Angaben sind gemäß der Richtlinie vorgeschrieben und werden wie folgt erläutert:

Erläuterungen in der Richtlinie geforderten Information:

1. CE-Zeichen als Nachweis, daß das Boot entsprechend den Forderungen der Richtlinie gebaut wurde. Die Ziffernfolge ist die Kenn-Nummer der zertifizierenden Stelle, in diesem Fall des Germanischen Lloyd (siehe Konformitätserklärung)
2. Entwurfskategorie A: Hochsee
3. Diese Gewichtsangabe umfaßt: Kraftstoff, Wasser, Proviant, persönliche Ausrüstung und Personen.
4. Maximale vom Hersteller empfohlene Personenzahl, wenn sich das Boot in dem seiner Entwurfskategorie entsprechenden Seegebiet befindet.

Für die Zertifizierung wurde der Germanische Lloyd, Vorsetzen 32, 20459 Hamburg/Germany, unter Leitung von Herrn Dipl. Ing. Dirk Brügge, der „Notified Body“ im Rahmen der neuen Richtlinien 94/25/EG benannt und nimmt die erforderlichen Prüfungen als Grundlagen für die CE Kennzeichnung vor. Diese Zulassung wurde von der Zentralstelle der Länder für Sicherheitstechnik (ZLS) ausgesprochen.

IV IDENTITÄTSNACHWEIS:

(auszufüllen durch Händler bzw. Vertragspartner)

1. Ersteinwasserung:
.....
2. Datum Auslieferung an den Eigner:
.....
3. Name des Eigners:
.....
4. Adresse des Eigners:
.....
5. Telefonnummer des Eigners:
.....
6. Typ:
.....
7. Rumpf- bzw. Bau-Nr.:
.....
8. Commissionsnummer:
.....
9. Name der Yacht:
.....
10. Fabrikat und Typ Motor:
.....
11. Motornummer:
.....
12. Getriebe: / Fabrikat, Typ, Übersetzung:
.....
13. Propeller: / Fabrikat, Typ, Dimensionen:
.....
14. Händler, Repräsentant:
.....
15. Adresse Händler, Telefon:
.....
16. Unterschrift Eigner:
.....
17. Unterschrift/Stempel Händler :
.....

V TECHNISCHE BESCHREIBUNG DER SEGELYACHT

Gesamtlänge:	11,48 m
Länge Rumpf:	11,18 m
Länge Wasserlinie:	9,05 m
Breite:	3,70 m
Leergewicht:	ca. 5.500 kg
Ballast:	ca. 1.780 kg
Tiefgang Normalkiel:	ca. 1,85 m
Tiefgang Flachkiel:	ca. 1,45 m

Segelflächen:	Großsegel Standard
	Großsegel durchgelattet ca. 30,00 qm (nur bei Exklusivpaket)
	Rollgroßsegel ca. 26,00 qm
	Rollgenua ca. 32,00 qm

Höhe über Wasserlinie (O.K. Mast): 16,20 m

max. zulässige Motorleistung:	siehe Standardmaschine
Elektrische Anlage:	Gleichstrom 12 V
Einbaudiesel:	Perkins-Volvo MD 2030 21 kW/29 PS
Propeller:	2-flügelig, fest, 17 x 14 LH
Motorstromkreis:	1 Batterie 55 Ah
Bordstromkreis:	1 Batterie 135 Ah

Tankinhalte:	
- Kraftstoff:	ca. 150 ltr.
- Frischwasser achtern:	ca. 150 ltr.
- Frischwasser Vorschiff (Option)	ca. 150 ltr.
- Fäkalientank (Option)	ca. 60 ltr.
- Gasflaschencontainer:	
- vorgesehen für 3 kg Flasche (Butan) -	

Gelcoat:	weiß:	RAL 9016
	ozeanblau:	RAL 5020

Entwurfskategorie: A - „Hochsee“

Modul: Aa

Höchstzulässige Beladung: 2.000 kg
Personenzahl: 8 Personen

- siehe auch Prospekt und Serienbaubeschreibung -

Beim Kranen sind die Gurte den Gegebenheiten der Krantraversen anzupassen. Es ist darauf zu achten, daß Saildrive, Ruder und Instrumentengeber am Rumpf nicht beschädigt werden. Sollten Sie den selben Kran öfters benutzen, empfehlen wir die Positionen der Gurte mit beiliegenden Aufklebern (Navitisch) unterhalb der Fußrelingsleiste zu markieren.

VI PLANLISTE - siehe Anhang -

1. Deckplan mit Ausrüstung und Legende
2. Deckplan mit laufendem Gut und Legende
3. Mast- und Segelplan
4. General Einrichtung
5. Installation Abwasser
6. Installation Frischwasser
7. Installation Motor
8. Installation Gas
9. Installation Elektrik
10. Schaltplan Elektrik
11. Schaltplan Tafel Calira
12. Ruderlager
13. Konstruktion Grundriß
14. Konstruktion Längsschnitt mit Kiel und Ruder

15. Rumpfdurchlässe

VII BENUTZTE NORMEN UND HINWEISE

1. EN-Normen

Rumpfkennzeichen	EN ISO 10087
Seilzugsteuerung	EN 28847
Eignerhandbuch	EN ISO 10240
Treibstoffschläuche, feuerfest	EN ISO 7840

2. ISO-Normen (teilweise in Vorbereitung)

Herstellerplakette	ISO/WD 14945
Öffnungen, Luken, Fenster	ISO/DIS 12216
Plicht, Plichtentwässerung	ISO/CD 11812
Lenzsysteme	ISO/WD 15083
Ankern, Festmachern, Schleppen	ISO/WD 15084
Kraftstoffsystem	ISO/CD 10088
Gleichstromanlage	ISO 10133
Wechselstromanlage	ISO 13297
Flüssiggasanlage	ISO/DIS 102392
Feuerschutz	ISO/DIS 9094-1.2
Schmutzwassertanks und -leitungen	DIN EN ISO 8099
Vorgefertigte Treibstofftanks	ISO 10088
Vorgefertigte Luken u. Fenster	ISO/DIS 12216
Elektrische Navigationslichter	ISO/TG 188 N 361
Seeventile, Außenhautdurchführungen	DIN EN ISO 9093-1

3. Andere technische Regeln

- Klassifikations- und Bauvorschriften des Germanischen Lloyd, I-Schiffstechnik, Teil 3 Wassersportfahrzeuge
-
- G 608, Technische Regeln für Flüssiggasanlagen auf Wassersportfahrzeugen (DVGW)

- Anhang I der Richtlinie 94/25/EG

Symbole und Hinweise an Bord Ihrer BAVARIA 36 HOLIDAY

Erklärung: Achtung

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

Warnung

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

Gefahr

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

- | | |
|--|-----------|
| 1. an Schott zur Rudermechanik in den Achterkabinen
Backbord und Steuerbord. | (Warnung) |
| 2. an Schott AK unter Spiegel
Schott zur Messe unter Spiegel (Vorschiff) | (Warnung) |
| 3. an Ablage hinter Backofen | (Gefahr) |
| 4. in der Achterkabine Steuerbord Vorderkante Bett. | (Achtung) |
| 5. Hinweis auf die nächste Überprüfung der Flüssiggas-Anlage
- aufgeklebt an Herdabdeckung - | (Achtung) |
| 6. Kennzeichnung des Einfüllstutzens Kraftstoff (Diesel). | (Achtung) |
| 7. Hinweis auf die Befestigungspunkte der Gurte beim Kranen.
Position: auf jeder Seite zwei Markierungen unter Fußrelingsleiste.
(falls angebracht) - siehe Anweisung Seite 10 - | (Achtung) |
| 8. Hinweis im Gaskasten. | (Gefahr) |
| 9. Hinweis auf Gas-Abstellhahn im Schrank (auf Schranktüre) | (Achtung) |

1.

WARNUNG
Unsachgemäß gestaute Gegenstände
können die Rudieranlage blockieren!
WARNING
Improper stowed objects
can block the rudder system!

2.

WC- und Ausgußventile
sind nach Gebrauch
zu schließen!
WC and drain valves
have to be closed
after using!

3.

Bei Betrieb des Herdes
müssen verschließbare Lüfter
und Luken offen sein.
Der Herd darf nicht als
Raumheizung benutzt werden.
While the stove works lockable
ventilators and hatches
have to be open.
Don't use the stove for heating.

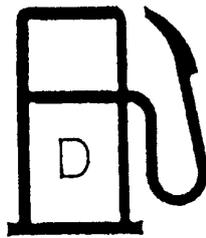
4.

**Brennstofftank
Notabspernung
Fuel Tank
Urgency Cutoff**

5.

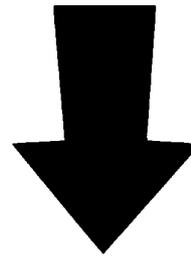


6.



7.

Gurt/Belt



8.

ACHTUNG!
Gasabstellhahn
im Schrank

9.

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

VIII GESICHTSPUNKTE DES UMWELTSCHUTZES

Begriffe wie Ozonloch, CO₂ und Nox - Emission sowie Anstieg sowohl der Temperaturen als auch des Meeresspiegels werden uns seit geraumer Zeit in immer neuem Zusammenhang vorgesetzt. Viel diskutierte Themen sind dabei auch die Verbrennung fossiler Energieträger und der zunehmende Verlust der Regenwälder, der „grünen Lungen“ unseres Planeten.

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

Besonders im Hafengebiet ist zu berücksichtigen, daß die Yacht verantwortungsbewußt bewegt wird, um übermäßige Geräusentwicklung und Schwall zu vermeiden. Der während eines Törns anfallende Abfall ist zu sammeln und im nächsten Hafen den dafür vorgesehenen Behältnissen zuzuführen.

Bei Öl- und Treibstoff-Leckagen, die nicht mit den üblichen Bordmitteln zu beseitigen sind, ist unbedingt ein Fachmann hinzuzuziehen. Ausgelaufene Flüssigkeit ist in einem Behälter zu sammeln und im Hafen zur Entsorgung abzugeben. Ferner ist es zu vermeiden, Reinigungsmittel und ähnliche Substanzen in das Wasser zu leiten. Die Verwendung von solchen Mitteln sollte ausschließlich an Land erfolgen.

Zehn goldene Regeln für Wassersportler

1. Meiden Sie das Einfahren in Röhrichtbestände, Schilfgürtel und in alle sonstigen dicht und unübersichtlich bewachsenen Uferpartien. Meiden Sie darüber hinaus Kies-, Sand- und Schlammbanken (Rast und Aufenthaltsplatz von Vögeln) sowie Ufergehölze. Meiden Sie auch seichte Gewässer (Laichgebiete), insbesondere solche mit Wasserpflanzen.
2. Halten Sie einen ausreichenden Mindestabstand zu Röhrichtbeständen, Schilfgürteln und anderen unübersichtlich bewachsenen Uferpartien sowie Ufergehölzen - auf breiten Flüssen beispielsweise 30 bis 50 Meter.
3. Befolgen Sie in Naturschutzgebieten unbedingt die geltenden Vorschriften. Häufig ist Wassersport in Naturschutzgebieten ganzjährig oder zeitweise völlig untersagt oder nur unter bestimmten Bedingungen möglich.
4. Nehmen Sie in „Feuchtgebieten von internationaler Bedeutung“ bei der Ausübung von Wassersport besondere Rücksicht. Diese Gebiete dienen als Lebensstätte seltener Tier- und Pflanzenarten und sind daher besonders schutzwürdig.
5. Benutzen Sie beim Landen die dafür vorgesehen Plätze oder solche Stellen, an denen sichtbar kein Schaden angerichtet werden kann.
6. Nähern Sie sich auch von Land her nicht Schilfgürteln und der sonstigen dichten Ufervegetation, um nicht in den Lebensraum von Vögeln, Fischen, Kleintieren und Pflanzen einzudringen und diese zu gefährden.
7. Beobachten und fotografieren Sie Tiere möglichst nur aus der Ferne.
8. Laufen Sie im Bereich der Watten keine Seehundbänke an, um Tiere nicht zu stören oder zu vertreiben. Halten Sie mindestens 300 bis 500 Meter Abstand zu Seehundliegeplätzen und Vogelansammlungen und bleiben Sie hier auf jeden Fall in der Nähe des markierten Fahrwassers. Fahren Sie hier mit langsamer Fahrstufe.
9. Helfen Sie, das Wasser sauber zu halten. Abfälle gehören nicht ins Wasser, insbesondere nicht der Inhalt von Chemietoiletten. Diese Abfälle müssen genauso wie Altöle, in bestehenden Sammelstellen der Häfen abgegeben werden. Benutzen Sie in Häfen selbst ausschließlich die sanitären Anlagen an Land. Lassen Sie beim Stilliegen den Motor Ihres Bootes nicht unnötig laufen, um die Umwelt nicht zusätzlich durch Lärm und Abgase zu belasten.
10. Machen Sie sich diese Regeln zu eigen und informieren Sie sich vor Ihren Fahrten über die für Ihr Fahrtgebiet bestehenden Bestimmungen. Sorgen Sie dafür, daß diese Kenntnisse und Ihr eigenes vorbildliches Verhalten gegenüber der Umwelt auch an die Jugend und vor allem an nichtorganisierte Wassersportler weitergegeben werden.

IX AUSLIEFERUNG

Zu den ersten Aufgaben, nachdem die Yacht am Ziel ihrer Reise per LKW eingetroffen ist, sind diverse Vorbereitungen bezüglich Zuwasserlassen, Aufriggen und Inbetriebnahme zu treffen. Diese Arbeiten sind nur erfolgreich durchzuführen, wenn eine kompetente und erfahrene Person zur Stelle ist. So empfehlen wir, diese Aufgaben Ihrem **BAVARIA** Händler zu überlassen oder ein professionelles Team zu beauftragen. Es gibt jedoch durchaus auch Aufgaben, die Sie als Eigner erledigen können. Dies gelingt um so besser, wenn Sie diesem Handbuch Folge leisten:

1. Abladen vom LKW

Das Abladen oder Umstellen auf ein geeignetes Gestell (Lagerbock) erfolgt meist in größeren Yachthäfen oder Marinas. Hier wird oft ein Travellift und Bedienungspersonal zur Verfügung stehen. Falls Sie einen mobilen Kran oder den üblichen Hafenkran benutzen, geben wir nachstehend einige Empfehlungen zum sicheren Umladen auf:

- zum Anheben des Schiffes benutzen Sie ausschließlich die Krangurte
- prüfen sie den Zustand und Tragfähigkeit der Gurte
- Gurte und Seile so anschlagen, daß das Boot waagrecht hängt, evtl. angebrachte Markierungen am Boot beachten. Gurte abfendern.
- um ein Verrutschen der Gurte zu verhindern, müssen diese miteinander per Tauwerk oder Spanngurt verbunden sein.
- achten Sie auf die Relingsstützen und die Relingsdurchzüge, falls diese schon montiert sind und sich mit der Zugrichtung der Gurte kreuzen.
- verläuft die Richtung der Gurte eng um die Fußleiste nach oben und nach innen, gehören unterhalb der Relingsleiste Holzklötzchen zum Schutze der Fußleiste unter die Gurte gelegt.
- prüfen Sie, ob die Geber für Speedometer und Tiefenmeßgerät in ihrem Gehäuse eingelassen sind und nicht aus dem Bootsrumppf herausragen.
- das Schiff soll gerade in Längs- und Querrichtung fest auf dem Kiel stehen und zusätzlich mit vier Holzklötzen, Pallhölzern oder Stahlstützen unterstützt werden.
- die Fläche der jeweiligen Auflagen zum Rumpfboden soll 25 x 25 cm nicht unterschreiten und eine weiche Oberfläche aufweisen um Kratzer am Gelcoat zu vermeiden.

2. überprüfung der Yacht auf Vollständigkeit

Hier nehmen Sie Serienbaubeschreibung und Rechnung oder Auftragsbestätigung Ihres Vertragspartners zu Hilfe.

3. Unterwasseranstrich

Der Anstrich im Unterwasserbereich mit antivegetativen Mitteln ist unbedingt zu empfehlen, da sonst in kürzester Zeit Bewuchs die Segelleistung der Yacht enorm mindern wird. Ein epoxidhaltiger Anstrich ist vorteilhaft, jedoch nicht unbedingt erforderlich.

Werftseitig nicht gelieferter Antifoulinganstrich muß nach Empfehlung des jeweiligen Herstellers aufgebracht werden.

Muß der Antifoulinganstrich an- oder abgeschliffen werden, sprechen Sie die Maßnahmen mit Ihrem Lagerbetrieb ab. Beim Schleifen muß die Fläche unter dem Boot immer mit einer Folie abgedeckt werden, um den Schleifstaub als Sondermüll zu sammeln.

4. Mast und Takelung

Zusammensetzung der Takelung:

Der dem zur Grundausstattung zugehörige Mast ist ein 9/10 Sporttrigg mit 2 Salingpaaren mit Pfeilung nach achtern. Die Salinge sind tragend und das Achterstag mit übersetzung dient als zusätzliche Sicherung und zum Herstellen der Mastbiegung.

Sporttrigg

Stehendes Gut

aus 1 x 19 -Litze, Werkstoff 4401, beinhaltet:

Vorstag mit überlänge (Vorsegelreffianlage)	1 x
Unterwant	2 x
Oberwant	2 x
Mittelwant	2 x
Achterstag	1 x
Achterstag - Hahnepot 7 x 19 Litze	1 x
Achterstagtalje	1 x

Laufendes Gut

Im Mast eingezogen:

- Großfall
- Genuafall
- Dirk
- zusätzlich 3 Sorgleinen

Option Spi-Einrichtung:

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

Im Großbaum eingezogen:

2 Reffleinen
1 Unterliekstrecker

Option: Exclusivpaket

beinhaltet: Spi-Liftsystem
Rodkick mit Gasdruckfeder
(Dirk entfällt)
Rutschersystem f. durchgelattetes Großsegel

Option: Furlin Rigg

Stehendes Gut

aus 1 x 19 Litze, Werkstoff 4401, beinhaltet:

Vorstag mit überlänge	1 x
Unterwant	2 x
Oberwant	2 x
Mittelwant	2 x
Achterstag	1 x

Achterstag - Hahnepot 7 x 19 Litze	1 x
Achterstagtalje	1 x

Laufendes Gut:

Im Mast eingezogen:	Option Spi-Einrichtung:
- Großfall u. Reservegroßfall	Spifall (beiliegend)
- Genuafall	Spibaum-Toppnant
- zusätzlich 3 Sorgleinen	Spibaum-Niederholer

im Großbaum eingezogen: Ausholerleine

Option Exclusivpaket

beinhaltet: Spi-Liftsystem
Rodkick mit Gasdruckfeder
(Dirk entfällt)
Antivibrationsstreifen

Ergänzend verweisen wir auf die beiliegenden Trimmanleitungen des Herstellers.

5. Vorbereitung und Mastmontage

- der Mast sollte auf hölzernen oder weich umwickelten Stützen auf Arbeitshöhe stehen.
- die Träger für Instrumente, die nach dem Mastsetzen montiert werden (Windmeßanlage, Antenne VHF, werden befestigt.
- ziehen Sie die Kabel für Antennen, VHF oder Windmeßanlage durch. (bei Bestellung in der Werft sind Kabel eingezogen)
- Geräte oder Instrumente, die fest montiert werden (also nicht demontierbar) müssen gegen eine Beschädigung beim Mastsetzen geschützt sein.

Montage der Salinge:

- befestigen Sie die Salinge an den dafür vorgesehenen Beschlägen am Mast.
- umkleben Sie die Bolzen und ihre Sicherungen mit verstärktem Tape, um Schäden am killenden Segel (vor allem Spinnaker) zu verhindern.

Montage des stehenden Gutes:

- packen Sie die Drähte aus und sortieren Sie diese vor.
Bitte achten Sie darauf, daß die Spanner nicht am harten Boden schleifen und Kratzer bekommen oder sogar die Gewinde beschädigt werden. Am besten schützen Sie sie vorher durch Umwickeln mit Tape.
- fetten Sie die Gewinde in den Spannern ein.
- befestigen Sie die einzelnen Drähte an den entsprechenden Positionen am Mast.
- geben Sie den Oberwanten eine mittlere Spannung, (etwa Ω Gewinde) achten Sie auf Symmetrie und sichern Sie sie. Dabei sollen die Salinge ihre durch die Verankerung am Mast vorgesehenen Winkel beibehalten, also nicht nach oben oder nach unten gedrückt werden.
- die Montage der mitgelieferten Vorsegelreffanlage erfolgt nach der in der Box befindlichen Anweisung des Herstellers.
- nach Montage wird die Anlage am Mast befestigt und gesichert.
- die Wanten sollten zum Anheben des Riggs am Mast gesichert sein, damit sie nicht herumschlagen und eventuell das Eloxial beschädigen.

6. Vorbereitung Motor, Propeller

- Ölstand im Motor und Getriebe prüfen. Bei Bedarf nachfüllen.
- die Propellerverschraubung auf Festigkeit und Sicherung prüfen.

7. Zuwasserlassen

Falls die Seereling nicht werftseitig montiert wurde:

- Bugkorb montieren und sichern.
- Relingsstützen in Relingsstützenfüße stecken und sichern.
Stecken Sie alle Durchzüge durch die Relingsstützen mit dem jeweiligen Spanner achtern.
- Querdrähte montieren. (Heckkorb)
- schließen Sie alle Ventile die nach Außenbord führen.
- setzen Sie die Geber für Log und Tiefenmeßgerät ein.
- befestigen Sie die Fender an der Reling.
- bereiten Sie die Festmacher vor.
- beim Einwassern mit einem Travellift beachten Sie die Hinweise des Bedienungspersonals.
Benutzen Sie einen Kran bzw. einen mobilen Kran, bitten wir die gleichen Punkte wie beim Abladen vom LKW unbedingt zu beachten . (siehe Seite 17)

Außerdem ist es wichtig:

- die Bewegungen des frei in der Luft schwebenden Schiffes mittels zweier Leinen (jeweils am Bug und Heck befestigt) zu kontrollieren.
- während des Kranens darf sich niemand an Deck oder im Schiff befinden.

- ACHTUNG:

niemals sich unter der schwebenden Last aufhalten.

Sobald das Schiff zum ersten Male schwimmt, sollten Sie vor dem Entfernen der Gurte noch einige Vorsorgemaßnahmen treffen:

- alle Seeventile öffnen und auf Dichtigkeit prüfen.
- prüfen Sie die Geber von Sumlog und Echolot im Vorschiff auf Dichtigkeit.
- öffnen Sie das Kühlwasserventil für den Motor.
- starten Sie den Motor und prüfen Sie, ob Kühlwasser austritt. (achtern Backbord)
- testen Sie die Mechanik und Funktionsfähigkeit des Schalthebels für den Einbaudiesel.
- prüfen Sie, die Rudermechanik und das untere Ruderlager auf Dichtigkeit.

8. Laufendes Gut

Zusammensetzung, außer den Fallen, die bereits im Mast eingeführt waren:

Standard:

- Großschot 1 x
- Genuaschot 2 x
- Genua-Reffleine

Option Spi-Einrichtung:

- Spibaum-Niederholer 1 x
- Spifall
- Toppnant

- siehe Zeichnung vom Deck mit numerierter Position der diversen Leinen.
- (von J& J Design) -

9. Segel

Großsegel:

Furlin

- am Fall anschlagen und vorsichtig in die Nut des Rollsystems einführen.
- eine Person zieht langsam am Fall über die Fallwinde am Aufbau, die zweite Person sorgt für einen faltenlose Einführung in die Nut.
- sobald das Segel vollständig hochgezogen ist, wird der Segelhals am dafür vorgesehenen Beschlag (Lümmelbeschlag) am Mast angeschlagen und danach das Fall noch einmal

durchgesetzt.

- Ausrolleine am hinteren Ende des Großbaums einführen und das Segel per Rolleine, die noch nicht endlos ist, einrollen.
- Spleisung der Einrolleine: (siehe Anweisung in Eignermappe)

Rollgenua:

- die Rolleine soll bereits in die Trommel aufgerollt sein.
- führen Sie das Vorliek durch den Feeder ein, der am oberen Beschlag der Rollanlage angeschlagen ist.
- schlagen Sie das Genuafall an.
- ziehen Sie die Genua langsam per Fallwinde hoch. Die hochgezogene Genua schlagen Sie unten an und setzen das Fall nochmals durch.
- befestigen sie die Genausloten per Palstek am Segel und rollen Sie die Genua langsam ein, ohne dabei Falten zu werfen. Führen Sie die Schoten durch die Schlitten auf die Winden.

Bei eventuell abweichender technischer Ausstattung verweisen wir auf unsere technische Beschreibung oder Pläne bzw. auf die beiliegenden Beschreibungen des jeweiligen Herstellers.

10. Vor dem ersten Auslaufen

- a) Decksrüstung und laufendes Gut
- b) Mast und stehendes Gut
- c) Motor und Antrieb

Empfehlung:

Nach Möglichkeit sollte der erste Probeschlag mit dem Vertragspartner/Verkäufer Ihrer Yacht erfolgen. (siehe Übergabecheckliste). Ebenso sollte das Einfahren des Motors der Händler bzw. der Vertragspartner vornehmen. Bei Ihrer Segelyacht ist der Motor jedoch ein wesentlicher und manchmal lebenswichtiger Bestandteil der Ausrüstung:

- er ist ein nimmermüdes Arbeitspferd
- für Hafenmanöver unersetzlich
- gibt Wärme ab
- läßt Sie einen Hafen auch bei Flaute erreichen
- er ist ein sicherer Helfer in Not

aus diesen Gründen sollte die Maschine regelmäßig und sorgfältig gepflegt und gewartet sein. (siehe Bedienungsanleitung des Herstellers)

Dieseltank und Füllung:

- lassen Sie den Tank nicht auf Dauer leer stehen, da sich sonst zuviel Kondenswasser sammelt.
- der Tank befindet sich unter der Koje auf der Steuerbordseite und ist mit Geber für Füllstandsanzeige und Blindstopfen für den Anschluß einer Heizung ausgerüstet.
- befeuchten Sie die Deckflächen um den Einfüllstutzen oder legen Sie einen Lappen um den Einfüllstutzen vor dem Tankvorgang. Sie werden somit weniger Dieselflecken zu säubern haben.
- die Befüllung erfolgt über den Stb. befindlichen Einfüllstutzen (rote Verschraubung und Symbol: siehe Seite 22) am Spiegel der Yacht. Es ist hierzu der in der Decksverschraubung eingearbeitete Mechanismus aufzuklappen und aufzudrehen. Die Befüllung sollte vorsichtig und unter ständiger Beobachtung erfolgen, um ein Überlaufen des Kraftstoffes zu verhindern.
- Ihr Tank verfügt über ein Sicherheitsventil (siehe Installation Motor) mit dem Sie bei Brandgefahr die Dieselfuhr abstellen können. Prüfen Sie und merken Sie sich die Position.
 - am Schott der Stb. Koje -
- eventuell doch aufgetretene Kraftstoffspritzer auf Deck sind sofort aufzunehmen und umweltschonend zu entsorgen.
- vor dem Motorstart prüfen Sie den Ölstand und die Spannung des Lichtmaschinenkeilriemens.
- Ihr Motor hat einen Saildrive-Antrieb; er ist problemlos und spart Ihnen die Sorgen um die Dichtigkeit der Welle. Das Kühlwasser wird durch den Fuß des Saildrives geholt.
- zum Ölwechsel des Motors ist eine Absaugpumpe zu verwenden (nicht im Serienumfang enthalten), da ein Ablassen wie bei einem PKW nicht möglich ist. Die Häufigkeit des Ölwechsels ist im beigefügten Benutzerhandbuch des Herstellers beschrieben.
Ein gut gewarteter Motor sollte niemals lecken. Um trotzdem auch nicht geringste Mengen Öl in die Bilge und damit eventuell in das Bilgenwasser gelangen zu lassen, ist das Motorfundament in Form einer geschlossenen Wanne ausgebildet. Sammelt sich dort Wasser, das möglicherweise mit Ölsuren versetzt ist, muß es in einem separaten Kanister gefüllt und mit Altöl zusammenentsorgt werden. Für alle Fälle sollen sich an Bord Ölbindemittel befinden.

ACHTUNG

Ein störungsfreier Betrieb von Motor und Heizung ist nur möglich, wenn der Kraftstoff sauber ist. Daher ist es unerlässlich, daß Filter/Wasserabscheider regelmäßig inspiziert und gesäubert werden.

Einmal jährlich sollte der Dieseltank vollständig entleert und gereinigt werden.

WARNUNG

Zum Befüllen des Tanks: - Motor, Heizung und Kocher aus-/abschalten

Beim Befüllen: - niemals rauchen
- niemals mit offener Flamme hantieren

Motorstart:

- schließen Sie den Stromkreis am Hauptschalter.
- geben Sie ein wenig Gas am Motorhebel und prüfen Sie dabei, ob Schaltung und Antrieb neutral stehen.
- stellen Sie den Kontakt zur Motortafel mit dem Schlüssel bzw. Druckknopf her.
- nach ein paar Sekunden drücken Sie den Startknopf an der Motortafel.
- startet der Motor nicht, drehen Sie nicht länger als 10 Sekunden. Warten Sie 30 Sekunden und versuchen Sie wieder zu starten.
- lassen Sie den Motor nicht zu hoch drehen.
- prüfen Sie, ob die Kontrolleuchten aufleuchten.
- prüfen Sie, ob der Kühlwasserkreislauf funktioniert.
- während der Motor läuft, dürfen die Stromkreise am Hauptschalter nicht unterbrochen werden, da sonst Gefahr auf Beschädigung der Lichtmaschine besteht.

11. Manöver unter Motor

- vor dem Ingangsetzen prüfen Sie, ob im Bereich Ihres Manövers sich nicht Leinen, Ketten oder anderes Tauwerk im Wasser befinden, die sich leicht im Propeller verfangen könnten.
- ebenso prüfen Sie, ob das Schiff nicht am 220 V-Landanschlußkabel für das Ladegerät hängt.
- vergewissern Sie sich, ob und in welche Richtung eine mögliche Strömung besteht, dasselbe gilt für die Windstärke.
- setzen Sie die Segel nicht eher, bevor Sie den Hafen verlassen und genügend Raum gewonnen haben.
- bitte berücksichtigen Sie, daß Sie zum Steuern immer eine gewisse Bootsgeschwindigkeit brauchen und den entsprechend erforderlichen Raum in diese Richtung haben.
- suchen Sie sich eine ruhige, geschützte Stelle, an der Sie die Bedienungsabläufe über die Manövrierfähigkeit Ihrer Yacht abschätzen und beherrschen lernen können.
- beobachten Sie den Drehkreis, den Sie unter Maschine bei Vorwärts- und Rückwärtslauf erreichen.
Dabei stellen Sie fest, in welche Richtung die Segelyacht beim Beschleunigen gedrückt wird. Diese Propellerwirkung werden Sie sich beim Anlege- und Ablegemanöver noch oft zu Nutzen machen (Radeffekt).
- stellen Sie den Anhalteweg bei verschiedenen Bootsgeschwindigkeiten fest. Sie nehmen sich eine Boje als Ziel und nehmen Kurs darauf.
Das Getriebe wird beim direkten Umschalten vom Vorwärtsgang in den Rückwärtsgang wenig

Freude haben, also zeigen Sie etwas Gefühl und schonen Sie das Getriebe. Erklären Sie es auch Ihren Familienmitgliedern und Ihren Segelfreunden.

- motoren Sie im Rückwärtsgang und beobachten Sie die Ruderbewegungen und die Kräfte, die dabei auf das Ruder einwirken. Das Ruder hat beidseitig eine Begrenzung. Es ist jedoch trotzdem wichtig, niemals das Ruder beim Motoren aus der Hand zu lassen. Gewöhnen Sie sich daran, das Rad stets fest in der Hand zu halten.
- für längere Etappen unter Maschine empfehlen wir die Motorleistung auf 20% bis 80% der maximalen Drehzahl zu reduzieren.

Motorstop:

- drosseln Sie die Drehzahl auf Standgas.
- betätigen Sie den Motorabstellzug.
- Alarmsignale ertönen.
stellen sie die Stromzufuhr mittels Motorschalter ab.

Ergänzend verweisen wir auf die beiliegenden Beschreibungen des Herstellers.

12. Die ersten Segelversuche

Die nachstehend aufgeführten Schritte bezüglich der ersten Segelversuche sind ebenso wichtig, wie später eine gut eingespielte Seemannschaft.

Vor jedem Segeltörn:

- Prüfen Sie Drähte, Tauwerk, Wantenspanner und Splinte
- Sichern Sie die Splinte durch Klebeband oder Umbiegen.
- Wechseln Sie verformte oder beschädigte Bolzen aus.

Die idealen Wetterverhältnisse beim ersten „Probeschlag“ sollten folgende sein:

- tatsächliche Windgeschwindigkeit 5 bis 15 kn, ruhige See ohne hohen Wellengang.
- Motormanöver wie unter Kapitel „Motor“ beschrieben
- Ausrollen des Großsegels und der Genua.

Um das neue Segeltuch langsam zu strecken, sollten die ersten Schläge nicht bei Starkwind erfolgen. Beim Ausrollen der Segel sollten Sie Ihre **BAVARIA** mit langsamer Motorfahrt im Wind bewegen. Fallen Sie langsam ab und lassen das Schiff Speed aufnehmen und schalten Sie den Motor ab.

Haben Sie ein nicht rollbares Großsegel, reicht die Streckung des Großfalls dann, wenn im Segel im Bereich der Mastnähe die Falten verschwinden. Eine zu starke Spannung im Fall wird dadurch erkennbar, daß Falten etwa parallel zum Mast entstehen. Bleiben Taschen zwischen den einzelnen Mastrutschern stehen, ist das Fall zu locker.

Ähnliche Beobachtungen können Sie dem Großbaum entlang anstellen und damit die richtige Streckung des Ausholers erreichen. Jetzt bleibt nur noch die Schoten und den Großbaumniederholer unter Berücksichtigung der momentanen Windstärke zu trimmen.

Beim Ausrollen der Genua, die bereits vorher am Vorstagprofil eingerollt wurde, wird lediglich der liegende Stopper geöffnet, durch den die Rollreffleine geführt ist. Das Segel wird durch Ziehen der Genuaschot ausgerollt. Dabei ist zu berücksichtigen, daß das Vorsegel leichter rollt, wenn Sie leicht (etwa 10 Grad) vom Amwindkurs abfallen.

Dasselbe gilt auf Deck: hier sollten alle Leinen, Ketten, Anker, Fender und die anderen Ausrüstungsteile funktionsfähig, sicher und griffbereit verstaut werden. Später kann jede Sekunde wichtig werden.

Zur guten Seemannschaft gehört unter anderem auch rechtzeitig und richtig die Segelflächen der Windkraft anzupassen, also zu reffen. Warten Sie damit nicht bis zum letzten Moment, obwohl die meist vorhandenen Rollsysteme das schnelle und problemlose Reffen ermöglichen. Ein guter Anhaltspunkt, wann das Reffen notwendig wird, ist die Fußrelingsleiste. Wenn diese nicht nur zeitweise, also in den Böen, sondern dauernd die Wasseroberfläche streift, ist das der geeignete Zeitpunkt zum reffen. Bei stufenlosem Reffen sollte dann die Krängung nicht über 20 Grad betragen, das Wasser reicht dann ca. 25 cm unter Freibord.

Beim Vorwindkurs wird Ihnen die Windmessaenge mit Ihren Erfahrungswerten bei der Entscheidung zu reffen Hilfe leisten. Sie werden erst durch Versuche erfahren, wie lange Sie das Schiff bei Seegang noch im Vorwindkurs ruhig halten können. Die Windgeschwindigkeit, bis wann das Schiff noch steuerfähig bleibt, hängt sehr stark vom Seegang und Richtung der Wellen und des Windes ab. Ebenso werden Sie nur durch genügend Erfahrung und durch Segel der verschiedenen Proportionen zwischen Großsegelfläche und Rollgenuafläche zu einer optimalen Abstimmung für die entsprechenden Bedingungen kommen.

Standard Großsegel

Bei schlechtem Wetter gehören die Reffleinen im Segel angebunden und die restlichen Leinen am Deck ordentlich vorbereitet, verstaut und aufgeräumt.

- segeln Sie hoch am Wind.
- geben Sie etwas Zug an die Dirk, Tip: markieren Sie sich die Stelle an der Dirk vor dem Stopper, mit der der Großbaum auf einer zum reffen günstigen Höhe gehalten wird.
- fieren Sie den Baumniederholer.
- fieren Sie die Großschot.

- lassen Sie ein Crewmitglied das Fall bedienen und einen anderen Mitsegler die Reffleine.
- das Fall soll soweit gefiert sein, bis das Großsegel bis zur ersten Reffreihe herunterkommt.

Gleichzeitig soll die Reffleine an der Winde gestreckt werden, bis die Reffpunkte am Segel zum Großbaum hin dichtgeholt sind. Das Reffsystem bei Selden heißt „single line slab reefing“, das bedeutet, daß pro Reffreihe eine Leine gleichzeitig Vor- und Achterliek nach unten zieht.

- nachdem das Groß gerefft ist, gehören die Reffbündel eingebunden und die Refföse am Vorliek in den dafür vorgesehenen Haken eingehängt.
- fieren Sie die Dirk.
- strecken Sie, dem Kurs entsprechend, den Großbaumniederholer.

Reffen

Noch bevor wir zum Thema „Reffen“ kommen, wollen wir darauf aufmerksam machen, wie wichtig es ist, vor dem Auslaufen bei schlechtem Wetter oder auch bei einer ungünstigen Wettervorhersage das Schiff auf seine Seetüchtigkeit zu prüfen.

Dies bedeutet: Aufräumen im Schiff, alle Gegenstände gut und sicher verstauen und gleichzeitig verhindern, daß sie sich selbständig machen und für Mannschaft und Einrichtung einen Gefahrenpunkt darstellen.

Rollgroß

- hier soll die Ausholerleine gefiert und gleichzeitig an der Endlosleine über die Winde gezogen werden. Das Großsegel rollt in den Mast hinein. Beobachten Sie dabei, ob im Segel Falten entstehen und ob das Einrollen ohne großen Widerstand erfolgt. Sollte mal die Endlosleine aussetzen, läßt sie sich auch per Winschkurbel direkt am Mast reffen. (siehe Beschreibung von Selden.)

Rollgenua

- Einrollen erfolgt durch Ziehen an der Rolleine. Bei leichter Brise wird es noch von der Hand gehen, später jedoch werden Sie die Rolleine auf die Winde bringen müssen.
- Einrollen wird besser gehen, wenn im Vorstag viel Spannung steht. Also vor dem Einrollen das Achterstag mittels Powertalje durchsetzen.
- vor dem Reffvorgang soll die Schot leicht gefiert werden und gleich nach dem Einrollen soll der Schotwagen entsprechend nach vorn gezogen werden. Der Winkel der Schot zum Segel soll etwa zum oberen Drittel hin zeigen.
- **wichtig:** beim Reffen niemals zuviel Kraft anwenden. Die Leine kann reißen und das Rollen wird damit unmöglich gemacht.
- **wenn Schwergängigkeit besteht:**

- prüfen Sie, ob die Leine in der Trommel richtig läuft und nicht übereinander aufgewickelt ist.
- schauen Sie nach oben zum Mast, ob nicht ein freies Fall mit eingerollt wird.

Ergänzend verweisen wir auf die beiliegenden Beschreibungen des Herstellers.

X NUTZUNG DER YACHT

- 1. Mast und Takelung**
- 2. Segel**
- 3. Decksbeschläge**

Um die Manöver zu erleichtern wurde Decksausrüstung und Beschläge in entsprechenden Dimensionen gewählt. Es können jedoch die Kräfte, welche auf diese Beschläge wirken, durch folgende Empfehlungen gemindert bzw. in vernünftigen Grenzen gehalten werden:

- Aufziehen oder Bergen des Großsegels niemals unter voller Windlast.
- verhindern sie nach Möglichkeit das Schlagen und Flattern des Großsegels.
- beim Wenden lassen Sie ein Crewmitglied die Genua überholen, bevor die volle Windkraft das Segel erfaßt.
- vor dem Lösen der Stopper ziehen Sie die Leine im Stopper immer an der Winde etwas durch. Dies wird das Öffnen der Stopper erleichtern und die Leinen schonen.
- bevor Sie mit dem Winschen beginnen, legen Sie die Leinen oder Schoten immer mindestens in zwei bis drei Schlägen um die Windentrommel.

Tip:

Bei selbstholenden Winden besteht Verletzungsgefahr für die Finger.

Also:

Aufpassen und unerfahrener Crew und Kindern besonders aufmerksam erklären und Beispiel geben.

4. Ankerwinde - Option -

Beim Betätigen der elektrischen Ankerwinde sollte immer der Einbaudiesel mit langsamen Touren mitlaufen. Ebenso helfen Sie der Winde durch langsames Fahren mit Motorkraft in Zugrichtung der Ankerkette. Damit schonen Sie die Batterien und bewahren sie vor zu schnellem und schädlichen Entleeren. Dazu kommt, daß Sie damit sofort nachdem der Anker vom Seegrund abhebt, manövrierfähig sind. (siehe auch Beschreibung Hersteller)

5. Ruderanlage und Ruder

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

Beim Steuern per Hand und mit kleiner Crew werden Sie lernen, sich oft mit dieser Bremse zu behelfen, um das Schiff für kürzere Zeit auf Kurs zu halten. Stehend im Hafen soll die Bremse angezogen bleiben, um das unangenehme hin- und herdrehen des Ruderblattes durch Wellenschlag zu verhindern.

Der Sockel der Ruderanlage ist in der Decksform integriert. Auf dem Sockel ist das Gehäuse mit der Nabe des Steuerrades aufgesetzt. über ein Zahnrad der Nabe ist eine Kette gelegt. Die beiden Seilzüge laufen vom Ruderquadranten über die Umlenkrollen zu den Kettenenden, wo sie überkreuz mittels doppelter Seilklemmen befestigt und durch einen Schrumpfschlauch geschützt sind.

Für beide Seilenden ist am Ruderquadranten je ein Seilspanner angebracht. Es empfiehlt sich, diese Seile des öfteren zu überprüfen und bei Bedarf nachzuspannen.

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

Das Auswechseln der Buchsen erfolgt durch Demontage des Ruderblattes

- Lösen der Sicherungsmutter (oben am Notpinnenbeschlag)
- Lösen des oder der Ruderquadranten
- Abziehen des Ruderblattes
- Ruderbuchse im Lager senkrecht stellen und herausdrücken

Notpinne

Die Notpinne befindet sich in der Steuerbord Backskiste.

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

Der Steuermannssitz ist abzunehmen, die Notpinne wird auf den Vierkant aufgesteckt.

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

6. Fenster und Luken

Sobald die ersten Wassertropfen fallen, sollten alle Luken geschlossen bleiben.

Wichtig:

Vor dem Lossegeln prüfen Sie grundsätzlich, ob alle Rumpffenster geschlossen sind. Es wird immer wieder passieren, daß Kinder - besonders gerne unterwegs - die Luken unbemerkt geöffnet haben. Bitte bedenken Sie, durch Salzwasser in Mitleidenschaft gezogenes Inventar sowie Wandverkleidungen werden nur durch mühselige Arbeit wieder trocken.

Das ausstellbare Oberlicht (50 x 50 cm) in der Vorschiffskabine ist als Notausstieg anzusehen. Es ist hierzu der blaue Schieber (Sicherheit) nach außen zu drücken und der Griff in Längsrichtung der Yacht zu drehen und das Luk nach oben zu öffnen.

Sollte trotz aller Vorsichtsmaßnahmen in der Yacht ein Feuer ausbrechen, sollten Sie folgendermaßen vorgehen:

Alle Personen, die nicht aktiv den Brand bekämpfen können, sollen sich an Deck begeben und zwar entweder

- durch den Niedergang, oder

wenn ein Feuer in der Pantry oder im Maschinenraum ausbricht

- durch das Fluchtluk über den Vorschiffskojen.

Bei einem Brand in der Pantry

Zunächst das Ventil der Gaszufuhr schließen!

Wenn das Feuer auf Teile der Einrichtung übergegriffen hat, den Feuerlöscher benutzen.

Bei einem Brand im Maschinenraum

Zunächst das Ventil der Treibstoffzufuhr schließen.

Nicht das Montageluk hinter dem Niedergang öffnen!

In diesem befindet sich eine kleine Öffnung.

Führen Sie die Düse des Feuerlöschers in das Loch ein und entleeren Sie ihn vollständig.

Warten Sie einige Minuten, bevor Sie das Luk zum Motorraum öffnen, um den Schaden zu beurteilen.

Bei einem Brand im Wohnbereich

Ein Schlagpütz sollte in der Backskiste bereitliegen, um nur in Notfällen den Pulverlöscher aktivieren zu müssen.

7. Elektrische Stromkreise (Gleichstromanlage)

- siehe auch Warnungen Seite 48 - 50

Im Standardlieferumfang sind zwei Batterien enthalten:

- eine Starterbatterie 55 Ah
- eine Verbraucherbatterie 135 Ah

Beide sind über Dioden an die Lichtmaschine und an das Ladegerät (falls bestellt) angeschlossen. Sie müssen regelmäßig und ordentlich gewartet werden, entsprechend den Anweisungen des Herstellers. Genaueres darüber finden Sie in den Anlagen. Beim Laden hat die Motorbatterie den Vorrang.

Hinweis: auch wartungsfreie Batterien müssen im Winter nachgeladen werden (Ladezustand mind. 50%), damit Sie nicht einfrieren.

Einmal jährlich sollten sämtliche Kontakte kontrolliert und mit einem speziellen Spray eingespritzt werden.

Machen Sie sich mit Schaltkreisen und der gesamten elektrischen Anlage vertraut, damit Sie bei Störungen schnell reagieren können. Prüfen Sie bei Ausfall eines Gerätes zunächst, ob dieses defekt ist.

ACHTUNG: Prüfen Sie immer vor Fahrtantritt:

- die Batteriespannung
- die Funktion der nautischen Beleuchtung (immer Ersatzbirnen mitführen)

ACHTUNG:**Sie sollten niemals:**

- an elektrischen Anlagen arbeiten, während das System unter Strom steht.
- Sicherungen oder überstromschutzeinrichtungen ändern.
- die elektrische Installation oder die betreffenden Pläne ändern, dies muß einem qualifizierten Fachbetrieb vorbehalten bleiben.
- elektrische Geräte installieren oder mit Teilen ersetzen, die den zulässigen Belastungswert des Stromkreises überschreiten.
- das Boot unbeaufsichtigt lassen, wenn die elektrische Anlage in Betrieb ist.

Vorsicht:

Die elektrische Anlage der Yacht oder zugehörige Zeichnungen dürfen nicht verändert werden.

Kundendienst, Wartung und Reparatur müssen einem Fachbetrieb vorbehalten werden.

8. 220 V Landanschluß (Wechselstromanlage) - Option -

Der 220 V Stromanschluß vom Land zum Schiff befindet sich über der Badeplattform stb am Spiegel. Von dort sind folgende 220 V Leitungen verlegt:

- 1 x zum Ladegerät (falls bestellt)
- 1 x auf die Schalttafel seitlich am Kartentisch

Die Stromaufnahme vom Land im Hafen oder Mole in der Marina darf nur mit den amtlich abgenommenen Kabeln oder (und) entsprechenden Verlängerungen erfolgen.

Wichtig: achten Sie darauf, daß Sie das 220 V Kabel und deren Anschlußleiste nur mit trockenen Händen anfassen.

9. Hauptschalter 12V

Das Schiff ist mit einem Hauptschalter ausgerüstet. Er befindet sich beim Elektropanel am Kartentisch.

Wichtig solange Ihr Dieselmotor läuft, dürfen Sie den 12V Stromkreis per Hauptschalter nicht unterbrechen.

10. Elektrische Schalttafel

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

11. Beleuchtung

Die Stromversorgung und Sicherung der Beleuchtungselemente sind in zwei Gruppen geordnet, diese befinden sich auf dem Paneel. Einschaltungen erfolgen über die Schaltknöpfe auf dem Paneel oder direkt an den einzelnen Leuchten.

12. Kühlaggregat - Option -

Ein Thermostat ist seitlich in der Eisbox an der Speicherplatte montiert. Mit dem Thermostat können Sie die Temperatur in der Box regulieren. Solange Sie Lebensmittel aufbewahren, sollten Sie die Temperatur regelmäßig prüfen und dafür sorgen, daß diese nicht übermäßig schwankt. Wenn Sie länger von Bord bleiben, sollten Sie den Kühlschrank in sauberem Zustand und mit offenem Deckel, zwecks Belüftung zurücklassen. (siehe Beschreibung Hersteller).

13. Installation

Frischwasser
Warmwasser (Option)

Warmwassererzeugung erfolgt über den Motorkühlkreislauf sowie elektrisch über 220V Heizpatrone.

Schmutzwasserleitungen
Dieselleitungen
Gasleitungen
Tanks (Treibstoff, Frischwasser, Schmutzwasser)

Ihre Frischwasserreserve beträgt in zwei Tanks 300 Liter. Der vordere Tank (Option) befindet sich unter der Koje im Vorschiff, ist aus Polyäthylen und faßt 150 Liter. Die Frischwasserzufuhr erfolgt über Deck mit Stützen neben dem Ankerkastendeckel. Der zweite Tank faßt ebenfalls 150 Liter und befindet sich unter der Koje in der Achterkabine Backbord. Die Füllung erfolgt

über den Stutzen im Heckbereich. Siehe Deckplan sowie Wasserinstallationen. Beide Tanks sind mit einer Inspektionsöffnung sowie mit einem Geber für die Wasserstandsanzeige ausgerüstet. Ein Sperrventil ist in der Leitung zwischen den beiden Tanks eingebaut. Die Wasserentnahme ist auch getrennt möglich.

14. Druckwasseranlage

Die Druckwasserpumpe befindet sich im achteren T-Raum hinter der rechten Klappe (Bordwand), zusammen mit einem Ausgleichsbehälter und Umstellhahn für Bug- und Hecktank (soweit 2. Tank geordert). Die Druckwasserpumpe dient zur Druckwassererzeugung für die gesamte Heiß- und Kaltwasserzirkulation. Eine Unterbrechung der laufenden Druckpumpe erfolgt durch Absperren aller Auslässe. Arbeitet die Pumpe trotz festem Absperren aller Hähne weiter, sollten alle Wasserleitungen auf Dichtigkeit überprüft werden. Die Pumpe ist durch einen Filter geschützt, dieser gehört regelmäßig überprüft und falls notwendig auch gesäubert.

15. Lenzsystem

Bei **BAVARIA** Yachten ist das Cockpit selbstlenzend ausgelegt. Die Lenzer im hinteren (tiefsten) Bereich des Cockpits werden mittels Schlauch nach achtern zum Spiegel (Austritt) verlegt.

- bei den Holiday-Versionen erfolgt die Cockpit-Lenzung über den Durchgang am Spiegel (unter dem Steuermannssitz)
- bei den Mittelcockpit-Versionen erfolgt die Cockpitlenzung über zwei senkrechte Austritte.

Im Ankerkasten befinden sich beidseitig Lenzöffnungen, welche mit einer Blende abgedeckt sind. Ihre Yacht ist außerdem mit einer Handlenzpumpe sowie einer elektrischen Bilgenpumpe (Leistung 130 ltr./min) ausgestattet.

Beide Saugkörbe befinden sich in der Bilge an der tiefsten Stelle im Messebereich. Die Bodenwangen in der Messe sind durch Bohrungen verbunden, so daß bei evtl. Wassereinbruch beide Pumpen eingesetzt werden können.

Bei Einsatz der Handlenzpumpe ist die Abdeckklappe der Pumpe im Cockpit zu öffnen und der Pumpenhebel in die dafür vorgesehene Öffnung zu stecken. Durch Pumpbewegungen wird der Lenzvorgang vorgenommen.

Die elektrische Lenzpumpe wird durch Betätigung des symbolisch gekennzeichneten Schalters am Panel in Gang gesetzt.

- Vorher auf jeden Fall auch Hauptschalter anschalten -

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

ACHTUNG

Die Yacht ist mit einer Elektrischen Lenzpumpe ausgerüstet. Prüfen Sie regelmäßig die Funktion der Pumpe. Der Pumpenschwengel der Handlenzpumpe befindet sich im obersten seitlichen Fachs des Navitisches.

WARNUNG

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

16. WC Anlage

Das Schmutzwasser wird mittels einer Handpumpe neben dem WC durch einen gasdichten Schlauch, Durchmesser 1 1/2“ bzw. 38 mm, am Ende durch ein Sperrventil nach außen befördert. Ventile sollten grundsätzlich während des Segelns oder unter Motor in gesperrter Position, also quer zur Schlauchrichtung stehen. Dasselbe gilt für den Seewasserzulaufschlauch über den die Toilette gespült wird und mit einem 1/2“ bzw. 12,7 mm Durchmesser Kugelventil gesichert ist.

Duschwassereinrichtung - Option -

Das Duschwasser wird in der eingeformten Bodenwanne gesammelt und wird über eine elektrische Pumpe nach außen geleitet. Der Schaltknopf zur Betätigung der Duschpumpe befindet sich seitlich am Waschbecken.

Tip: Eine funktionsgerechte Benutzung der WC Anlage ist immer eine delikate Angelegenheit ... Deshalb ist es sehr ratsam, allen Gästen an Bord, besonders wenn sie zum ersten Mal auf einen Törn mitkommen, das „wie geht das mit den Ventilen“ gründlich zu erklären und es auch praktisch zu zeigen. Die Ventile befinden sich unter dem Waschbecken im WC-Raum. An der WC -Handpumpe befindet sich unter dem Handgriff ein kleiner Hebel, mit dem Sie die beiden Funktionen der Pumpe wählen können.

1) herauspumpen und gleichzeitiges Spülen oder

2) nur herauspumpen

Zum Ausspülen der Schüssel nach dem Gebrauch:

- beide Ventile öffnen
- einige Male auf Stellung 1 pumpen, ca. 10 Mal
- herauspumpen und sauber ausspülen (Pumpe auf Stellung 2)
- ca. 15 Mal -

So wird der Schmutzwasserschlauch in der gesamten Länge gereinigt.

Wir empfehlen schon vor dem Gebrauch die WC-Schüssel durch einige Hübe mit etwas Seewasser zu füllen.

Wichtig ist:

- niemals die Handpumpe bei geschlossenen Ventilen betätigen
- keine größeren oder festen Gegenstände in die WC-Schüssel werfen. (Anleitung zum Gebrauch von WC-Anlage mit der Option Fäkalientank)

Hinweis: Benutzen Sie im Hafen möglichst die an Land befindlichen Toiletten, denn die Kapazität des eventuell eingebauten Fäkalientanks ist begrenzt. Die Verwendung von geruchsbindenden Chemikalien sollte ganz unterbleiben, da das System in sich geschlossen ist und die Schläuche geruchsfrei sind.

Die Yacht ist ebenfalls mit einem Dreiwegehahn ausgerüstet. Hier haben Sie die Wahl, das Abwasser entweder direkt über das Seeventil in das Wasser zu leiten oder den Weg über den Fäkalientank (Option) zu wählen.

17. Waschbecken in der Pantry:

Wasserzulauf erfolgt durch den Wasserhahn (Mischgarnitur beim Warmwasser). Lenkung ins Meer durch das 1/2“ Ventil. Auch dieses Ventil soll zur Sicherheit unterwegs bei Nichtgebrauch geschlossen bleiben.

(siehe Planskizze Rumpfdurchlässe)

18. Anker und Festmachereinrichtung

Die Auslegung des Bugankers wurde in Anlehnung an die Bauvorschriften des Germanischen Lloyd gewählt und ist als Option erhältlich.

Der Buganker, ca. 16 kg, feuerverzinkt, (gilt als Anker mit hoher Haltekraft). Er liegt fertig zum Fallen in einer Ankerrolle mit Kippgelenk und ist mit einem Bolzen gesichert. Die Kette (ebenfalls Option) Länge 50 m, Nenndichte 8 mm. Sie läuft in eine Ankerspill ein (ebenfalls Option) welches mittels Fernbedienung bedient wird. Die Fernbedienung wird im Ankerkasten vor Benutzung angebracht und die Funktion am Panel angeschaltet.

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

ACHTUNG

Vor Antritt der Fahrt muß sich der Schiffsführer überzeugen, daß

- die Ankerwinde funktionsfähig ist
- die Ankerkette des Bugankers angeschlagen ist.
- die notwendigen Festmacher- und Schleppleinen an Bord und in einem gebrauchsfähigen Zustand sind.

XI INSTANDHALTUNG UND PFLEGE

1. Mast und Takelung

siehe Herstellerhinweis

2. Segel

Die Segel sind aus Dacron hergestellt. Dieses Material ist sehr robust und widerstandsfähig. Somit bleiben die Segel sehr lange in Form, besonders, wenn Sie die nachfolgenden Empfehlungen zur richtigen Handhabung beachten:

- **zum Aufrollen des Segels für Rollreiffanlagen:**
Rollen Sie bitte das Tuch nie zu fest auf. Es können sonst schädliche Falten entstehen. Falten bilden sich auch, wenn das Vorstag nicht genügend durchgesetzt ist. Damit sich das Schothorn im Starkwind nicht losarbeiten und schlagen kann, sichert man es mit den Schoten und zusätzlichen Zeisigen.
- **zum aufgerollten Segel:**
Schützen Sie das Segel am Liegeplatz grundsätzlich durch eine Persenning. Das gilt auch für UV-stabilisierte Tuche. Wie jedes andere Tuch auch, sollte man es nicht unnötig schädlichen

Umwelteinflüssen aussetzen. Für den Schlauch von Rollsegeln empfehlen wir einen nicht zu weiten Schnitt, damit sein Tuch im Starkwind nicht schlagen kann. Es sollte aus luftdurchlässigem Gewebe bestehen, damit die Belüftung des Segeltuches gewährleistet ist.

- zum Falten des Segels:

Wird das Großsegel geborgen oder zum Winterlager abgeschlagen, sollte es locker zusammengefaltet in einem geräumigen Sack gestaut werden.

Preßt man das Tuch in zu kleine Säcke, können starke Knickfalten entstehen, die die Formstabilität des Profils nachhaltig schwächen.

Am schonendsten ist es für das Segel, wenn man es parallel zum Unterliek in etwa 60 Zentimeter breiten Bahnen zusammenlegt.

Und: Es darf nicht naß verstaut werden, da sonst die Gefahr der Bildung von Stockflecken besteht.

- zum Verstauen des Segels:

Versuchen Sie also bitte das Segel immer möglichst trocken zu lagern und den Stauraum gut zu belüften.

- zum Entfernen von Schmutz und Stockflecken:

Spritzen Sie bitte das Segel regelmäßig mit Süßwasser ab, um es vom Salz zu befreien.

Lauwarmes Wasser und ein mildes Reinigungsmittel sind meist ausreichend, um auch hartnäckigen Schmutz zu entfernen. Stockflecken sollten umgehend beseitigt werden, da sie das Laminat schwächen können. Man behandelt sie am schonendsten mit milder Chlorlösung (etwa 1%): Zuerst werden die betroffenen Stellen etwa zwei Stunden lang eingeweicht und anschließend mit klarem Wasser und einer weichen Bürste geschrubbt.

- zum Vermeiden von Beschädigungen:

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

- zur Handhabung des Segels:

Für laminierte Tuche gilt ganz besonders: Halten Sie sich bitte an die von Ihrem Segelmacher empfohlene Windstärke, bis zu der das Segel gesetzt bleiben darf.

Vor allem in unserer Wetterlage sollte man auf der Hut sein: Eine harte Bö kann bereits ausreichen, um das kunstvoll eingebaute Profil Ihres neuen Segels zu ruinieren.

- zur Fallspannung:

Laminierte Tuche reagieren wesentlich empfindlicher auf überdehnung, als konventionelle Gewebe. Deshalb sollte man mit der Fallspannung vorsichtig umgehen.

Daumenregel: Das Fall soweit durchsetzen, bis die Querfalten am Vorliek gerade verschwunden sind.

- zu den Holepunkten:

Bitte vergessen Sie nicht nach dem Reffen oder Ausrollen die Holepunkte des Segels auch entsprechend zu verschieben. Geschieht dies nicht, verhindert der falsche Zugwinkel der Schot den richtigen Stand des Segels. Nach dem Reffen hat dies beispielsweise zur Folge, daß das Unterliek überdehnt wird, während das Achterliek zu stark twistet (verwindet) und zu schlagen beginnt. Das Segel kann nicht mehr optimal ziehen und verschleißt frühzeitig. Deshalb empfiehlt es sich unterschiedlich farbige Markierungen auf oder neben der Schiene anzubringen, z.B. für eine 130%-Genoa: grün bei 100%, gelb bei 70% und rot bei 40%. Eine weitere Erleichterung ist es, die Holepunktschlitten über eine möglichst reckarme Leine vom Cockpit aus zu verstellen und sie ebenfalls entsprechend farbig (z.B. Taklings) zu markieren.

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.

3. Decksbeschläge

- waschen Sie das gesamte Deck incl. Beschläge öfters mit Frischwasser.
- auch an Teilen aus rostfreiem Stahl kann im Laufe der Zeit durch Umwelteinflüsse Flugrost entstehen. Diese Rostspuren werden Sie leicht mit einer marktüblichen Polierpaste wieder entfernen können.
- ebenso pflegen Sie die Winschen regelmäßig.
- sollte die Winstrommel schwergängig werden, ist es an der Zeit, diese zu reinigen und zu schmieren.

Der Abbau einer Winde ist nicht kompliziert, erfordert jedoch etwas Aufmerksamkeit und Vorsicht:

- legen Sie sich ein Behältnis seitlich neben die Winde, in das Sie die einzelnen zerlegten Teile ablegen können (sonst gehen sie leicht verloren).
- merken Sie sich die Teile vor dem Zerlegen gut, damit beim Zusammenbau auch alle Teile wieder Verwendung finden.
- reinigen Sie die Teile mit einem Lösungsmittel und schmieren Sie sie mit einem vom Hersteller

empfohlenen Mittel.

ACHTUNG

- Ein falscher Zusammenbau kann Unfälle verursachen!
(Rückschlagen der Kurbel)
- Die Wantenspanner sollten alle paar Monate gefettet werden (z.B. mit WD 40)
- Umlenkrollen und Blöcke mit Delrinkugeln brauchen nicht geschmiert zu werden, doch empfehlen wir diese mit Frischwasser zu spülen, damit sich kein Sand und Salz darin sammeln kann.

ACHTUNG

- nehmen Sie die kugelgelagerten Schotwägen niemals achtlos von den Schienen ab, um nicht alle Kugeln am Deck zu zerstreuen, verwenden Sie dazu ein Stück Schiene mit geschlossenen Enden.

4. Fenster und Plexi

Wichtig

- Teile oder Scheiben aus Perspex oder Plexiglas dürfen nicht mit aggressiven Mitteln gewaschen werden. Beachten Sie dies besonders beim Schiebeluk und anderen Fensterscheiben. Es dürfen nur weiche Mittel zur Anwendung kommen, auch Aceton ist nicht erlaubt.
- kleine Kratzer im Plexi, die nicht sehr tief sind, lassen sich mit Polierpaste und weichem Tuch herauspolieren.

5. Holz im Außenbereich

Am besten wird ein unlackiertes Teakdeck mit sauberem Seewasser gereinigt. Damit wird es gleichmäßig hellgrau und schützt sich selbst gegen die äußeren Einflüsse. Dazu kommt die Möglichkeit der Wäsche mit Frischwasser oder anderen am Markt befindlichen Methoden und Materialien.

6. GFK

- Gelcoat reagiert bekanntlich sehr empfindlich auf Schläge mit scharfen Gegenständen oder Kratzer, also:
- benutzen Sie nur saubere und ordentlich dimensionierte Fender. Sie kosten letztendlich weit weniger als Reparaturen an den beschädigten Bordwänden.
- achten Sie beim Anlegen auf scharfe Gegenstände oder aus der Mole herausragende harte Stellen.
- säubern läßt sich GFK einfach mit Wasser und weichen Mitteln.
- im Laufe der Zeit wird die Außenhaut der Segelyacht etwas matter und kann sich leicht verfärben. Einen neuen Glanz erhält die Yacht indem das Gelcoat mit einer Polierpaste und Lammfell aufgearbeitet wird.

Eventuell auftretende Kratzer bzw. Risse lassen sich mit Reparaturgelcoat (Spachtelmasse) ausspachteln, dann hart werden lassen, schleifen und polieren. Hier sollten Sie sich bezüglich des entsprechenden Farbtones (RAL Nr.) mit Ihrem Vertragspartner in Verbindung setzen.

Unterwasserbewuchs ist auf Dauer schädlich für die Sperrschicht. Vor allem kleine Muscheln und Schnecken können sich nach einiger Zeit ins Gelcoat fressen und bedeuten Gift für die Außenhaut.

Beim Waschen der Segelyacht mit Hochdruckreiniger (oder ähnlichen Geräten) bitte niemals heißes Wasser benutzen. Die Entfernung zum Gelcoat soll 30 cm nicht unterschreiten. (niemals für Teakdeck verwenden).

7. Elektrische Anlagen

Die Batterien sollten in gutem Zustand gehalten werden, also nach Möglichkeit immer gefüllt bleiben.

Prüfen Sie regelmäßig die Stromschaltungen auf der Schalttafel und ihre Funktionsfähigkeit.

Vor einer geplanten Nachtfahrt sollten alle Navigationslichter überprüft werden.

Führen Sie immer Reservesicherungen mit an Bord.

8. Motor

Diesem Handbuch sind in der **BAVARIA**-Eignermappe auch alle verfügbaren Handbücher bzw. Beschreibungen der eingebauten oder mitgelieferten Geräte und Instrumente beigelegt. Eine Betriebsanleitung bezieht sich auf den Einbaudiesel. Bitte lesen sie auch diese aufmerksam und befolgen Sie die sicher positiven Ratschläge und Empfehlungen des Herstellers. Die wichtigsten Bereiche listen wir hier nochmals auf:

- zeitige Prüfung des Standes und Qualität des Motoröles und Getriebeöles.
- Kühlwasserpumpe überprüfen.
- die Opferanode mindestens einmal jährlich auf dem Getriebefuß gleich vor dem Propeller prüfen und bei Bedarf ergänzen.
- reinigen und pflegen Sie den Motor regelmäßig.

Kraftstoffleitungen sind gemäß Installation Motor (siehe Planliste) verlegt. Die Dieselfuhrleitung ist mit einem Sicherheitsabsperrhahn bestückt.

9. Installationen

(Gasinstallation und Gasherd):

Die Gasleitung, die zum Gasherd führt ist eine 8 mm Kupferleitung und kommt von der Standard 3 kg-Gasflasche. Diese ist in einem im Deck eingeformten selbstluzierenden Gehäuse im achteren Cockpitbereich montiert. Alle Gasleitungen sind strengen deutschen Sicherheitsvorschriften entsprechend verlegt.

Auf den weichen Verbindungsschläuchen zwischen dem Gasbehälter außen und festem Kupferrohr sowie weiter zum Herd, ist das Haltbarkeitsdatum aufgedruckt. Wenn es abgelaufen ist, müssen Sie diese Schläuche erneuern.

Die Anlage wird mit der handelsüblichen, blauen 3 kg Gasflasche (Butan) betrieben. Der Druckminderer, welcher sich im Gaskasten befindet, hat einen Anschlußdruck von 30 mbr. Die Durchflußmenge beträgt 1 kg pro Stunde.

10. Einrichtung, Möbel, Polster

Der schlimmste Feind für den Innenausbau ist Feuchtigkeit. Deshalb ist es für die Lebensdauer der Möbel und Polster wichtig, daß das Schiff auf Dauer bzw. so oft es geht, belüftet wird.

BAVARIA Yachten sind in der Standard Ausführung bereits mit Lüftern am Deck bestückt. (siehe Decksplan mit Ausrüstung). Dazu gilt aber trotzdem, daß auch Sie selbst etwas gegen die Feuchtigkeit im Schiff unternehmen. Zum ersten sollten Sie nach eventuellen Leckagen Ausschau halten und diese falls vorhanden, sofort beseitigen. Zum zweiten sorgen Sie dafür, daß die Bilge immer trocken und sauber bleibt. Denn Schmutz kann die automatische Bilgenpumpe beschädigen und außer Betrieb setzen. Die Einrichtung besteht aus hochwertigem Mahagoniholz und ist mehrfach lackiert. Die Möbel können mit nicht aggressiven Waschmitteln gereinigt werden.

Es ist empfehlenswert, Kratzer oder andere Beschädigungen am Holz oder furniertem Sperrholz immer gleich nachzulackieren, damit das Holz gegen Wasser und Salz geschützt bleibt. Die Stellen, die Sie nachlackieren wollen, sollten Sie vorher mit feinkörnigem Schleifpapier anschleifen und dann dreimal lackieren.

XII EINWINTERUNG UND KONSERVIERUNG

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

- Schiffspapiere und andere Dokumente
- Seekarten, Bücher, Instrumente
- Matratzen, Polster, Decken und Schlafsäcke

- Segel und Leinen
- Nahrungsmittel
- Gasflaschen
- Sicherheitsausrüstung
- Schlauchboot und Rettungsinsel
- Batterien

Tip:

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

- waschen Sie die Geber für Logge und Lot.
- die elektrischen Systeme sollten Sie pflegen, reinigen und mit geeignetem Material regelmäßig pflegen. (WD 40)
- Wasserleitungen werden mit leichter Säure wie z.B. weißem Essig erfolgreich gereinigt.
- die Wasserventile sollten zerlegt und gefettet werden.
- WC und die dazugehörigen Leitungen werden mit Frischwasser gereinigt.
- das Ruder sollte so befestigt sein, daß keine Ruderbewegungen möglich sind.
(dieses läßt sich schon mit dem Feststellen der Pinne oder des Rades erreichen)

Motor:

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

Mast und Takelung

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

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

BAVARIA YACHTBAU GmbH ist stets bemüht, ihre Produkte zu verbessern und die Qualität der angebotenen Leistungen zu steigern. Dies gilt schon bei der Konzeption und Gestaltung der

Yachten und setzt sich bei Materialauswahl und Bauweise fort, um die Haltbarkeit der Schiffe zu verbessern. Durch entsprechende Pflege und Befolgung dieser Ratschläge werden Ihre Bemühungen sich spätestens beim Verkauf der Yacht im erzielten Preis niederschlagen.

XIII VORBEREITUNG AUF DIE NEUE SEGELSAISON

Eigentlich handelt es sich hier um dieselben Maßnahmen wie oben beschrieben, im Prinzip nur umgekehrt:

- die gesamte Außenhaut waschen mit weichem, nicht aggressivem Reinigungsmittel und viel Frischwasser.
- Wachsen und Polieren aller Gelcoatoberflächen bzw. GFK-Teile.
- Waschen und Polieren aller Teile aus rostfreiem Stahl.
- Waschen und Ölen aller Teakholzteile am Deck.
- Waschen und Schmieren aller mechanischer Teile. (Winden und Ankerwinde nicht vergessen)
- Ausrüstungsteile, die im Herbst entfernt wurden, wieder einbauen (befestigen)
- Motor instand setzen (Dekonservierung) gemäß Betriebsanleitung.
- Ölwechsel im Motor und Getriebe
- Wechsel der Filter für Öl und Diesel.
- Nachfüllen von Kühlwasser.

- Wiedereinbau der Batterien.
- Waschen aller Wassertanks mit Essig und Frischwasser, dann volltanken.
- Konservieren der elektrischen Systeme zum Schutz und Isolierung.
- Prüfen aller technischen Systeme auf ihre volle Funktionsfähigkeit, Durchführung notwendiger Reparaturen und Instandsetzungen.
- Bücher und Seekarten in den Kartentisch und in die Regale zurücklegen.
- Prüfung aller Schiffspapiere auf Gültigkeit.

ACHTUNG:

Besteht noch Versicherungsschutz oder muß dieser verlängert werden?

**XIV INFORMATIONEN UND ANWEISUNGEN FÜR DEN
SCHIFFSFÜHRER/EIGNER:**

1. Dieses Wasserfahrzeug ist mit tragbaren Feuerlöschern mit den folgenden Löschvermögen und

in den nachstehend aufgeführten Bereichen ausgerüstet:

- | | |
|--------------------------|----------------------------------|
| a) Backskiste stb. u. bb | Brandklasse: ABC, 2 kg, Typ: P2G |
| b) Im Sitz/Kartentisch | Brandklasse: ABC, 2 kg, Typ: P2G |

2. Es ist Aufgabe des Fahrzeugbesitzers/ - führers:

- für die Überprüfung der Feuerlöscheinrichtung in den dafür auf der Vorrichtung angegebenen Zeitabständen zu sorgen.

- für das Ersetzen der Feuerlöscheinrichtungen zu sorgen, wenn die Zeitangabe abgelaufen ist oder wenn das Gerät benutzt wurde, und zwar durch Einrichtungen, welche die gleiche oder eine größere Löschkapazität haben.
- für die Information der Mannschaft über
 - Anordnung und Betrieb der Feuerlöschvorrichtungen
 - Anordnung der Abgabeöffnungen in den Motorraum
 - Anordnung von Fluchtluken zu sorgen
- für die leichte Zugänglichkeit der Feuerlöschanlage zu sorgen, wenn das Wasserfahrzeug bemannt ist.

Reparaturen:

Bei kleineren Reparaturen sollten Sie Ihrem Vertragspartner nach geeigneten Materialien oder Austauschteilen fragen. Größere Reparaturen sollten immer von einem Fachmann ausgeführt werden. Fragen Sie hierzu bei Ihrem Vertragspartner oder einer renommierten Reparaturwerft an. Auch die Bauwerft steht Ihnen hier mit Rat zur Seite.

Sicherheitsausrüstung:

Lose Sicherheitsausrüstung fällt in den Verantwortungsbereich des Benutzers, z.B.

- Rettungswesten
- Rettungsinsel
- Feuerlöscher
- Anker, Ankerkette/-leine
- Festmacher, Schleppleine

Wartung, Reinigung:

Benutzen Sie Reinigungsmittel nur in geringen Mengen und vermeiden Sie deren Abfluß in das Wasser.

Beachten Sie weiter:

- Boot bevorzugt an Land reinigen.
- Abschleifen der Außenhaut möglichst vermeiden, statt dessen Hochdruck-Wasserreinigungsgeräte benutzen.
- keine Lösungsmittel verwenden.

Winterlager:

- befolgen Sie die Hinweise in der Motoren-Bedienungsanleitung.

- lagern Sie die Batterien in geladenem Zustand an einem belüfteten rostsicheren Platz
- fetten Sie die Steuerkabel und -komponenten
- entfernen Sie alles Wasser aus dem Schiff und schützen Sie es vor eindringendem Regenwasser.
- ersetzen Sie Bauteile deren Funktion oder Zustand zweifelhaft erscheinen.

ACHTUNG

3. NIEMALS

- Wege zu Luken und Ausgängen verstellen.
- Sicherheitseinrichtungen, wie z.B. Brennstoffventile, Gasventile, Schalter von elektronischen Anlagen verstellen.
- tragbare Feuerlöscher, die in Schränken untergebracht sind, verstellen.
- das Fahrzeug unbeaufsichtigt lassen, wenn Koch- und/oder Heizgeräte benutzt werden.
- Gasleuchten in der Segelyacht verwenden.
- irgend etwas an den Fahrzeuganlagen verändern. (vor allem nicht an Elektro-, Brennstoff- und Gasanlagen).
- Brennstofftanks füllen oder Gasflaschen ersetzen, wenn der Motor läuft oder wenn Koch- oder Heizgeräte in Gebrauch sind.
- rauchen beim Umgang mit Brennstoff oder Gas.

4. Halten Sie die Bilgen sauber und kontrollieren Sie in regelmäßigen Abständen, ob Brennstoff oder Gasdämpfe austreten.

5. Beim Auswechseln von Teilen der Feuerlöschanlage dürfen nur hierfür vorgesehene Teile verwendet werden, die die gleiche Bezeichnung tragen oder in ihren technischen und feuerhemmenden Eigenschaften gleichwertig sind.

6. Bringen Sie keine freihängenden Vorhänge oder andere Stoffe in die Nähe oder über Kochern oder anderen Geräten mit offener Flamme an.

7. Brennbares Material darf nicht im Motorraum aufbewahrt werden. Sofern nicht brennbare Materialien im Motorraum aufbewahrt werden, sind sie so zu sichern, daß sie nicht in die Maschinenanlage fallen können und kein Hindernis für Zutritt in oder Austritt aus diesem Raum darstellen.

8. an elektrischer Anlage arbeiten, wenn das elektrische System in Betrieb ist.

9. Sicherheitshinweis

Während der Fahrt dürfen sich Personen nicht in Bereichen aufhalten, die für sie gefährlich sein können. Vermeiden Sie es, während der Fahrt zu stehen und tragen Sie Rettungswesten.

10. Ferner ist zu beachten bzw. zu kontrollieren:

- Regelmäßige Inspektion
- Treibstoffschläuche und deren Fittings
- Batterieklemmen, Säurestand
- Lenzpumpen
- Steuereinrichtung

11. Ferner schlagen wir vor, eine Rettungsinsel in einer der beiden Backskisten im Cockpit zu verstauen. Wir empfehlen die Crew vor Antritt des Törns über das Vorhandensein einer Rettungsinsel in Kenntnis zu setzen. Der Schiffsführer hat sich über den ordentlichen Zustand der Rettungsinsel und über das vollständige Vorhandensein der Rettungsmittel vor Antritt des Törns zu überzeugen.

12. Beim Verlassen der Yacht sollten alle Seeventile geschlossen werden.

WARNUNGEN

Das Ende des Landanschlußkabels darf **n i c h t** ins Wasser gelangen. Das elektrische Feld kann bei Schwimmern Verletzungen oder den Tod verursachen.

Vermeiden Sie Stromschläge und Feuer.

- der bordseitige Schalter des Landanschlusses soll vor Herstellen oder Lösen der Verbindung auf „AUS“ stehen.
- erst das Kabel an Bord einstecken, dann erst den landseitigen Schalter betätigen.

- wenn die Polarität falsch ist, das Kabel sofort lösen.
- Steckdose des Landanschlusses an Bord fest schließen.
- niemals die Verkabelung an der Landeinspeisung ändern.
- Lösen des Kabels: immer zuerst an Land, dann am Boot lösen.

WICHTIG: - für Flüssiggasanlage -

Es gibt zwei Absperrventile an der Gasleitung.

Einmal im Bereich des Herdes, dazu noch an der Gasflasche selbst.

Für die Inbetriebnahme und Nutzung der Flüssiggasanlage sind die Gebrauchsanweisungen der Gerätehersteller sowie nachstehend aufgeführte Anweisung unbedingt Folge zu leisten:

1. Schließen Sie die Ventile der Versorgungsleitung und der Flasche, wenn die Geräte nicht in Betrieb sind.
Schließen Sie die Ventile unverzüglich in einem Notfall.
2. Vergewissern Sie sich, daß die Geräteventile geschlossen sind, bevor das Flaschenventil geöffnet wird.
3. überprüfen Sie die Flüssiggasanlage regelmäßig auf eventuelle Undichtigkeiten. Prüfen Sie alle Anschlüsse, durch
 - Beobachtung eines überdruckmeßgerätes (sofern vorhanden), wobei die Ventile am Gerät und an der Flasche geschlossen sind oder
 - mit einem von Hand zu bedienenden Lecksucher oder
 - unter Verwendung von Seifenwasser oder Reinigungsmittellösungen. (dabei müssen die Geräteventile geschlossen und die Flaschen- und Anlageventile geöffnet sein).

Zeigen sich Undichtigkeiten, schließen Sie das Flaschenventil und lassen Sie die Anlage vor der weiteren Benutzung des Gerätes reparieren. Die Reparatur sollte von einem Fachmann ausgeführt werden.

Vorsicht: Verwenden Sie keine Lösungen, die Ammoniak enthalten.

Achtung: Nie offene Flammen zur Suche nach Undichtigkeiten benutzen.

4. Beim Verbrennen von Brennstoffen wird von den Geräten Sauerstoff verbraucht und

Verbrennungsrückstände in das Boot abgegeben. Daher ist während des Betriebes der Geräte für ausreichende Belüftung zu sorgen. Benutzen Sie weder Herd noch Ofen zur Raumbeheizung. Verschließen Sie nie die Lüftungsöffnungen. Es empfiehlt sich das Decksaufbaufenster über dem Herd (oder Rumpffenster zum Öffnen falls vorhanden) hierfür zu nutzen.

5. Versperren Sie nie den Zugang zu Teilen der Flüssiggasanlagen.
6. Sorgen Sie dafür, daß die Ventile der leeren Gasflaschen geschlossen und von der Anlage abgekoppelt sind. Halten Sie Deckel, Verschlußkappen oder Verschlußstopfen zum Gebrauch bereit. Verstauen Sie Reserveflaschen oder leere Flaschen auf dem freien Deck oder in dafür vorgesehene, gasdichte Schränke, die nach außenbords entlüften.
7. Der Umgebungstemperaturbereich bei Betrieb der Flüssiggasanlage ist 40∞ C für das von uns empfohlene Flüssiggas (Butan).
8. Benutzen Sie die Gasflaschenschränke oder -kästen nie zur Aufbewahrung anderer Ausrüstungsteile.
9. Lassen Sie Ihr Wasserfahrzeug nie unbeaufsichtigt, wenn mit Flüssiggas betriebene Geräte in Gebrauch sind.
10. Rauchen Sie nicht und benutzen Sie keine offenen Flammen, wenn Sie die Flüssiggasflaschen ersetzen.
11. Prüfen Sie die Schlauchleitungen der Flüssiggasanlage regelmäßig, zumindest jährlich. Ersetzen Sie diese, falls Schäden vorgefunden werden.
12. Prüfen Sie die Abgasrohre zumindest jährlich. Ersetzen Sie diese bei Schäden oder Löchern.