



MANUAL DEL PROPIETARIO

BAVARIA Cruiser 41 S
BAVARIA Cruiser 41

Contenido

1.	Introducción	4
2.	Responsabilidad del batelero	5
2.1.	Intervalos de mantenimiento	6
3.1.	Manuales de los productos comprados adicionalmente e integrados (fabricantes de equipamiento original)	7
3.2.	Letreros de advertencia	8
3.3.	Explicación de los símbolos de peligro	9
4.	Categoría de diseño y certificación	10
4.1.	Certificación	10
4.2.	Marcado de la nave y certificado CE de la categoría de diseño	10
4.3.	Explicaciones relacionadas con el WIN y la placa del fabricante	11
4.4.	Certificación - informe de DNV GL	12
5.	Descripción de la embarcación	16
5.1.	Plano de velas (opciones vela mayor enrollable, gennaker incluido)	17
5.2.	Desplazamiento, pesos	19
5.3.	Depósitos fijos (excepto de aguas negras)	22
5.4.	Vista de la cubierta de la versión estándar del Cruiser 41	23
5.5.	Vista de la cubierta del Cruiser 41 Sport	25
6.	Sistemas (parcialmente opcionales)	27
6.1.	Bombas de sentina	27
6.2.	Sistema eléctrico de a bordo	28
6.3.	Planos de iluminación de las versiones	29
6.4.	Instalación de corriente alterna (AC)	39
6.5.	Sistema de combustible	46
6.6.	Instalación de gas	47
6.7.	Timón de chorro (opcional)	52
6.8.	Instalación de aguas negras (depósito del WC)	52
6.9.	Timonería	55
6.10.	Instalación de mando de emergencia	56
6.11.	Cabrestante de ancla/molinete	58
6.12.	Instalación de agua fresca	58
7.	Navegación y manipulación	60
7.1.	Empleo del motor	60
7.2.	El motor y sus equipos periféricos	61
7.3.	Vista de los puestos de mando	64
7.4.	Características de manejo	65
7.5.	Iluminación de navegación	66
7.6.	Anclar, amarrar y remolcar - Instrucciones de seguridad	66
7.7.	Prevención de colisiones	68
7.8.	Repostar combustible	68
7.9.	Ventilación de los camarotes.	68

8.	Consideraciones fundamentales	69
8.1.	Equipo de seguridad recomendado	69
8.2.	Medidas a adoptar cuando hace mal tiempo	69
8.3.	Sujetar el equipamiento suelto	70
8.4.	Estabilidad - Riesgo de la pérdida de estabilidad	70
8.5.	Hombre al agua - Riesgo de caer por la borda	71
8.6.	Medios de reembarque	73
8.7.	Tapones de fugas	75
8.8.	Generalidades	75
8.9.	Nave llena de agua/hundimiento - peligro de inundación	76
8.10.	Coletores de impurezas	77
8.11.	Peligro de incendio / protección contra incendios	77
8.12.	Salida de emergencia en general	79
8.13.	Salidas de emergencia en la vista desde arriba	80
8.14.	Balsa neumática	80
8.15.	Plano de la carlinga con lugar para guardar las balsas neumáticas	81
8.16.	Culada	81
8.17.	Transporte, grúas, resbalamiento lateral y almacenamiento	81
8.18.	Lista de los racores de paso (visión de conjunto de los racores de paso)	82
9.	Mantenimiento/cuidado/trabajos en la nave	86
9.1.	Mantenimiento de las instalaciones eléctricas	86
9.2.	Mantenimiento en general	87
9.3.	Reparaciones	89
9.4.	Guardar en depósito durante el invierno	89
10.	Protección del medio ambiente	91
11.	Comentarios e indicaciones finales	93
11.1.	Lista de la documentación suministrada	93
12.	Cédula de identidad	94
13.	Acuse de recibo	95
14.	Espacio para sus apuntes	96

1. Introducción

Por su propia seguridad, cerciórese de haber recibido del propietario anterior todos los documentos y declaraciones relacionados con el yate. Por favor, guarde este manual del propietario en un lugar seguro y entréguelo al nuevo propietario en caso de que se produjere un cambio. Recomendamos, además, guardar el manual a bordo en una funda a prueba de agua.

Este manual le ayudará a conducir su BAVARIA Cruiser 41 o 41S de manera segura y con alegría y satisfacción. El manual contiene, aparte de la información sobre el propio yate, los accesorios suministrados o incorporados y las instalaciones a bordo, información sobre el uso y el mantenimiento. Sobre todo para los dispositivos que dependen del agua de mar para su refrigeración, se deberán tomar las precauciones pertinentes ya desde antes de encenderlos (agua de refrigeración del sistema de aire acondicionado, etc.). Antes de iniciar su viaje, por favor, familiarícese con este manual y con los manuales incluidos de los componentes y asegúrese de que los lean todas las personas que conduzcan esta embarcación.

Si este fuera su primer yate de vela o si aún no está familiarizado con las propiedades particulares de un cómodo yate de vela, por su propia seguridad y comodidad, es de suma importancia adquirir conocimientos sobre el manejo y el funcionamiento de la embarcación antes de asumir su mando. Si desea ampliar o refrescar sus conocimientos, el astillero o su operador comercial con gusto le informarán sobre las posibilidades adicionales de formación.

No obstante las cualidades marítimas de su embarcación y la categoría de diseño, no es posible garantizar una protección contra alta mar y viento fuerte. Preste atención siempre al viento y a la corriente. Antes de iniciar un viaje o una excursión, tenga siempre en cuenta la capacidad de rendimiento, la perseverancia y, sobre todo, la cualificación de su tripulación.

Dado que el alcance de suministro depende del pedido, puede ser que algunas descripciones e ilustraciones específicas difieran de su yate. Nos reservamos el derecho a modificaciones en cuanto a la forma, el equipamiento y la técnica, condicionadas por los continuos avances tecnológicos. Por estas razones, no tendrá derecho a deducir pretensiones de los datos, las ilustraciones y las descripciones contenidas en este manual de instrucciones de servicio.

BAVARIA YACHTBAU le da la bienvenida en el «club» de los propietarios de un yate BAVARIA y le agradece la confianza mostrada con la compra de nuestro producto.

Su socio contractual así como la gerencia y los empleados de BAVARIA YACHTBAU GmbH le desean que disfrute de su nuevo yate de vela.

Le deseamos que se divierta y que tenga siempre viento en popa

BAVARIA YACHTBAU GmbH
Gerencia

Lutz Henkel



2. Responsabilidad del batelero

El propietario/batelero asume toda la responsabilidad y deberá atenerse a las siguientes reglas básicas:

1. ¡Infórmese sobre las restricciones de uso de su embarcación!
2. ¡Siga las instrucciones del reglamento de las vías de navegación marítima (SeeSchStrO, por sus siglas en alemán) y las reglas vigentes en la zona marítima seleccionada!
3. ¡Mire con atención el agua para ver si en ella hay personas, animales u objetos!
4. Cerciórese de que las condiciones pronosticadas de viento y mar correspondan a la categoría de su embarcación y que su tripulación esté en condiciones de afrontarlas.
5. Preste atención en todo momento a la seguridad de la tripulación y de los pasajeros.
6. No conduzca nunca estando bajo la influencia del alcohol y/o drogas o medicamentos.
7. Asegúrese de proporcionar a la tripulación los cursillos de formación correspondientes y, sobre todo, la información sobre la ubicación y el uso de los dispositivos de seguridad (chalecos salvavidas, balsas neumáticas, señales de emergencia, etc.).
8. Reduzca la velocidad cuando la visibilidad sea mala, el mar esté agitado o haya personas, barcas u objetos en el agua, cerca del yate.
9. ¡No sobrestime sus propios conocimientos! Es sensato y conveniente consultar a tiempo a las autoridades o departamentos correspondientes o a un skipper de mucha experiencia y pedir información específica.
10. Practique las principales maniobras con sus visitantes y los miembros de la tripulación, sobre todo, las maniobras a realizar cuando una persona cae al agua. Cada persona a bordo debería poder realizar estas maniobras de forma independiente, dado que incluso el batelero más experimentado puede caer al agua y entonces hay que rescatarlo.
11. Pida a personal especializado que realice el mantenimiento de su embarcación en intervalos periódicos, así como la reparación en caso de que se produjera algún fallo.
12. ¡Observe las disposiciones vigentes en la zona en la que se mueve! Esto también aplica a las disposiciones sobre la obligación de llevar dispositivos de seguridad, los correspondientes permisos de conducir embarcaciones y la observancia de las regulaciones medioambientales.
13. Recomendamos revisar en intervalos regulares el nivel de agua en la sentina. El agua de sentina y otros líquidos reducen la estabilidad y, por ende, su seguridad.
14. No obstante las cualidades marítimas de la embarcación y de la categoría de certificación, no es posible garantizar la protección contra alta mar, viento fuerte y corriente y, por consiguiente, contra los fenómenos inherentes. Preste atención siempre al viento y a la corriente. Antes de iniciar un viaje, tenga siempre en cuenta la capacidad de rendimiento y la cualificación de su tripulación.
15. Únicamente las personas que cumplan los requisitos legales correspondientes están autorizadas a conducir esta embarcación. En muchos países ahora es obligatorio disponer de una licencia u observar otras disposiciones legales. Por lo tanto, infórmese antes de iniciar el viaje o la excursión sobre las estipulaciones locales.

Trabajos preparativos

Prepare cada excursión con suma precisión, incluso al tratarse de una excursión muy breve o supuestamente insignificante o inofensiva, ya que: la situación meteorológica puede cambiar de un momento a otro y no es necesario que haya marejada o condiciones climáticas adversas para que ocurra un accidente a bordo.



Quienes están preparados para actuar en un caso de emergencia, generalmente nunca tienen que hacerlo. El yate debería estar dotado de los medios auxiliares apropiados, por si alguna vez se produjera un caso de emergencia. ¡Usted, como batelero, es responsable del equipamiento de su yate!

2.1. Intervalos de mantenimiento

Nosotros fijamos los requisitos más estrictos a la calidad y seguridad de nuestros productos. En el marco de los trabajos de servicio que se realizan de rutina en los yates de nuestra producción advertimos que los siguientes componentes y equipos se deben revisar y recambiar en caso necesario. Los controles y trabajos de mantenimiento en intervalos periódicos son tareas importantes que contribuyen a incrementar la vida útil de la nave y a garantizar la seguridad de la tripulación. Este párrafo incluye una tabla general con los intervalos normales de control y de mantenimiento. No cada uno de estos puntos tiene que coincidir forzosamente con su embarcación y puede ser que algunas partes no apliquen debido a que no tiene instaladas determinadas opciones o están instaladas de otra manera. La frecuencia de los intervalos de mantenimiento y conservación dependen de las influencias del medio ambiente y de la zona de navegación de la nave. Los intervalos mencionados deberán considerarse como límite superior. La inobservancia de los intervalos periódicos de control y recambio de estos componentes de importancia para la seguridad puede conllevar un mayor peligro de vida y salud

Sistema	Medidas necesarias	Intervalos						
		Antes de cada uso	¡Observar las instrucciones del fabricante!	Recambio cada X años	Cada 25 horas de funcionamiento	Cada 6 meses	Cada año	
Baterías	Controlar que los polos no presenten corrosión y que los bornes estén fijos	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>			
Entradas y salidas y válvulas	Control de la estanqueidad y funcionamiento	<input checked="" type="checkbox"/>		5				
	Control de corrosión	<input checked="" type="checkbox"/>		5				
Iluminación de navegación	Controlar el funcionamiento	<input checked="" type="checkbox"/>						
Zona de sentina	Limpiar la sentina y las aberturas de paso					<input checked="" type="checkbox"/>		
Bombas de sentina	Controlar el perfecto funcionamiento del interruptor					<input checked="" type="checkbox"/>		
Ánodos de zinc	Comprobar las características	<input checked="" type="checkbox"/> con la mayor frecuencia posible						<input checked="" type="checkbox"/>
Casco	Comprobar si presenta piezas deterioradas	<input checked="" type="checkbox"/>						
Equipo de timón	Revisar si funciona correctamente	<input checked="" type="checkbox"/>						
Dispositivos de seguridad y de salvamento	Revisar si están en completos y perfecto estado; observar los intervalos de mantenimiento prescritos; revisar los sellos de homologación		<input checked="" type="checkbox"/>					
Sistema eléctrico	Comprobar las uniones sueltas						<input checked="" type="checkbox"/>	
Motor	Recambiar los filtros y las piezas de desgaste, controlar la correa trapezoidal, el motor en general y la hélice/accionamiento		<input checked="" type="checkbox"/>					
Tubos flexibles y conexiones	Revisar la estanqueidad y el estado del material			5			<input checked="" type="checkbox"/>	
Aparejo, palo, botavara y mástiles, bienes en posición vertical y en marcha	Control visual de obenques, estay, uniones atornilladas y de remache en el palo/mástil			10-12			<input checked="" type="checkbox"/>	
	Estado de escotas y trampas			5-7			<input checked="" type="checkbox"/>	



Atención: Preste particular atención a lo siguiente:

- » Una persona cualificada deberá examinar y documentar cualquier tipo de modificación que afecte la seguridad de la embarcación antes de llevarla a la práctica.
- » Cualquier modificación de la distribución de la carga puede influir considerablemente en la estabilidad, la estiba y el comportamiento de la embarcación.

3. Información sobre este manual

Hemos redactado este manual por su propia seguridad y para ayudarle a manejar su embarcación. Incluye indicaciones e información sobre los equipos y aparatos montados. Antes de iniciar su viaje, por favor, familiarícese con este manual y con los manuales incluidos de los componentes y asegúrese de que los lean todas las personas que conduzcan esta embarcación. Este manual cumple las disposiciones para naves deportivas y no deberá considerarse como un manual completo de instrucciones de servicio. El requisito para el éxito de un viaje es disponer de suficiente experiencia náutica que le permita actuar correctamente en cualquier situación. ¡Este manual **no** sustituye ni la experiencia, ni una formación náutica ni el sentido común!

3.1. Manuales de los productos comprados adicionalmente e integrados (fabricantes de equipamiento original)

El presente manual, redactado en conformidad con las disposiciones de la CE, no incluye información de los fabricantes de equipos o piezas de equipamiento suministrados. Encontrará las declaraciones e instrucciones de manejo detalladas para dichos equipos en los manuales originales de los distintos fabricantes (OHH, por sus siglas en alemán). Si su yate llevara incorporada alguna de las opciones correspondientes, encontrará los manuales incluidos en la documentación de la embarcación.

3.2. Letreros de advertencia

En el yate BAVARIA Cruiser 41 y en el manual se utilizan símbolos (pictogramas) para advertir al propietario/batelero y a la tripulación de disposiciones de cumplimiento obligatorio y de medidas de precaución en el manejo de la embarcación. En su nave encontrará, entre otros, los siguientes símbolos. Es de suma importancia tenerlos en cuenta en todo momento.



Peligro (con un texto de advertencia)
El símbolo puede ser de color o blanco y negro (véanse los párrafos siguientes).



Lea el manual de instrucciones. En ellos encontrará información específica sobre un componente o sistema.



Puesta en peligro por causas de índole eléctrica
Peligro por tensión eléctrica



Tubo de llenado de combustible:
La letra «D» significa combustible «Diésel»



Peligro de incendio - peligro



Posición de lazos para la elevación segura de la nave



Extintor de incendios: También puede referirse a un espacio en el que se encuentra el extintor de incendios



Abertura para vaciar el extintor desde fuera



Peligro de hombre al agua



Depósito de medios de salvamento, chalecos salvavidas o balsas neumáticas



Salida de emergencia



Depósito de la balsa neumática



Equipos que funcionan sobre la base de ondas electromagnéticas en la gama de radiofrecuencia: Radar



No entrar / Peligro de magulladura



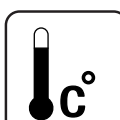
Acceso a la salida de emergencia a través de un escalón adicional o de una escalera



Peligro de resbalarse



Sustancias químicas corrosivas o irritantes



Componentes calientes / peligro de escaldadura

3.3. Explicación de los símbolos de peligro

En muchos capítulos del manual para el propietario encontrará indicaciones de importancia para el funcionamiento sin interrupciones y el mantenimiento, así como también advertencias de posibles peligros. A fin de proporcionarle una mejor visión de conjunto, estas indicaciones aparecen realizadas en recuadros o triángulos, en parte, reticulados. Los pictogramas siempre llevan un texto escrito.



¡Observe siempre la obligación de obrar con la debida diligencia! Usted como **conductor de la embarcación** asume la responsabilidad del barco y del bienestar de la tripulación.

No quite ni cubra nunca un letrero de seguridad. Sustituya inmediatamente todos los letrero de advertencia deteriorados o inexistentes.

Peligro



Significa que existe una fuente extrema y real de peligros que puede inducir muy probablemente a la muerte o a lesiones o daños irreparables e irremediables si no se toman las precauciones y las medidas adecuadas.

Advertencia



Significa que existe una fuente de peligros, incluso mortales, si no se toman las precauciones adecuadas.

Atención



Incita a pensar en medidas de seguridad o llama la atención sobre manipulaciones que podrían ser peligrosas y provocar lesiones, o bien, daños de la embarcación o de sus componentes.

Información



Datos o consejos útiles e importantes que contribuyen a mejorar la seguridad en el manejo de la nave.

4. Categoría de diseño y certificación

Esta embarcación lleva la marca CE, tal y como se muestra a la derecha. Esto significa que cumple los requisitos que impone la directiva europea de embarcaciones de recreo 2013/53/EU. En el siguiente párrafo se explica la categoría de diseño de la nave:



Ambos modelos del yate de vela BAVARIA Cruiser 41(S) están clasificados en las categorías de diseño A y B.

4.1. Certificación

Para yates de este tamaño, la directiva CE prevé, entre otras cosas, el módulo de certificación Aa o B+C acompañado por una «entidad designada». Como entidad de verificación autorizada conforme a esta directiva de embarcaciones de recreo, se le ha encomendado a la **DNV-GL** con sede en Hamburgo, realizar dicha prueba.

4.2. Marcado de la nave y certificado CE de la categoría de diseño

a. Identificación

El marcaje del casco (número WIN) está colocado a popa del lado de estribor. Es decir, que lleva una serie de cifras y letras sin repetición a nivel mundial. Véase al respecto la siguiente explicación de la forma en que se compone dicha marca.

b. Placa de características (placa del fabricante)

La placa de características colocada en la carlinga o en el puesto de mando cumple los requisitos de la directiva. Se prescriben ciertos datos que se explicarán a continuación.





Bavaria Yachtbau GmbH Bavariastrasse 1 - D-97232 Giebelstadt BAVARIA Cruiser 41 S		
Category	A	B
Max.	8	14
Max. +	1785kg	2475kg

Bavaria Yachtbau GmbH Bavariastrasse 1 - D-97232 Giebelstadt BAVARIA Cruiser 41		
Category	A	B
Max.	8	14
Max. +	1785 kg	2475 kg

4.3. Explicaciones relacionadas con el WIN y la placa del fabricante


El **número WIN** (Watercraft Identification Number) consta de una identificación del país. En BAVARIA, comienza con las dos letras DE de Alemania, seguidas por la identificación de tres letras del astillero: BAV. Las siguientes cinco letras y/o cifras son del astillero y se administran de forma interna en BAVARIA. La cuarta letra de atrás representa el mes de inicio de la fabricación (A - enero, B - febrero, C - marzo, etc.) y el número subsiguiente corresponde a la última cifra del año en el que comenzó la fabricación de la nave. Las últimas dos cifras indican el año del modelo, o sea, 17 para el año 2017.

La placa del fabricante está montada en la zona de la carlinga y muestra la siguiente información con letra negra sobre fondo blanco.

Categoría de diseño A	Categoría A: Esta categoría de diseño A exige que el yate sea adecuado para viajes largos en los que pueden surgir condiciones meteorológicas caracterizadas por una fuerza del viento mayor de 8 (en la escala de Beaufort) y alturas significativas de olas mayores de 4 metros, superables en gran medida por el propio yate, exceptuando condiciones extremas causadas, por ejemplo, por huracanes o tornados.
Categoría de diseño B	Categoría B: Un yate con la categoría de diseño B está diseñado para trayectos durante los cuales pueden surgir condiciones meteorológicas caracterizadas por una fuerza del viento mayor de 8 (en la escala de Beaufort) y alturas (significativas) de olas mayores de 4 metros. Condiciones de este tipo pueden darse durante viajes prolongados y en aguas costeras, si se ve expuesto sin ninguna protección al viento y a las olas durante docenas de millas. Sin embargo, estas condiciones también pueden darse en aguas interiores con olas de altura correspondiente.
Máx. 	Número máximo de personas recomendado por el fabricante cuando el yate se encuentra en una zona marítima correspondiente a su categoría de diseño (altura de las olas y fuerza del viento).
Máx.  + 	Carga adicional máxima compuesta de X personas (de 75 kg c/u), provisiones, víveres y equipamiento personal. Este valor no incluye el peso del contenido de los depósitos.
	Marca CE como comprobante de que la nave fue diseñada y fabricada conforme a los requisitos de la directiva.

4.4. Certificación - informe de DNV GL

4.4.1. «EC-Type Examination Report» del DNV-GL para el Cruiser 41, página 1


Certificate No:
RCDB000005T

**EC-TYPE EXAMINATION
CERTIFICATE (MODULE B)**

This is to certify:
That the Recreational Craft

with type designation(s)
Bavaria Cruiser 41


Manufacturer
**Bavaria Yachtbau GmbH
Giebelstadt, Germany**

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


Further details are given overleaf.
Issued at **Hamburg** on **2017-01-19**


DNV GL local station:
**Hamburg Special & Light Craft,
IWV & EC**

Approval Engineer:
Holger Pankratz


Notified Body
No.: **0098**

for **DNV GL SE**


(Dirk Masanneck)
Head of Certification Body



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

4.4.2. «EC-Type Examination Report» para el Cruiser 41, página 2



Job Id: **341.3-000216-1**
 Certificate No: **RCDB000005T**

Jurisdiction

DNV GL is appointed by the Central Authority of the German Federal States for Safety (ZLS) as a "Notified Body" in accordance with § 15(1) of the Product Safety Act (ProdSG) to carry out conformity assessment procedures on Recreational Crafts in the scope of ProdSG and Directive 2013/53/EU according to the administrative decision No. ZLS-Z1471-2015/1-1.

Certificate history

This is the original Certificate.

Product description

Type designation:	Bavaria Cruiser 41 (Deep keel / Shallow Keel)		
Type of craft:	Sailing boat	CIN code:	DE-BAVJ41Z0L617
Type of hull:	Monohull	Construction material:	FRP
Length of hull (Lh), m:	11.99	Loaded displacement mass (m_{LDC}), kg:	Deep keel Cat A 11237 Deep keel Cat B 11927 Shallow keel Cat A 11414 Shallow keel Cat B 12104
Beam of hull (Bh), m:	3.95	Fuel system: (fixed or portable)	Fixed
Propulsion:	Sail/Inboard Diesel	Type of engine(s):	Inboard Diesel

Applications/Limitations

Design category:	A / B
Maximum number of persons, CL:	8 (A) 14 (B)
Maximum engine power, kW:	41
Maximum load (m_{MTL}), kg:	2297 (A) 2987 (B)

Technical documentation

DNV GL NPS Job ID. 341.3-000216-1, Updated: 2017-01-19

Applied Standards/Tests carried out

Applied standards and test carried out are specified in the technical documentation.

Terms and conditions

The following conditions may render this certificate invalid:

- Changes in the design or construction of the product
- Changes or amendments to the Directive
- Changes or amendments in the standards which form the basis for documenting compliance with the essential requirements of the Directive

Marking of product

This Certificate is concerned with the design of the product, only. In order to fully meet with the requirements of the Directive and legally affix the CE mark, the manufacturer shall have the final product

4.4.3. «Examination Report» del DNV-GL para el Cruiser 41 Sport, página 1

**This is to certify:****That the Recreational Craft**with type designation(s)
Bavaria Cruiser 41 S

Manufacturer

Bavaria Yachtbau GmbH
Giebelstadt, Germany

Has been assessed with respect to Directive 2013/53/EU of the European Parliament and of the Council

Annex I, Essential Requirements**Clause 3.2 –Stability and Freeboard****Clause 3.3 –Buoyancy and Flotation**

According to conformity assessment procedure "Module A1" described in Annex II of the Decision No 768/2008/EC of the European Parliament and of the Council, and found to comply with the applicable requirements.

Issued at **Hamburg** on **2017-01-23**DNV GL local station:
Hamburg Special & Light Craft,
IWV & ECApproval Engineer:
Holger PankratzNotified Body
No.: **0098**for **DNV GL SE**

A blue ink signature of Dirk Masanneck.

(Dirk Masanneck)
Head of Certification Body

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

4.4.4. «Examination Report» del DNV-GL para el Cruiser 41 Sport, página 2



Job Id: **341.3-000275-1**
 Report No: **RCDA100001CJ**

APPENDIX**The product is found to comply with the following product information**

Manufacturer's marking:	Bavaria Cruiser 41 S
Description:	Sailing boat, $L_H = 11.99$ m, $B_H = 3.95$ m $T_{max} = 2.12$ m
Watercraft Identification No. (WIN):	DE-BAVJ41Z27K617
Boat design category:	A / B
Number of persons recommended:	A 8 / B 14
Loaded displacement mass (mLDC), kg:	Cat. A 11228 Cat. B 11918
Maximum load (mMTL), kg:	Cat. A 2297, Cat. B 2987
Maximum rated engine power, kW:	41

Based on the following documentation
 Test report(s):

Technical Documentation Job ID 341.3-000275, Updated: 2017-01-23

Checklist – Module A1 EN ISO 12217-2, Date: 2017-01-23

5. Descripción de la embarcación

Principales dimensiones de las versiones estándares y quilla plana de la categoría A

Dimensiones	Den.	Quilla de plomo (Cat A)	Quilla plana (Cat A)
Longitud total (incl. herraje de ancla)	L_{MAX}	12,33 m	12,33 m
Longitud total sin herraje de ancla (casco)	L_H	11,99 m	11,99 m
Anchura - total	B_{max}	3,95 m	3,95 m
Longitud en la línea de flotación	L_{WL}	11,20 m	11,23 m
Altura de la nave desde la línea de flotación, altura de gálibo *	H_a	aprox. 18,0 m	aprox. 18,0 m
Calado máximo	T_{MAX}	2,09 m	1,7 m
Altura de la parte lateral en el centro de la nave	$T_{DWL/2}$	3,310 m	2,910 m
Calado del casco	T_C	0,62 m	0,62 m

Principales dimensiones de las versiones estándares y quilla plana de la categoría B

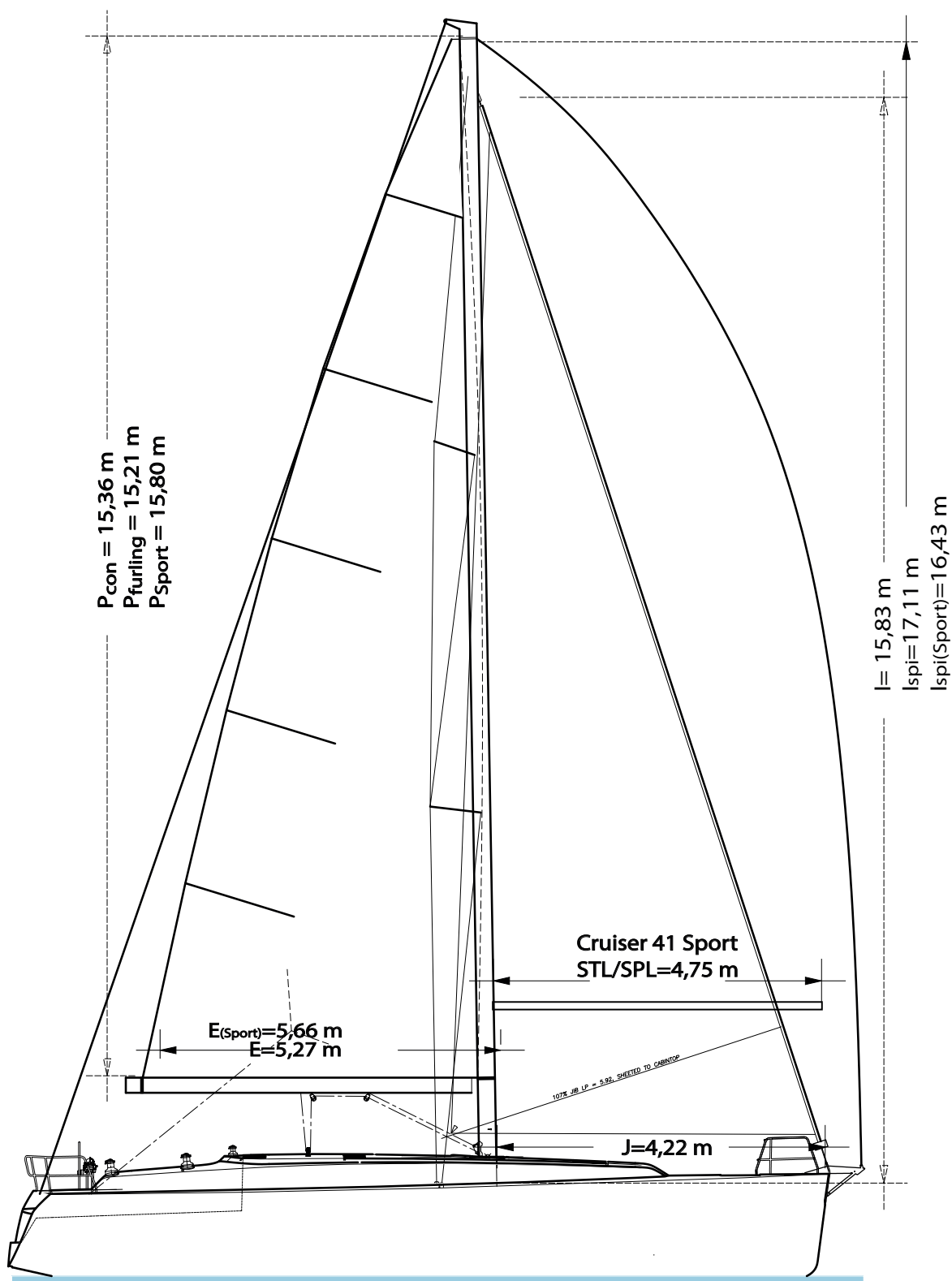
Dimensiones	Den.	Quilla de plomo (Cat B)	Quilla plana (Cat B)
Longitud total (incl. herraje de ancla)	L_{MAX}	12,33 m	12,33 m
Longitud total sin herraje de ancla (casco)	L_H	11,99 m	11,99 m
Anchura - total	B_{max}	3,95 m	3,95 m
Longitud en la línea de flotación	L_{WL}	11,30 m	11,32 m
Altura de la nave desde la línea de flotación, altura de gálibo *	H_a	aprox. 18,0 m	aprox. 18,0 m
Calado máximo	T_{MAX}	2,12 m	1,730 m
Altura de la parte lateral en el centro de la nave	$T_{DWL/2}$	3,310 m	2,910 m
Calado del casco	T_C	0,65 m	0,65 m

Principales dimensiones del modelo Cruiser 41 Sport

Dimensiones	Den.	Quilla de plomo (Cat A)	Quilla de plomo (Cat B)
Longitud total (incl. herraje de ancla)	L_{MAX}	12,33 m	12,33 m
Longitud total sin herraje de ancla (casco)	L_H	11,99 m	11,99 m
Anchura - total	B_{max}	3,95 m	3,95 m
Longitud en la línea de flotación	L_{WL}	11,20 m	11,30 m
Altura de la nave desde la línea de flotación, altura de gálibo *	H_a	aprox. 18,2 m	aprox. 18,2 m
Calado máximo	T_{MAX}	2,09 m	2,12 m
Altura de la parte lateral en el centro de la nave	$T_{DWL/2}$	3,310 m	3,310 m
Calado del casco	T_C	0,62 m	0,65 m

* La altura de gálibo H_a puede ser una medida crítica para pasar por debajo de puentes, líneas de alta tensión y otros obstáculos. Esta medida indica la distancia entre la superficie del agua y el borde superior de las estructuras, no incluye posibles antenas o reflectores de radar ni las medidas del farol de tope u otros accesorios opcionales o montados posteriormente. Es imprescindible corregir esta medida a fin de considerar los equipos montados posteriormente. Anote las nuevas medidas resultantes en el manual del propietario con la fecha así como en posibles copias del manual.

5.1. Plano de velas (opciones vela mayor enrollable, gennaker incluido)



5.1.1. Dimensiones de vela del Cruiser 41

Descripción de la medida	Den.	Valor
Vela mayor		
Longitud grátil vela mayor sport (perno giratorio hasta la cabeza de la vela) (enrollado)	P	15,36 (15,21) m
Longitud pujamen vela mayor (perno giratorio hasta puño de escota)	E	5,27 m
Superficie de la vela mayor, enrollado (Elvström-EMS)	A _{MS}	aprox. 40/46 m ²
Superficie de la vela mayor estándar	A _{MS}	aprox. 47 m ²
Vela de proa (enrollador de génova estándar y espináquer)		
Altura de estay de proa (cubierta hasta la punta del estay de proa)	I	15,83 m
Estay de proa hasta el borde delantero del mástil	J	4,22 m
Superficie enrollador de génova (enrollado estándar 106%)	A _{FT}	34 m ²
Superficie guinche de espináquer (Cruising)	A _{Sp}	102 m ²
Superficies de las velas		
Superficie real de vela en viento (ISO 12217-2)	A _S	78,9 m ²

5.1.2. Dimensiones de vela del Cruiser 41 Sport

Descripción de la medida	Den.	Valor
Vela mayor		
Longitud grátil vela mayor sport (perno giratorio hasta la cabeza de la vela) (enrollado)	P	15,80 m
Longitud pujamen vela mayor (perno giratorio hasta puño de escota)	E	5,66 m
Superficie de la vela mayor	A _{MS}	55,4 m ²
Vela de proa (enrollador de génova estándar y espináquer)		
Altura de estay de proa (cubierta hasta la punta del estay de proa)	I	15,83 m
Estay de proa hasta el borde delantero del mástil	J	4,22 m
Altura espináquer VK mástil	I _{SP}	16,43 m
Longitud del tangón	S _{PL}	4,75 m
Superficie del trinquete	A _{FT}	39,48 m ²
Superficie guinche de espináquer (Cruising)	A _{Sp}	121,5 m ²
Superficies de las velas		
Superficie real de vela en viento (ISO 12217-2)	A _S	90,4 m ²

5.2. Desplazamiento, pesos

Advertencia



No cargar nunca la nave a un nivel mayor del recomendado por el fabricante. Por lo tanto, cargue el yate con cuidado y de manera uniforme. Recomendamos colocar la carga pesada en el lugar más bajo posible, para así garantizar la estiba y escora de la forma prevista por los diseñadores. Por favor, tenga en cuenta que la carga dispuesta en un lugar más alto reduce considerablemente la estabilidad de la embarcación.

Los siguientes pesos constituyen la base para la estabilidad del Cruiser 41 determinada conforme a la norma EN-ISO:

Descripción	Abreviatura	Valor
Peso sin carga (quilla de plomo) Cat. A y B	m_{LC}	8940 kg
Peso sin carga (quilla plana) Cat. A y B	m_{LC}	9117 kg
Peso máximo de las personas Cat. A con un peso medio de 75 kg por persona		600 kg
Peso máximo de las personas Cat. B con un peso medio de 75 kg por persona		1050 kg
Desplazamiento de la embarcación vacía, variantes de quilla plana A y B	m_{EC}	8841 kg
Desplazamiento de la embarcación vacía, variantes de quilla de plomo A y B	m_{EC}	8664 kg
Equipaje personal y pesos adicionales, cat. B		280 kg
Equipaje personal y pesos adicionales, cat. A		160 kg
Carga máxima que figura en la placa del fabricante, categoría A		1351 kg
Carga máxima que figura en la placa del fabricante, categoría B		1963 kg
Llenado de los depósitos fijos de combustible (kg) (nivel de relleno máximo)		169,6 kg
Llenado de los depósitos fijos de agua fresca (kg) (nivel de relleno máximo)		342 kg
Carga de otros líquidos (kg) (nivel de relleno máximo)		114 kg
Balsa neumática		0 kg
Repuestos, aprovisionamiento y carga útil (en caso de que exista), cat. A		160 kg
Repuestos, aprovisionamiento y carga útil (en caso de que exista), cat. B		280 kg
Equipamiento opcional (adicional al equipamiento básico)		541 kg
Masa de la carga adicional máxima (categoría B, ambas variantes de quilla)	m_L	2987 kg
Masa de la carga adicional máxima (categoría A, ambas variantes de quilla)	m_L	2297 kg
Otras naves deportivas a bordo de la embarcación		0 kg
Margen para el cálculo e imponderabilidad		210 kg
Masa de la nave con carga completa, versión de quilla de plomo, categoría A	m_{LDC}	11237 kg
Masa de la nave con carga completa, versión de quilla plana, categoría A	m_{LDC}	11414 kg
Masa de la nave con carga completa, versión de quilla de plomo, categoría B	m_{LDC}	11927 kg
Masa de la nave con carga completa, versión de quilla plana, categoría B	m_{LDC}	12104 kg

Los siguientes pesos constituyen la base para la estabilidad del Cruiser 41 Sport determinada conforme a la norma EN-ISO:

Descripción	Abreviatura	Valor
Peso sin carga (quilla de plomo) Cat. A y B	m_{LC}	8931 kg
Peso máximo de las personas Cat. A con un peso medio de 75 kg por persona		600 kg
Peso máximo de las personas Cat. B con un peso medio de 75 kg por persona		1050 kg
Desplazamiento de la embarcación vacía, variantes de quilla de plomo A y B	m_{EC}	8655 kg
Equipaje personal y pesos adicionales, cat. B		280 kg
Equipaje personal y pesos adicionales, cat. A		160 kg
Carga máxima que figura en la placa del fabricante, categoría A		1785 kg
Carga máxima que figura en la placa del fabricante, categoría B		2475 kg
Llenado de los depósitos fijos de combustible (kg) (nivel de relleno máximo)		169.6 kg
Llenado de los depósitos fijos de agua fresca (kg) (nivel de relleno máximo)		342 kg
Carga de otros líquidos (kg) (nivel de relleno máximo)		114 kg
Balsa neumática		0 kg
Repuestos, aprovisionamiento y carga útil (en caso de que exista), cat. A		160 kg
Repuestos, aprovisionamiento y carga útil (en caso de que exista), cat. B		280 kg
Equipamiento opcional (adicional al equipamiento básico)		541 kg
Masa de la carga adicional máxima (categoría B)	m_L	2987 kg
Masa de la carga adicional máxima (categoría A)	m_L	2297 kg
Otras naves deportivas a bordo de la embarcación		0 kg
Margen para el cálculo e imponderabilidad		210 kg
Masa de la nave con carga completa, versión de quilla de plomo, categoría A	m_{LDC}	11228 kg
Masa de la nave con carga completa, versión de quilla de plomo, categoría B	m_{LDC}	11918 kg

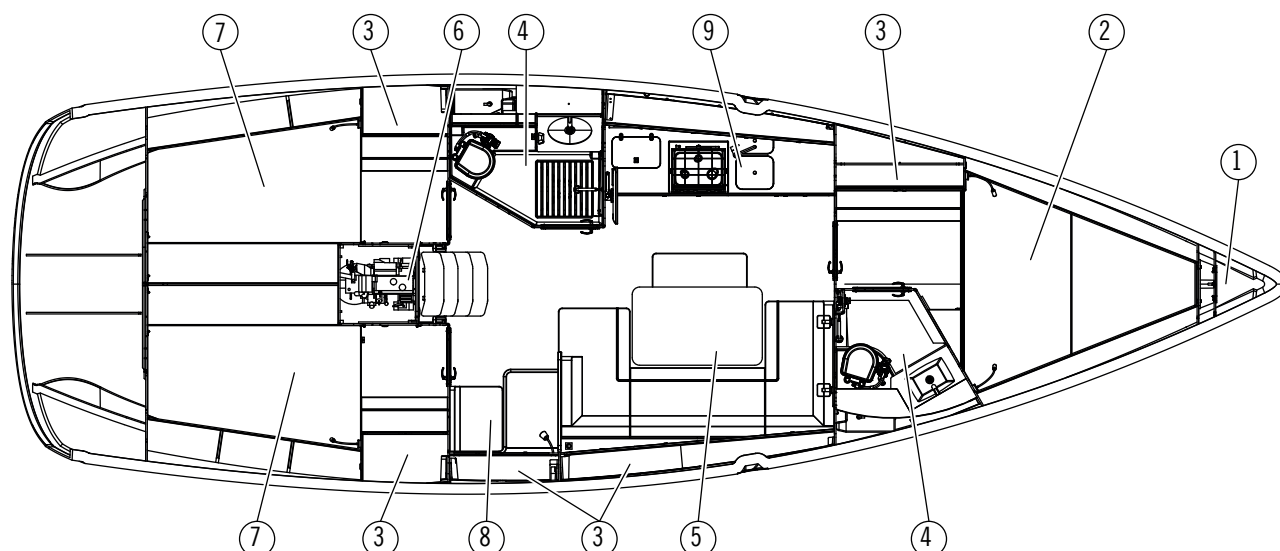
5.2.1. Carga máxima recomendada

Las comprobaciones se hicieron partiendo del hecho de que todos el equipamiento estándar se encuentra a bordo y que se aplican los siguientes pesos. Observe que la masa indicada en la placa del fabricante detrás del símbolo de personas y el símbolo de equipaje equivale a la carga máxima recomendada «sin incluir el contenido de los depósitos de combustible y de agua montados de forma fija».

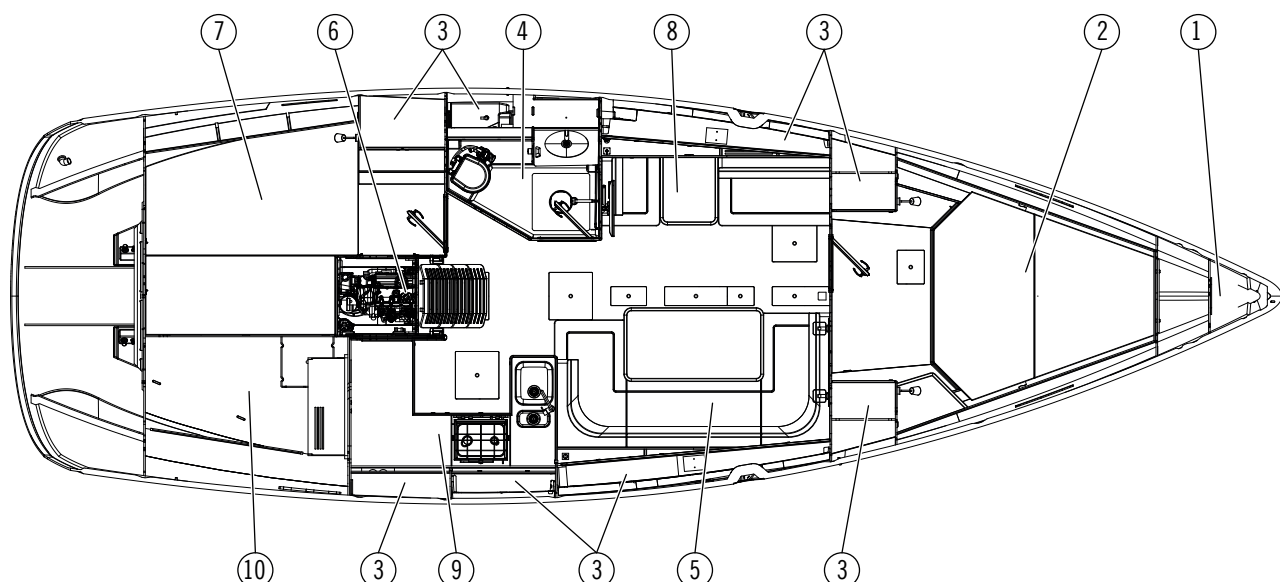
La carga máxima recomendada conforme a los cálculos de estabilidad según EN ISO 12217-2 se compone de los siguientes componentes individuales:

- » Peso de todas las personas (calculando un peso medio de 75 kg por cada persona), equipaje personal de las personas a bordo más los víveres
- » El equipamiento que no esté incluido en el peso sin carga de la embarcación, es decir, objetos ofrecidos por el astillero como equipos opcionales, por ejemplo, giropiloto, techos tipo Bimini, techo tipo Sprayhood, calefacción con aire caliente o similares,
- » aprovisionamiento de comida y bebidas (sin incluir el agua fresca en los depósitos, véase el siguiente párrafo) payload (carga adicional)
- » Material de consumo como combustible diésel y agua fresca en depósitos fijos, con los depósitos llenos
- » Balsa neumática o bote
- » Una cantidad global por equipamiento opcional no suministrado en el equipamiento básico del astillero

5.2.2. Maquetación de la embarcación (versión de 3-2 camarotes)



5.2.3. Maquetación de la embarcación (versión de 2-1 camarotes)



5.2.4. Leyenda de maquetación

Identificador	Descripción
1	Caja del ancla
2	Proa (cama doble)
3	Armario/ zona de almacenamiento
4	Aseo con ducha, lavabo
5	Asientos con mesa
6	Descenso/ compartimiento del motor
7	Litera de popa (cama doble)
8	Área de navegación, o bien, con un asientos 2-1 con mesa abatible
9	Cocina con cocina, fregadero, microondas, (opción)
10	Caja de almacenamiento

5.3. Depósitos fijos (excepto de aguas negras)

Advertencia



Por favor observe que, bajo determinadas circunstancias, no se puede aprovechar completamente el contenido nominal de los depósitos debido a la situación de carga y la estiba y escora correspondientes. Asegúrese de calcular una reserva de un 20 %.

5.3.1. Depósito de combustible

Denominación	Lugar de montaje	Cantidad máxima de llenado (l)	Ubicación de la tubuladura de relleno	Posibilidad de purga
Depósito de combustible diésel para el accionamiento	Debajo de la litera de popa lado de estribor	210	En el puesto de mando, lado de estribor, directamente en la cubierta, a popa (está marcado con la palabra «diésel»)	Solo a través de la tapa de inspección, arriba

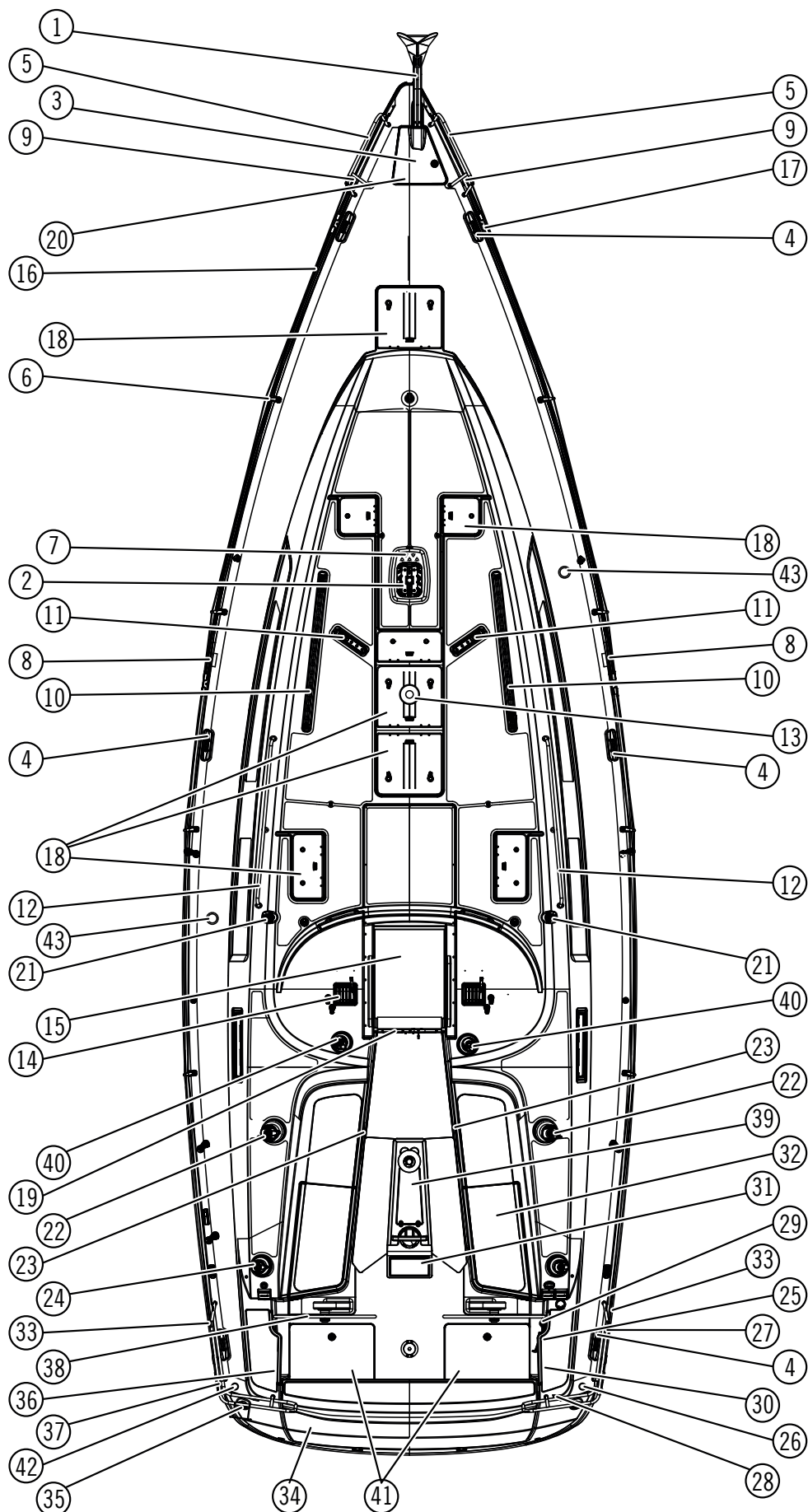
5.3.2. Depósitos de aguas residuales

Denominación	Lugar de montaje	Cantidad máxima de llenado (l)	Ubicación de la abertura para purgar por bombeo	Posibilidad de purga
Depósito de aguas negras	Aseo/ducha aseo (estribor), detrás del revestimiento, encima del lavamanos	70	Lado de la cubierta, estribor, justo encima del depósito	Fueraborda encima de la válvula marítima, válvula marítima debajo del fregadero correspondiente
Depósito de aguas negras	Aseo/ducha aseo (lado de babor), detrás del revestimiento encima del lavamanos	70	Lado de la cubierta, babor, justo encima del depósito	Fueraborda encima de la válvula marítima, válvula marítima debajo del fregadero correspondiente

5.3.3. Depósitos adicionales

Denominación	Lugar de montaje	Cantidad máxima de llenado (l)	Ubicación de la tubuladura de relleno	Posibilidad de purga
Depósito de agua fresca	Debajo de la litera a popa, adelante, toma central bomba de agua fresca debajo de la litera	150	Bajo de la tapa de la caja del ancla	Ninguna
Depósito de agua fresca	Debajo de la litera de popa, lado de babor	210	En la cubierta lateral, lado babor, en la cesta de popa	Ninguna

5.4. Vista de la cubierta de la versión estándar del Cruiser 41

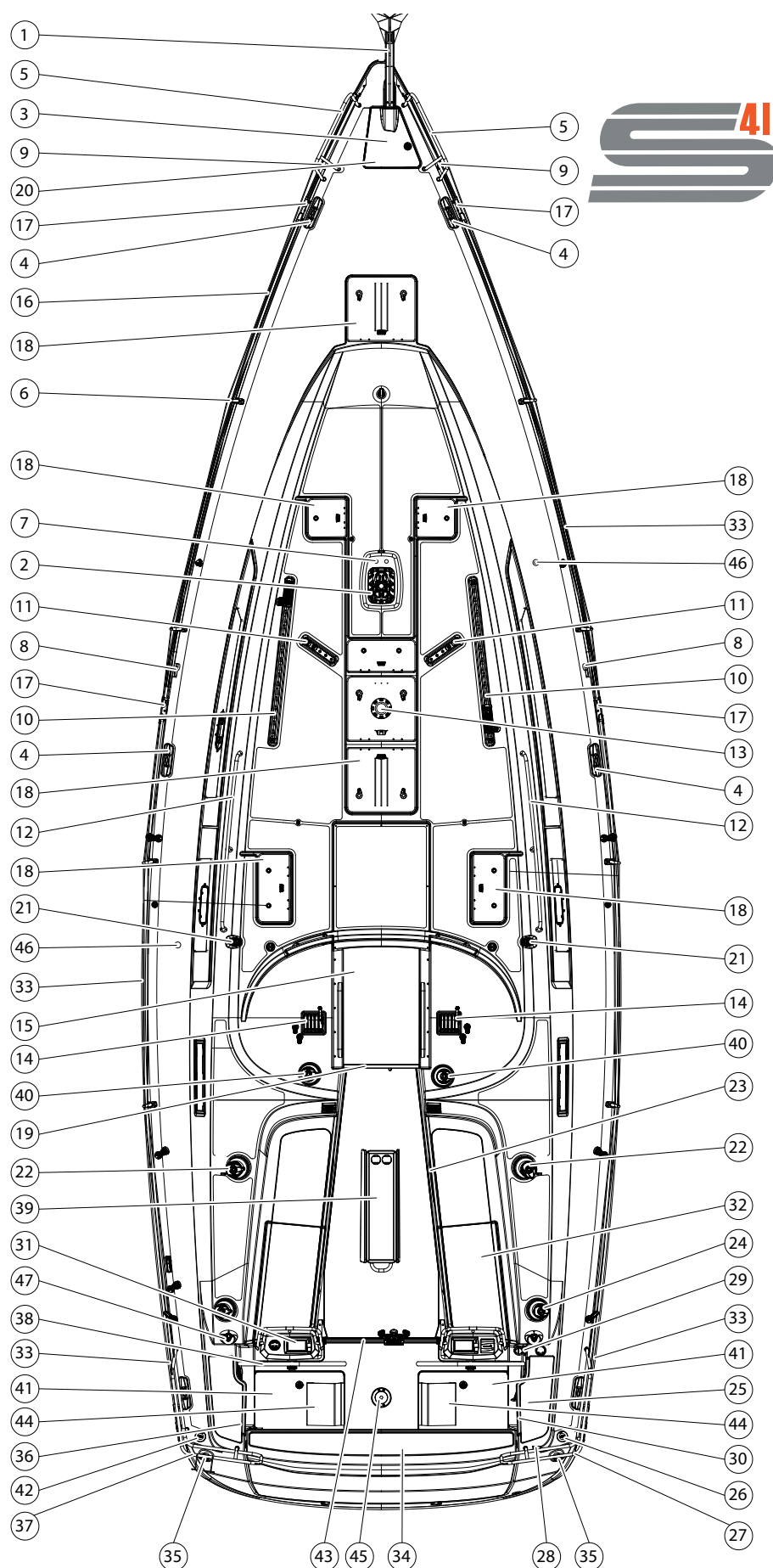


5.4.1. Denominaciones relacionadas con el plano de la cubierta del Cruiser 41

Ítem	Componente
1	Herraje de proa
2	Base de mástil
3	Cabrestante eléctrico de ancla
4	Cornamusa
5	Cesta de proa
6	Soporte de la barandilla
7	Paso de cables
8	Candenote
9	Farol de proa (luz de navegación)
10	Barra de Génova
11	Organizador de cubierta
12	Barandilla de mano
13	Ventilador (en la escotilla)
14	Tope
15	Escotilla corrediza
16	Pasos de barandilla
17	Escobén
18	Escotilla de la cubierta
19	Puerta de descenso
20	Tubo de llenado de agua (depósito de agua, proa)
21	Bloque horizontal babor/estribor

Ítem	Componente
22	Cabria de génova
23	Ventanilla de carlinga
24	Guinche de gennaker
25	Tablero de instrumentos del motor (debajo del asiento del timonel)
26	Tubo de combustible diésel
27	Cesta de popa, lado de estribor
28	Farol de popa (luz de navegación)
29	Enchufe de conexión a tierra 110/230 V
30	Bomba manual de achique
31	Plotter
32	Caja de almacenamiento
33	Purga de aire de depósito (casco)
34	Plataforma para bañarse
35	Herraje de estay de popa
36	Ducha en la carlinga
37	Cesta de popa, lado de babor
38	Rueda de timón
39	Mesa de la carlinga (opción)
40	Chigre de driza
41	Zona de almacenamiento (cabos, cojines, etc.)
42	Tubo de llenado de agua (depósito de agua, popa)
43	Aspiración de la cubierta, depósito de excrementos (en parte, depende del camarote)

5.5. Vista de la cubierta del Cruiser 41 Sport



5.5.1. Denominaciones relacionadas con el plano de la cubierta del Cruiser 41 Sport

Ítem	Componente	Ítem	Componente
1	Herraje de proa	25	Tablero de instrumentos del motor (debajo del asiento del timonel)
2	Base de mástil	26	Tubo de combustible diésel
3	Cabrestante eléctrico de ancla	27	Cesta de popa, lado de estribor
4	Cornamusa	28	Farol de popa (luz de navegación)
5	Cesta de proa	29	Enchufe de conexión a tierra 110/230 V
6	Soporte de la barandilla	30	Bomba manual de achique
7	Paso de cables	31	Plotter
8	Candenote	32	Caja de almacenamiento (con barra de timón y extintor, lado estribor)
9	Farol de proa (luz de navegación)	33	Purga de aire de depósito (casco)
10	Barra de Génova	34	Plataforma para bañarse
11	Organizador de cubierta	35	Herraje de estay de popa
12	Barandilla de mano	36	Ducha en la carlinga
13	Ventilador (en la escotilla)	37	Cesta de popa, lado de babor
14	Tope	38	Rueda de timón
15	Escotilla corrediza	39	Mesa de la carlinga (opción)
16	Pasos de barandilla	40	Chigre de driza
17	Escobén	41	Zona de almacenamiento (cabos, cojines, etc.)
18	Escotilla de la cubierta	42	Tubo de llenado de agua (depósito de agua, popa)
19	Puerta de descenso	43	Carril de guía de escota grande
20	Tubo de llenado de agua (depósito de agua, proa)	44	Estribo de escora
21	Bloque horizontal babor/estribor	45	Cojinete de timón
22	Cabria de génova	46	Succión de cubierta del depósito de excrementos
23	Ventanilla de carlinga	47	Compás
24	Guinche de gennaker		

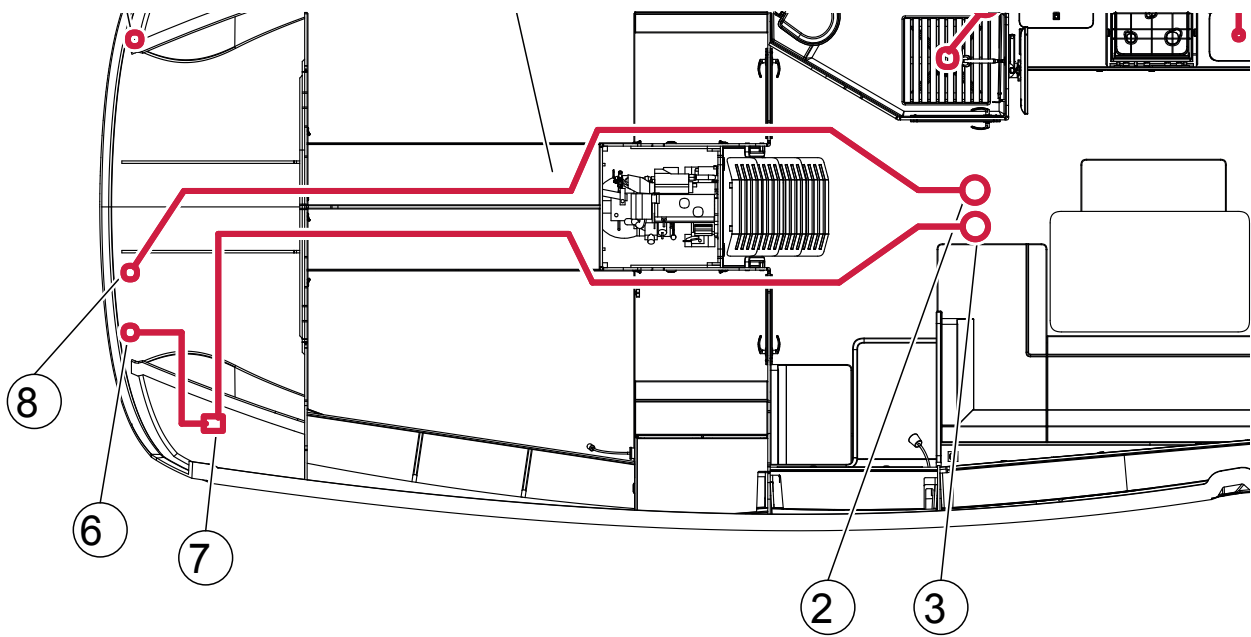
6. Sistemas (parcialmente opcionales)

6.1. Bombas de sentina

Las bombas de sentina se encuentran instaladas en los siguientes lugares:

Lugar de montaje	Servicio	Denominación	Capacidad volumétrica (l/min)	Secciones de sentina
Carlinga, hacia popa, lado de estribor Aspiración en la sentina salón, acceso tapa suelo salón (entre WC y sofá del salón)	manual	Whale Smartbail 5021B	40 a 45 carreras	Salón, mediante conectores de todas las secciones de sentina, sin el compartimiento de batería, batería de arranque
Sentina salón, acceso tapa suelo salón adelante del descenso (frente al fregadero)	eléctrico	Whale Supersub 1100	69	véase más arriba

6.1.1. Bombas de sentina y su instalación a bordo



Esta representación ha sido desprendida del plano del sistema de aguas residuales, por lo que solo incluye los componentes de las bombas de sentina. En la maquetación del sistema de bombas de sentina no se hace ninguna distinción entre las dos variantes de camarotes.

Ítem	Nombre del componente	Ítem	Nombre del componente
2	Bomba de sentina eléctrica	7	Bomba de achique manual en la carlinga lado de estribor, detrás del puesto de mando
3	Cesta de aspiración, bomba de achique manual	8	Salida bomba de sentina
6	Salida, bomba de achique manual		

Información sobre las bombas de sentina



- » **La bomba de sentina se acciona solo pulsando un botón.**
- » Recomendamos controlar las sentina antes del botamiento al agua de la nave. Es absolutamente normal que haya una pequeña cantidad de agua. La presencia de cantidades mayores de líquidos o de combustible o aceite exigen un examen inmediato de las posibles causas. Mientras la nave se encuentre en el agua está terminantemente prohibido bombear combustible o aceite al agua.
- » Controle el funcionamiento de las bombas y elimine los cuerpos extraños de la zona de aspiración en intervalos regulares.
- » Recomendamos llevar siempre a bordo un cubo o un pote con asa para poder sacar el agua. Cérchese de que no se pierdan y que estén guardados en un lugar de fácil acceso.
- » Las bombas de sentina no son adecuadas para proteger la nave de la penetración de agua antes de hundirse, las fugas deberán cerrarse de inmediato.

Advertencia - Peligro



No utilice nunca líquidos inflamables (p. ej. gasolina) para limpiar las sentinas, independientemente de la cantidad de aceite que presenten. ¡Existe el peligro de explosión!

6.2. Sistema eléctrico de a bordo



¡Atención! Por principio, observe estrictamente las siguientes instrucciones.

- » Antes de guardar el yate en el depósito durante el invierno (en regiones de clima frío) o cuando no vaya a usarlo durante un tiempo prolongado, separe las conexiones de las baterías y saque las baterías. Preste atención a desembornar primero el polo negativo y después el polo positivo. A la hora de montar la batería, emborne primero el polo positivo y después, el polo negativo.
- » No trabaje **nunca** en el sistema eléctrico, si esta aún está bajo tensión.
- » No interrumpa **nunca** la conexión de tierra, si aún lleva corriente.
- » No modifique **nunca** el sistema eléctrico ni la documentación/esquemas correspondientes. Las modificaciones y los trabajos de mantenimiento los deberán realizar y documentar los electricistas navales.
- » No cambie ni modifique **nunca** las intensidades de la corriente (A) indicadas de los relés de sobrecorriente con respecto a los consumidores protegidos.
- » No sustituya ni instale **nunca** aparatos eléctricos que superen la intensidad de la corriente prevista del circuito.
- » No abandone **nunca** la embarcación dejándola sin vigilancia y con los sistemas eléctricos conectados, exceptuando los dispositivos de protección contra incendios y la instalación de alarma (en caso de que exista).

6.2.1. Sistemas de corriente continua

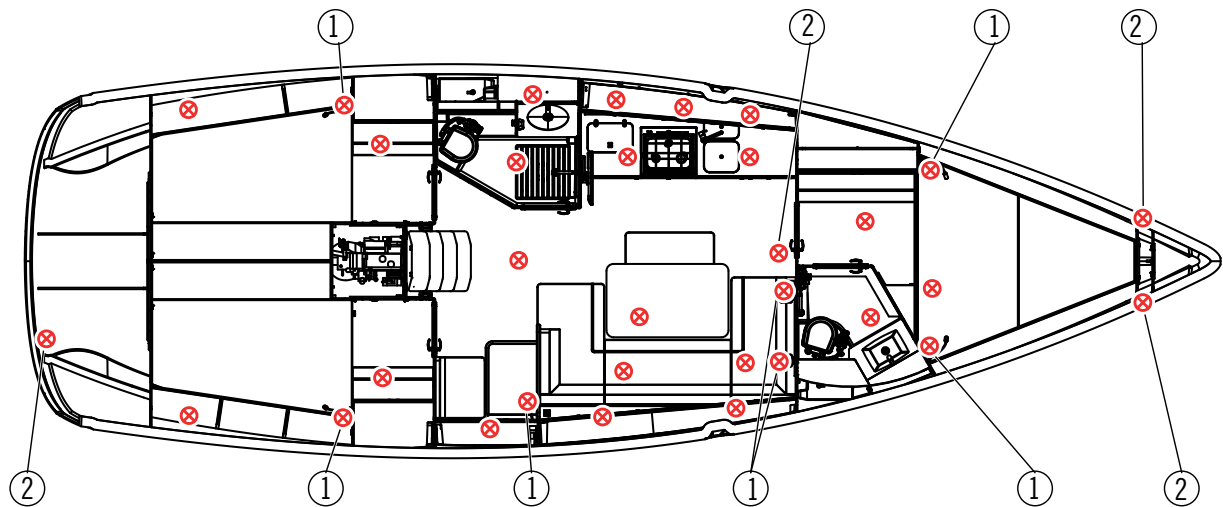
Una serie de baterías abastecen el sistema eléctrico de corriente continua (DC), tal y como se especifica en la siguiente lista. Las baterías abastecen a los consumidores y cuentan con los seccionadores o fusible indicados en la lista para proporcionar una protección contra sobrecorriente de corriente. Además es posible abastecerse a través de la conexión de tierra y de un generador (opcional).

6.2.2. Lista de las baterías montadas a bordo

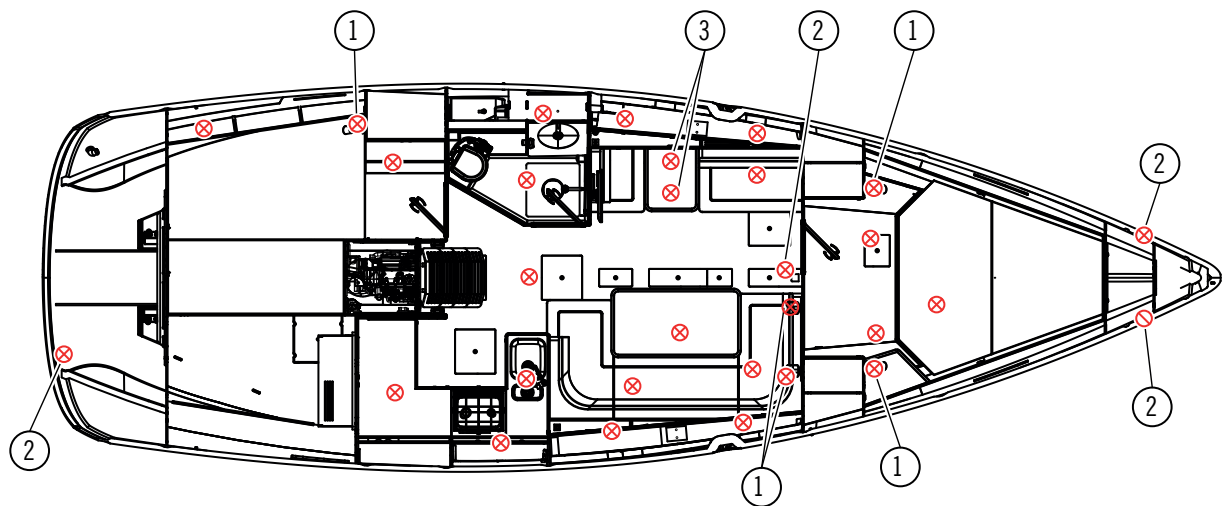
Ítem	#	Descripción	Lugar de montaje
1	1	Batería de arranque 70 Ah (AGM) C20	Directamente detrás del descenso, debajo de una de las tablas del suelo, en un compartimiento de sentina separado = caja de batería
2	3	Baterías de servicio 92 Ah (AGM), de forma estándar se monta el ítem 3 para las baterías de servicio	Debajo del sofá del salón, lado babor, en la zona hacia popa, hacia el lugar de navegación
3	2	Baterías de servicio 70 Ah (AGM)	igual que la pos. 2
4	1	Batería timón proel 92 AH AGM (solo de forma opcional)	Directamente junto al timón proel, debajo de la litera de popa

6.3. Planos de iluminación de las versiones

6.3.1. Plano de iluminación de la versión de 3-2 camarotes



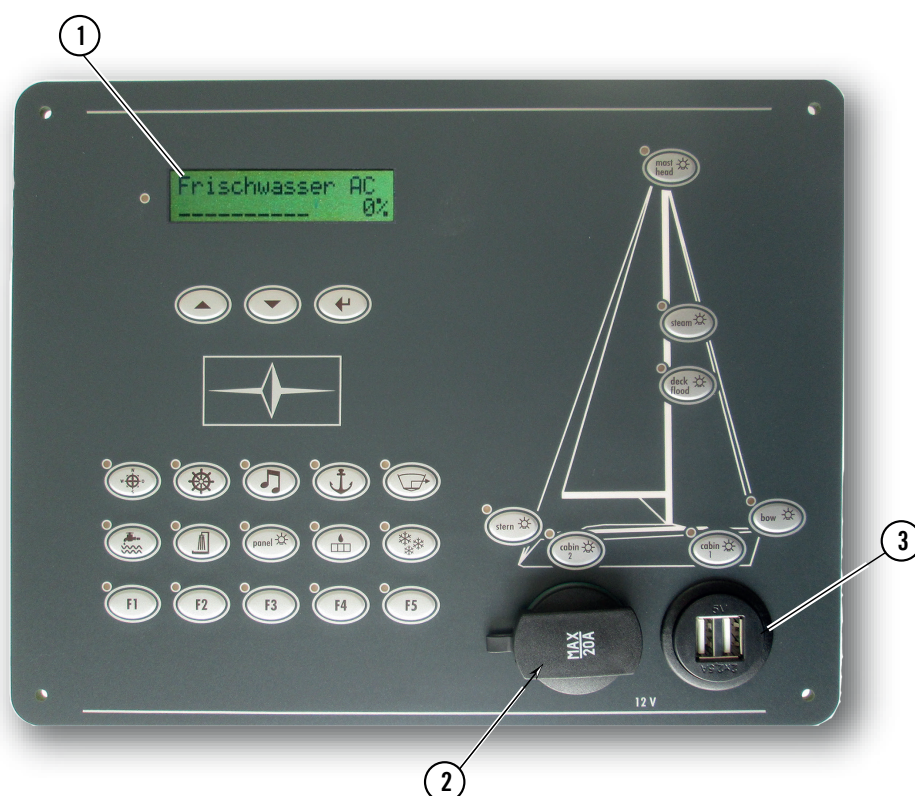
6.3.2. Plano de iluminación de la versión de 3-2 camarotes



Identificador	Descripción
1	Lámpara de halógeno (lámpara de lectura, lámpara de pared, lámpara de mesa, lámpara de navegación)
2	Luces de navegación (cubierta), en parte, en el mástil
3	Cielo de LED blanco/ rojo
sin número	LED de cielo, LED de montaje

6.3.3. Ilustración de panel de mando de 12 voltios

El panel de 12 voltios representado más abajo se encuentra en el lado de estribor, encima de la mesa de mapas.



Este sistema de 12 V controla los circuitos eléctricos que cuentan con fusibles en las unidades de potencia. La ubicación del panel de mando se describe en el plano «6.3.8. Plano 12 voltios, versión de 3-2 camarotes» en la página 33. Consulte los manual entregados por separado de estos paneles. Estas instrucciones le guiarán sistemáticamente por el manejo.

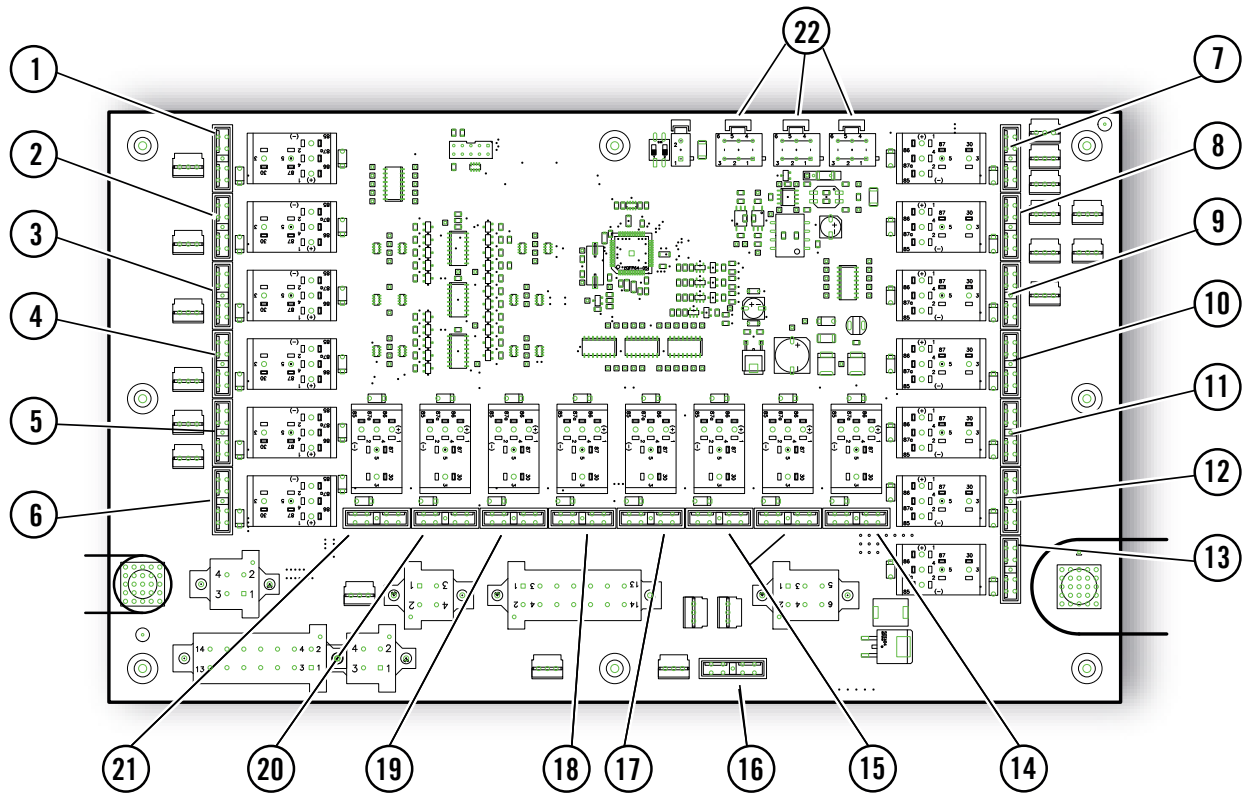
Peligro - Observar los valores de los fusibles de baja intensidad



- » Observe la intensidad correcta de la corriente de los fusibles de baja intensidad. Si se utilizan fusibles de baja intensidad con una intensidad de la corriente demasiado alta, se produce un sobrecalentamiento que puede deteriorar el tablero.

6.3.4. Imagen de la parte delantera de la unidad de potencia de 12 voltios

Incl. denominación de los fusibles de enchufe plano:



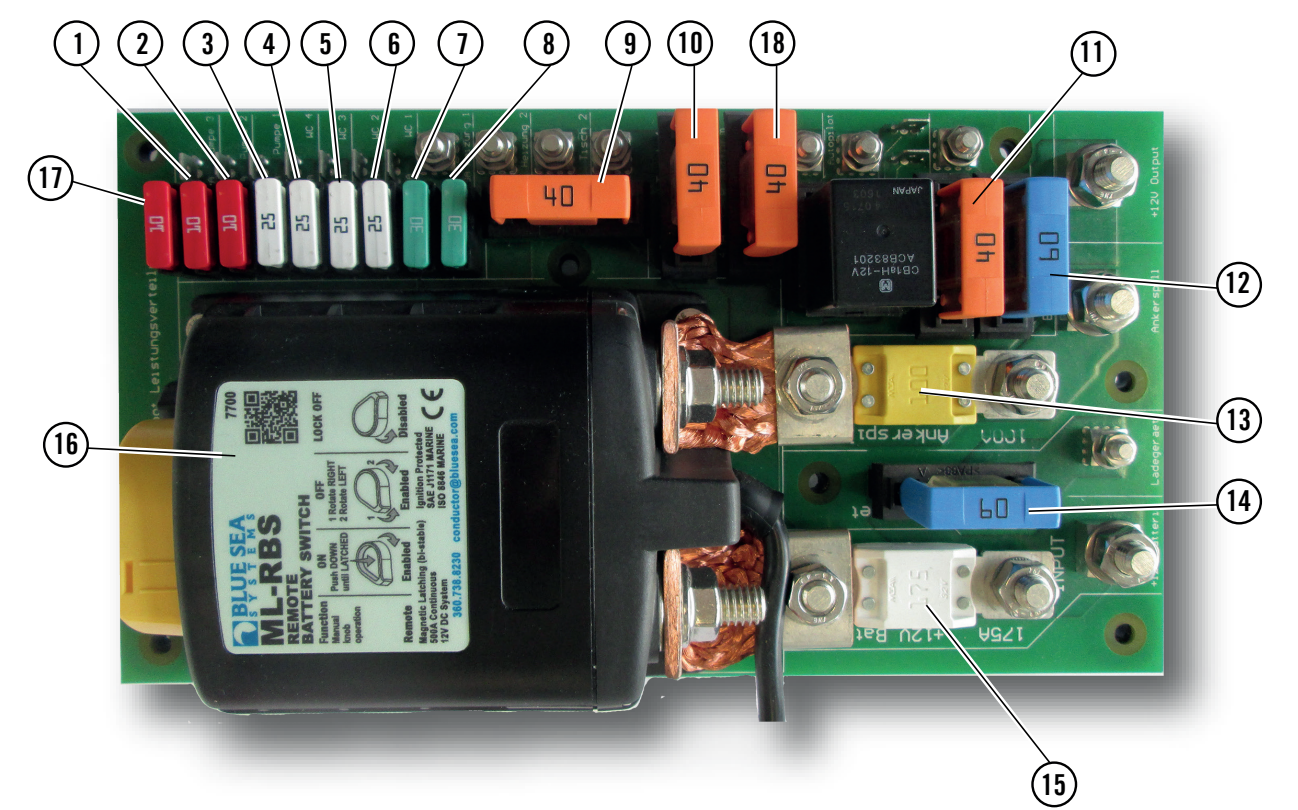
Si se utilizan fusible con una intensidad de la corriente demasiado alta, se produce un sobrecalentamiento que puede deteriorar el tablero o los cables. Por esta razón, para casos de emergencia tenga siempre a la mano una cantidad suficiente de fusibles de repuesto. Los siguientes fusibles (fusibles de enchufe plano) se encuentran en la parte delantera de la unidad de potencia, tal y como se muestra en el croquis. En el momento de sustituirlos, cerciórese de que los nuevos fusibles tengan los valores nominales correctos.

6.3.5. Leyenda de la unidad de potencia que aparece más arriba

Ítem	Descripción	Ítem	Descripción
1	Reserva 1 (15 A)	12	Calefacción (5 A)
2	Reserva 2 (15 A)	13	Radio (10 A)
3	Reserva 3 (15 A)	14	Navegación (20 A)
4	Reserva 4 (15 A)	15	Iluminación interior (20 A)
5	Reserva 5 (20 A)	16	Caja de enchufe (15 A)
6	Amortiguador (5 A)	17	Proa (5 A)
7	Ducha (25 A)	18	Sailing (5 A)
8	Frigorífico (30 A)	19	Top (5 A)
9	Sentina (10 A)	20	Agua fresca (10 A)
10	Popa (5 A)	21	Ancla (5 A)
11	Compás (5 A)	22	Bus CAN

6.3.6. Unidad de potencia II con Interruptor a distancia de batería

Incl. denominación de los fusibles de enchufe plano:

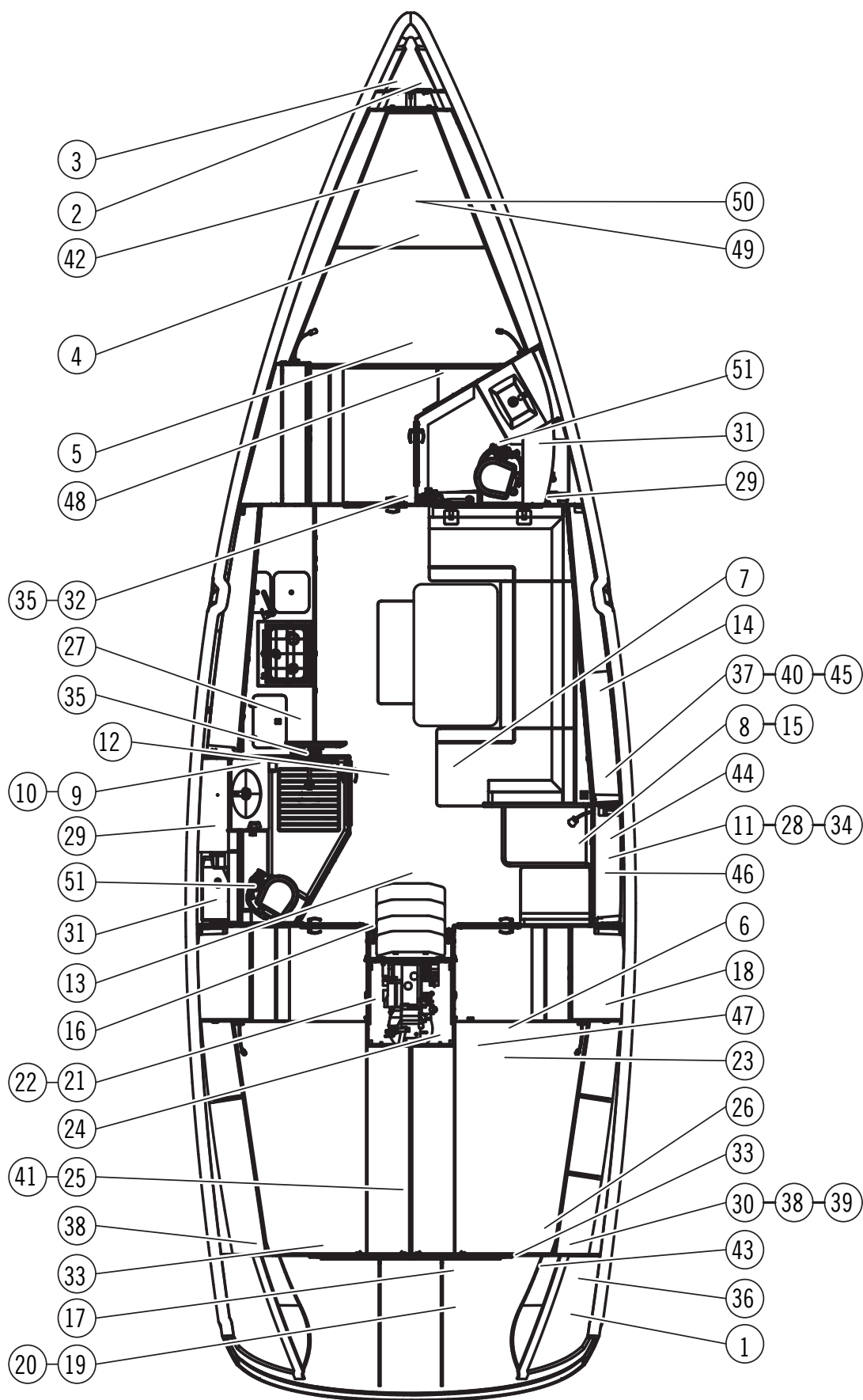


Los siguientes fusibles se encuentran en la parte delantera de esta unidad de potencia, tal y como se muestra en el croquis. En el momento de sustituirlos, cerciórese de que los nuevos fusibles tengan los valores nominales correctos. Las denominaciones en alemán están impresas en la placa y las encontrará en la siguiente lista en la columna de "Rotulación" y, en la columna "Descripción" está la traducción a su idioma.

6.3.7. Legenda de la unidad de potencia que aparece más arriba

Ítem	Rotulación	Descripción	Ítem	Rotulación	Descripción
1	Pumpe 2 (10 A)	Bomba 2 (10 A)	13	Ankerspill (100 A)	Cabrestante de ancla (100 A)
2	Pumpe 1 (10 A)	Bomba 1 (10 A)	14	Ladegerät (60 A)	Cargador (60 A)
3	WC 4 (25 A)	WC 4 (25 A)	15	Bordnetzversorgung	Suministro de la red de a bordo
4	WC 3 (25 A)	WC 3 (25 A)	16	ML-RBS Batteriefernswitch	Interruptor a distancia de batería ML-RBS
5	WC 2 (25 A)	WC 2 (25 A)	17	Pumpe 3 (10 A)	Bomba 3 (10 A)
6	WC 1 (25 A)	WC 1 (25 A)	18	Plattform (40 A)	Plataforma (40 A)
7	Heizung 1 (30 A)	Calefacción 1 (30 A)			
8	Heizung 2 (30 A)	Calefacción 2 (30 A)			
9	El-Tisch 2	Mesa el. 2			
10	El-Tisch 1	Mesa el. 1			
11	Autopilot	Autopiloto			
12	Kompressor	Compresor			

6.3.8. Plano 12 voltios, versión de 3-2 camarotes



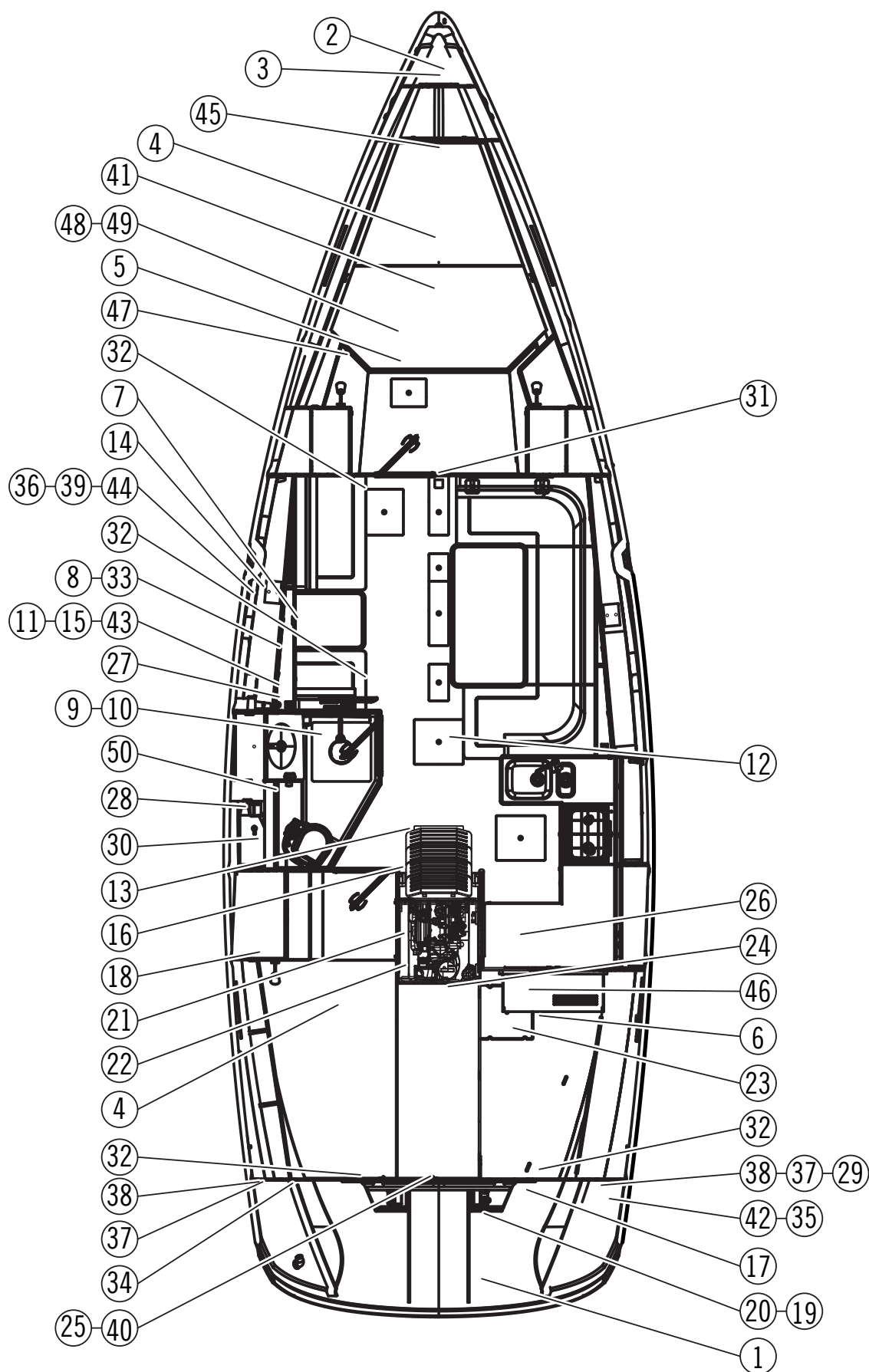
6.3.9. El sistema de corriente continua (DC) de la versión 3-2 consta de los siguientes componentes.

El nivel de protección se indica en función de cortocircuito de baja tensión y de alta fuerza; los repuestos deberán ser siempre equivalentes. Desconectar el interruptor principal, quitar la tensión de la instalación antes de realizar los trabajos.

Ítem	Descripción
1	Calefacción
2	Cabrestante eléctrico de ancla
3	Elemento de mando del cabrestante de ancla / caja de enchufe
4	Sonda del depósito de agua fresca (opción)
5	Corredera/ ecómetro
6	Bomba diésel, calefacción
7	Batería de consumidores
8	Interruptor principal de consumidores
9	Bomba de agua fresca
10	Bomba de la ducha
11	Termostato, calefacción
12	Bomba eléctrica de sentina
13	Batería de arranque (motor)
14	Cargador de baterías
15	Panel eléctrico
16	Interruptor principal del motor
17	PC de rumbo, autopiloto (GHP 12)
18	Compás autopiloto
19	Transductor recuperador autopiloto
20	Motor autopiloto
21	Arrancador del motor
22	Rectificador de corriente
23	Sonda del depósito de gasóleo
24	Ventilador del compartimiento del motor
25	Plotter (cubierta, mesa de la carlinga)
26	Antena GPS (caja de almacenamiento)
27	Grupo refrigerador
28	Sensor calefacción
29	Amplificador de TV y radio (opción)
30	Telemando radio

Ítem	Descripción
31	Sonda del depósito de excrementos
32	Paso de cables (cubierta)
33	Altavoces (en parte en la cubierta)
34	Radio
35	Cable de antena de radio y TV (opción)
36	Panel del motor, indicador del nivel de gasolina (cubierta)
37	Fusible del cabrestante de ancla
38	Garmin GMI 10 (opción)
39	Garmin GHC 10 (elemento de mando, autopiloto) (opción)
40	Fusible de consumidores, calefacción
41	Compás (cubierta, mesa de la carlinga)
42	Motor timón proel
43	Control elemento de mando, motor de timón proel
44	Relé de autopiloto
45	Fusible del cargador
46	Relé del cabrestante de ancla
47	Ánodo de puesta a tierra
48	Interruptor principal, timón proel
49	Fusible timón proel
50	Batería timón proel
51	WC electr., bomba (opción)

6.3.10. Plano 12 voltios, versión de 2-1 camarotes



6.3.11. El sistema de corriente continua (DC) de la versión 2-1 consta de los siguientes componentes.

El nivel de protección se indica en función de cortocircuito de baja tensión y de alta fuerza; los repuestos deberán ser siempre equivalentes. Desconectar el interruptor principal, quitar la tensión de la instalación antes de realizar los trabajos.

Ítem	Descripción	Ítem	Descripción
1	Sistema de calefacción (opción)	26	Frigorífico / nevera portátil (opcional)
2	Cabrestante de ancla electr. (opción)	27	Sensor del sistema de calefacción (opción)
3	Elemento de mando del cabrestante de ancla / caja de enchufe (opción)	28	Amplificador de TV y radio (opción)
4	Sonda del depósito de agua fresca (en parte opcional)	29	Telemando radio (opción)
5	Corredera/ ecómetro	30	Sonda del depósito de excrementos
6	Bomba diésel del sistema de calefacción (opción)	31	Paso de cables (cubierta)
7	Batería de consumidores	32	Altavoces (en parte en la cubierta) (opción)
8	Interruptor principal de consumidores	33	Radio (opción)
9	Bomba de agua fresca	34	Cable de antena de radio y TV (opción)
10	Bomba de ducha (opción)	35	Panel del motor, indicador del nivel de gasolina (cubierta)
11	Termostato del sistema de calefacción (opción)	36	Fusible del cabrestante de ancla
12	Bomba eléctrica de sentina	37	Garmin GMI 20 (opción)
13	Batería de arranque (motor)	38	Garmin GHC 20 (elemento de mando, autopiloto) (opción)
14	Cargador de baterías	39	Fusible de consumidores, calefacción (opción)
15	Panel eléctrico	40	Compás (cubierta, mesa de la carlinga)
16	Interruptor principal del motor	41	Motor de timón de chorro (opción)
17	PC de rumbo, autopiloto (GHP 12) (opción)	42	Control elemento de mando, motor de timón proel (opción)
18	Autopiloto compás (opción)	43	Relé autopiloto (opción)
19	Transductor recuperador autopiloto (opción)	44	Fusible del cargador
20	Motor autopiloto (opción)	45	Relé cabrestante de ancla (opción)
21	Arrancador del motor	46	Ánodo de puesta a tierra
22	Rectificador de corriente	47	Interruptor principal timón proel (opción)
23	Sonda del depósito de gasóleo	48	Fusible timón proel (opción)
24	Ventilador del compartimiento del motor	49	Batería timón proel (opción)
25	Plotter (cubierta, mesa de la carlinga) (opción)	50	WC electr., bomba (opción)

6.3.12. Trabajar en las baterías

Se impedirá siempre el acceso de personas no autorizadas a las baterías mediante medios adecuados. El contacto con las baterías deberá ser limitado. Instruya al respecto a todas las personas que se encuentran a bordo:

Atención - Desmontaje o recambio de las baterías



Para separar los cables de baterías de los polos:

1. apague todos los consumidores de la batería.
2. Lleve el/los interruptores de batería a «DESCONECTADO».

Separe siempre primero el cable de polo negativo (azul/negro) y después el cable de polo positivo (rojo). Al realizar la nueva conexión, conecte primero el polo positivo (+ rojo) y después el polo negativo (- azul/negro).

Atención



- » Asegure en todo momento una buena ventilación del lugar en el que se encuentran las baterías.
- » Cerciórese de que los tubos flexibles de purga de aire se encuentren tendidos correctamente en las conexiones de las baterías previstas para tal fin
- » Durante la carga y durante la separación y nueva conexión de la batería se deberá prestar atención a que los contactos de conexión no entren en contacto con agua y/u objetos de metal.

Atención



No desconecte **nunca** todas las baterías, mientras los motores estén en funcionamiento. Esto podría destruir o deteriorar el dínamo, o bien, el generador y los conductores.

Información



Recomendamos desconectar las baterías mientras la nave esté parada y, sobre todo, mientras esté sin vigilancia. Algunos consumidores importantes están conectados directamente a las baterías y continúan en funcionamiento las 24 horas, incluso estando fuera de servicio la red de corriente restante.

6.3.13. Mantenimiento de las baterías

Las baterías que BAVARIA suministra de fábrica son siempre baterías AGM; estas deberán reemplazarse exclusivamente por baterías de la misma calidad, se deberán mantener y sustituir con sumo cuidado, observando las siguientes indicaciones.

- » Recomendamos desconectar las baterías durante el tiempo que no se utilice la nave y, sobre todo, mientras esté sin vigilancia.
- » Conserve los bornes de conexión de las baterías con grasa de silicona o vaselina.
- » Mantenga limpias y secas las baterías.
- » La vida útil de las baterías depende de los ciclos de descarga hasta la descarga completa. Por esta razón, las baterías no deberían descargarse a un nivel inferior al recomendado por el fabricante. Si se han descargado más las baterías, deberían recargarse de inmediato.
- » No resulta particularmente efectivo cargar las baterías estando los motores en marcha en vacío, dado que entonces el dínamo requiere un número de revoluciones más alto para generar la corriente de carga necesaria. Ni siquiera dejando el motor en marcha en vacío durante un periodo largo se podrá generar corriente de carga suficiente para cargar por completo las baterías.
- » Si tiene que cargar las baterías en un cargador independiente, asegúrese de emplear un aparato suficientemente dimensionado, adecuado para el servicio en un entorno marítimo. No conecte el cargador hasta que las baterías estén separadas del circuito de la embarcación. Cumpla las instrucciones del fabricante del cargador.
- » Si deja de usar la nave durante un periodo largo, es decir, a partir de un periodo de algunas semanas, saque la batería y conéctela a un cargador.

Por favor, observe las indicaciones e instrucciones del fabricante:

Baterías AGM

(Absorbent Glass Mat) es una de las variantes más modernas del acumulador de plomo. En ellos, el electrolito se encuentra dentro de un fieltro de fibra de vidrio. De esta forma, se consigue una baja autodescarga, con lo que solo es necesario recargar la batería cada seis meses, si no se almacena a una temperatura superior a los 20 °C. Las baterías AGM son, además, resistentes a la zozobra y al derrame y se pueden montar en casi cualquier posición, lo que naturalmente constituye una ventaja para el montaje en yates.

6.4. Instalación de corriente alterna (AC)

Para el manejo y el suministro de corriente están disponibles dos paneles de mando eléctricos. El panel de 230/110 voltios sirve para abastecer los aparatos de 230/110 V con una conexión a tierra disponible. La instalación está polarizada.

En la figura «6.4.1. El panel de 230 voltios» en la página 40 se aprecia el panel de la instalación de a bordo de 230/110 voltios:

Advertencia - Peligro



- » El tablero 230/110 V recibe tensión de la red de 230/110 V~ $\pm 5\%$, 50/60 Hz.
- » Por esta razón, algunas piezas en la parte trasera de este tablero (entrada B16/FI) llevan tensiones que pueden causar el peligro de muerte, incluso estando apagado el interruptor de corriente de defecto.
- » Únicamente el personal cualificado está autorizado a realizar mediciones y trabajos de reparación del tablero de 230/110 voltios.
- » El manejo inadecuado del tablero 301 puede causar graves lesiones, incluso mortales, así como considerables daños materiales.
- » Durante el manejo del tablero de 230/110 voltios deberá observar, de manera prioritaria, las instrucciones de seguridad y las advertencias de peligros que figuran en el manual de instrucciones de servicio.
- » Observe las disposiciones vigentes para la prevención de accidentes y las normas DIN (en particular la norma DIN EN 60 204, parte 1), o bien, las disposiciones válidas en su país.
- » Desconecte el interruptor de corriente de defecto y separe el tablero de 230/110 voltios del suministro de corriente antes de comenzar con los trabajos de reparación.
- » Bloquee el suministro de corriente para evitar una reconexión no intencional. La inobservancia puede ocasionar graves heridas, incluso mortales en el momento de tocar piezas que llevan corriente eléctrica.

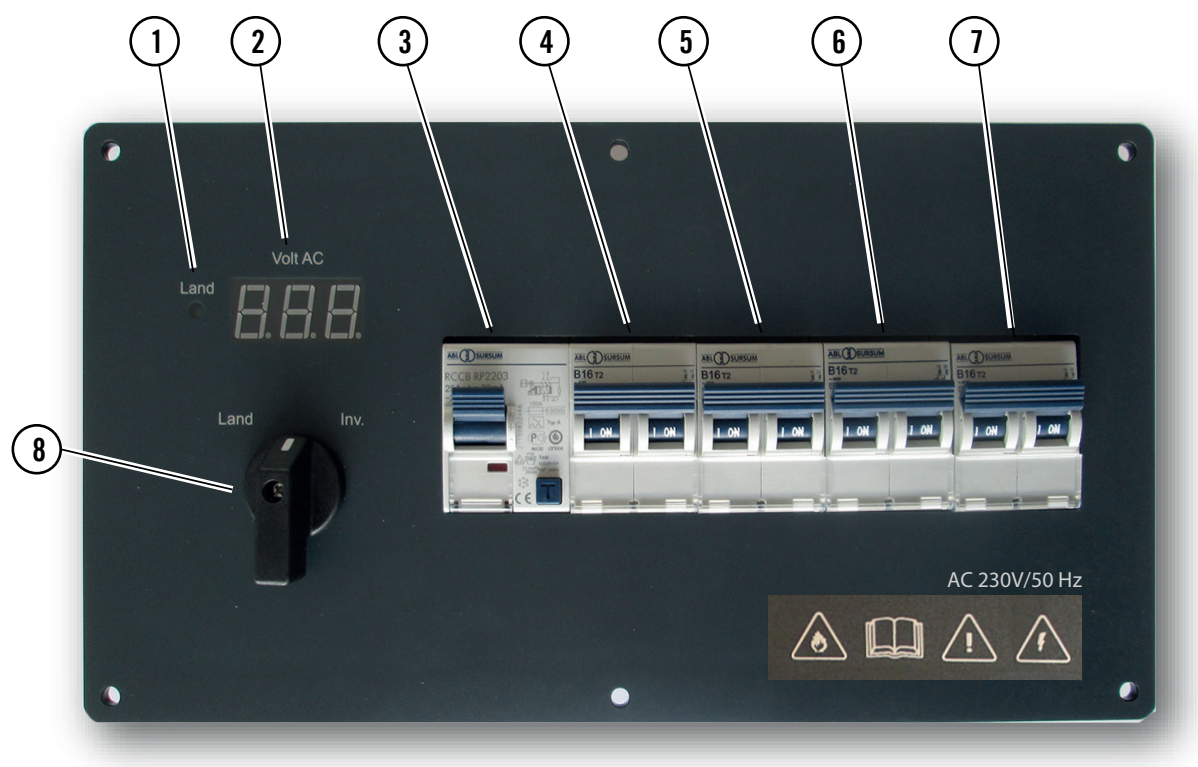
Peligro - Observar los valores de los fusibles de baja intensidad



- » Observe la intensidad correcta de la corriente de los fusibles de baja intensidad. Si se utilizan fusibles de baja intensidad con una intensidad de la corriente demasiado alta, se produce un sobrecalentamiento que puede deteriorar el tablero.

6.4.1. El panel de 230 voltios

Consulte las explicaciones más adelante:

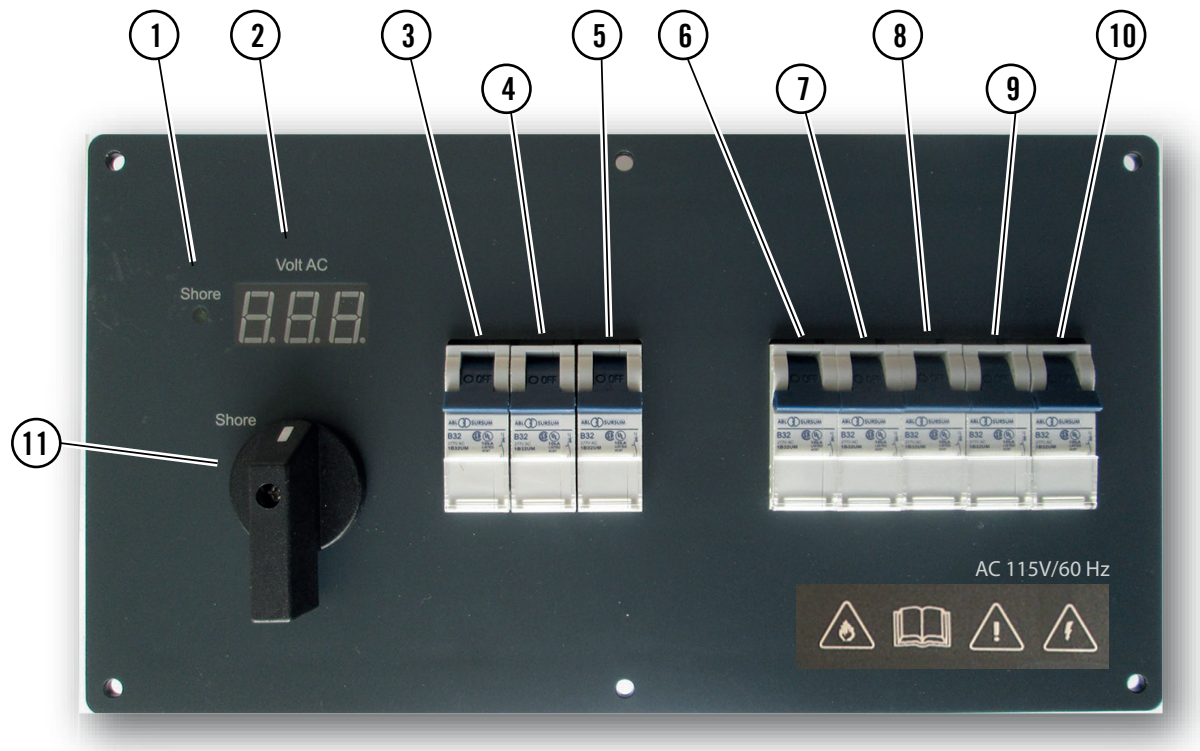


6.4.2. Leyenda del panel ilustrado más arriba


Ítem	Significado	Explicación
1	Tensión en el sistema	Si la lámpara de control emite luz significa: que hay tensión en el panel
2	Voltímetro	El indicador digital muestra la tensión aplicada, ya sea la corriente de tierra o la corriente suministrada por el inversor
3	Interruptor de corriente de defecto	La tecla de prueba situada abajo a la derecha permite probar el interruptor de corriente de defecto y, en el momento de oprimirlo, deberá reaccionar de inmediato, si no, significa que está averiado y deberá cambiarse
4	Calentador	Fusible de sobrecorriente del calentador - a la vez el interruptor
5	Baños	
6	Enchufes	<div></div> <div>En caso de funcionamiento a través del inversor o generador es necesario prestar atención a no exceder la potencia total del inversor (2000 vatios) o del generador. Consulte el manual del inversor o del generador al respecto</div>
7	Microondas, cargador, cocina, parrilla, lavadora	
8	Seleccionador	Sirve para seleccionar entre el suministro de corriente de tierra (Land), el suministro de corriente a través del inversor (Inv.) o la posición central (AUS/OFF).

El seleccionador para las fuentes de tensión se encuentra del lado izquierdo del cuadro de mando AC, véase al respecto «6.4.1. El panel de 230 voltios» en la página 40

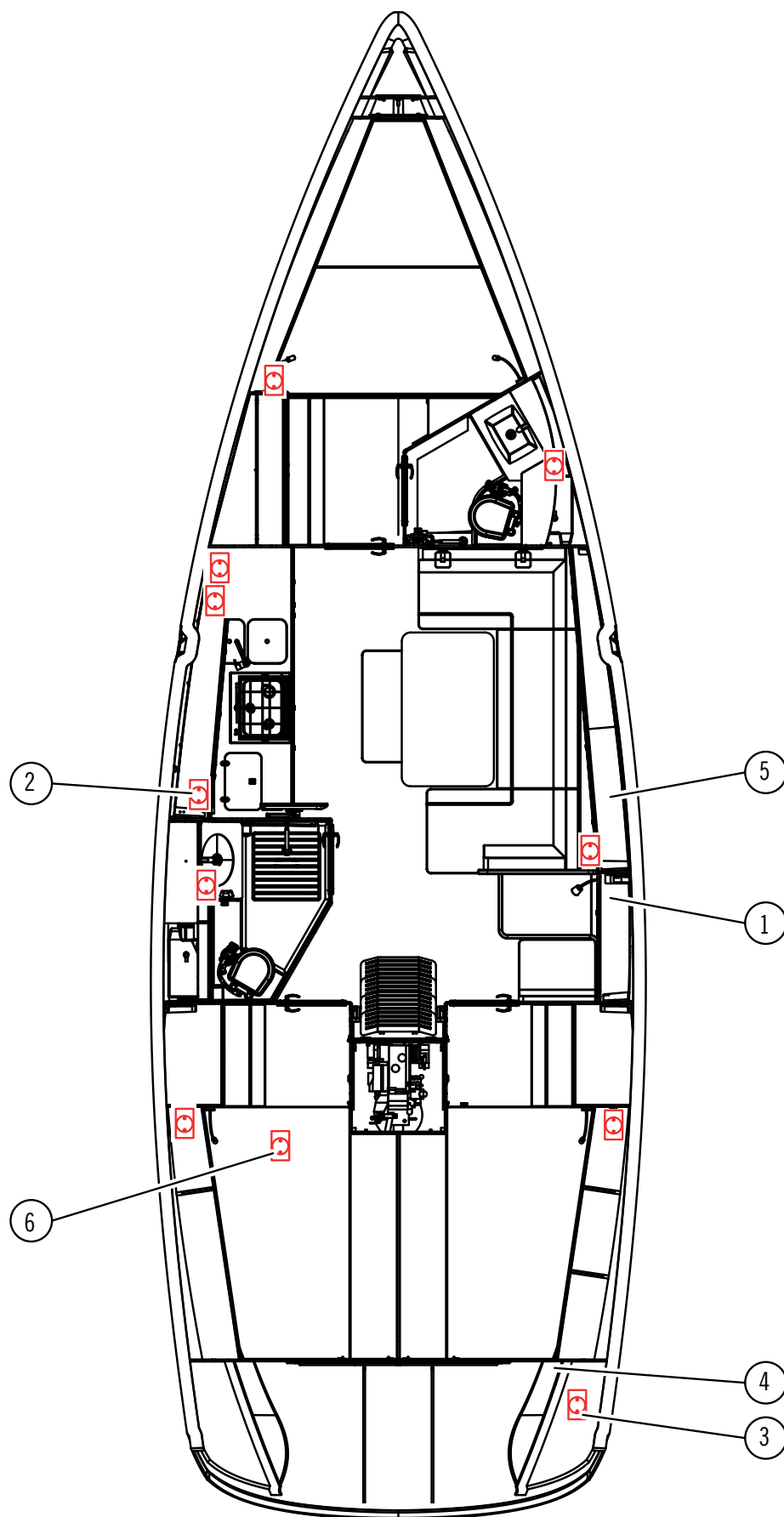
6.4.3. El panel de 110 voltios



6.4.4. Leyenda del panel ilustrado más arriba

Ítem	Significado	Explicación
1	Tensión en el sistema	Si la lámpara de control emite luz significa: que hay tensión en el panel
2	Voltímetro	El indicador digital muestra la tensión aplicada, ya sea la co- rriente de tierra o la corriente suministrada por el inversor
3	Baños	
4	Enchufes	 En caso de funcionamiento a través del inversor o generador es necesario prestar atención a no exceder la potencia total del inversor (2000 vatios) o del generador. Consulte el manual del inversor o del generador al respecto
5	Enchufes	véase más arriba el párrafo 4
6	Calentador	Fusible de sobrecorriente del calentador - a la vez el interruptor
7	Cargador	
8	Microondas, lavavajillas	
9	Lavadora	
10	Enfriadera de vino	
11	Seleccionador	Sirve para seleccionar entre el suministro de corriente de tierra (Land), o la posición central (AUS/OFF), suministro de corriente a través del inversor (Inv.)

6.4.5. El sistema de corriente alterna (AC) y sus componentes para la versión de 3-2 camarotes





6.4.7. Consumidor de 110/230 voltios a bordo (la lista incluye opciones)

La instalación de corriente alterna (AC) consta de los siguientes componentes y consumidores, la leyenda es válida para ambas versiones de camarotes:

Ítem	Descripción
1	Panel de mando eléctrico
2	Microondas (opción)
3	Conexión de corriente de tierra, suministro de a bordo
4	Fusible automático (interruptor de corriente de defecto)
5	Cargador
6	Calentador / conexión de calentador (caja de enchufe)
7	Sistema de aire acondicionado
8	Bomba del aire acondicionado agua
9	Conexión de corriente de tierra, sistema de aire acondicionado
10	Conmutador conexión tierra/ generador
11	Conexión de a bordo para el suministro de corriente (caja de enchufe)
12	Elemento de mando, sistema de aire acondicionado
sin	Conexión de a bordo para el suministro de corriente (caja de enchufe)

6.4.8. Están disponibles las siguientes fuentes de energía para el sistema de 110/230 voltios

Generador de energía	Cantidad	Lugar de montaje
Conexión de tierra	1 para la red de a bordo general	Junto a la columna de mando, lado de estribor, delante los instrumentos de mando

**Atención**

- » Sustituya los fusibles solo por fusibles que correspondan a la intensidad de la corriente (A) del fusible instalado inicialmente.
- » Las carcasas de metal y las cubiertas de aparatos eléctricos tienen que estar unidas a un conductor protector (conductor verde o verde con franjas amarillas). Utilice únicamente aparatos eléctricos de doble aislamiento o unidos a tierra.

**Peligro**

El cable de conexión de tierra, por ningún motivo deberá tener contacto con el agua, dado que puede generar un campo eléctrico que puede causar heridas graves e incluso mortales a nadadores que se encuentren en la cercanía.

**Advertencia**

Evite cortocircuitos y peligros de incendio:

- » Conmute el enchufe de conexión de tierra a «APAGADO» antes de enchufar o desenchufar el cable de conexión a tierra.
- » Enchufe el cable de conexión a tierra primero en la caja de enchufe en la embarcación y después a la red de corriente de tierra.
- » Separe el cable de conexión de tierra primero de la red de corriente de tierra.
- » Cierre la caja de toma de corriente de tierra de forma segura.
- » Por ningún motivo modifique las conexiones de la conexión de tierra y utilice únicamente conexiones de la misma calidad.

**Información**

- » Los datos de la intensidad de la corriente de liberación (A) en encuentran en cada fusible.
- » Evite cortocircuitos llevando todos los interruptores principales a la posición de «DESCONECTADO» antes de enchufar el enchufe de conexión de tierra.
- » Una la toma de corriente en la nave y la toma de corriente en tierra con interruptor de seguridad integrado. De esta manera queda garantizado que en caso de una conexión defectuosa se desconecte automáticamente el interruptor principal. La conexión tiene que estar protegida por fusible para garantizar el suministro de corriente de tierra sin interrupciones.

6.5. Sistema de combustible

El BAVARIA Cruiser 41 dispone de un sistema de combustible diésel fijamente instalado. El sistema de combustible abastece los componentes siguientes:

Componente	Cantidad	Lugar
Accionamiento de máquinas	1	Cámara de máquinas
Sistema de calefacción (opción)	1	Hacia popa, en el compartimiento de timón, se accede a través de las escotillas de suelo, hacia popa en la carlinga

Por principio, observe las instrucciones del fabricante para los sistemas anteriormente mencionados. Para datos más detallados de los depósitos, consulte el párrafo «Depósitos fijos».

Los principales sistemas de control de combustible y componentes son los siguientes:

Componente	Lugar
Válvula electromagnética, cerrar el suministro de combustible	Activación en el puesto de mando accionando el encendido
Indicador del nivel	En el panel de mando del motor, lado de estribor
Grifo de cierre manual	Litera de popa, lado estribor, en la parte delantera de la litera
Botón de arranque	En el panel de mando del motor, lado de estribor con el encendido den «ON» se abre el suministro de combustible a través de la válvula magnética
Pulsador de parada	Detiene la máquina propulsora, cierra el suministro de combustible a través de la válvula magnética

Advertencia



- » ¡No fumar ni trabajar con llamas abiertas en el compartimiento del motor a la hora de repostar!
- » Controle por lo menos una vez al año las tuberías de combustible para verificar que no están defectuosas. Recámbielas si presentan indicios de envejecimiento o roturas.
- » En caso de fugas, cierre la válvula de cierre de combustible y repare el sistema antes de seguir usándolo.
- » ¡Las reparaciones las deberán realizar únicamente personas **experimentadas**!

Peligro



- » No utilice nunca llamas abiertas para iluminar mientras se efectúa el control de fugas, sino como mucho una lámparas protegida contra explosiones.

Atención



- » Todos los consumidores de combustible necesitan una cantidad suficiente de oxígeno. Antes de conectar un consumidor de combustible, cerciőrese de que las entradas de aire previstas para dicho consumidor estén libres y en condiciones de funcionar.
- » El motor únicamente podrá funcionar perfectamente si el combustible está limpio. Por esta razón es imprescindible, controlar el filtro y el separador de agua en intervalos regulares y limpiarlos en caso necesario.
- » El depósito de combustible debe vaciarse completamente y limpiarse al menos una vez por año.

6.6. Instalación de gas

Descripción de la instalación

La instalación de gas (LPG) abastece la cocina y el horno de la cocina tipo pantry. Los componentes principales de la instalación y sus lugares de montaje se mencionan en el párrafo «Instalación de gas de la cocina tipo pantry». El lugar para guardar la botella de gas se encuentra en la carlinga, debajo de la cubierta lateral, directamente junto a la rueda de timón, babor. La instalación de gas está instalada conforme a la norma europea EN ISO 10239. ¡Sin embargo, observe en particular las disposiciones del Estado de pabellón que difieran de esta norma!

Únicamente los técnicos aprobados están autorizados a modificar la instalación de gas licuado. Recuerde que una vez realizadas las modificaciones, también tendrá que modificar de manera correspondiente los datos de este manual. El aire de la caja para botellas se purga directamente hacia el exterior. El agua que posiblemente hubiere penetrado deberá purgarse a través de esta abertura. Los dispositivos de control y los componentes individuales se mencionan en la lista siguiente.

Dispositivos de control	Lugar de montaje
Válvula	Justo en el cuello de la botella
Manómetro	En la válvula en la caja de gas
Regulador de baja presión de la empresa GOK en cada botella	Fijamente incorporado encima del tubo flexible de gas en la caja de gas
Válvula de cierre	En cada armario, delante del consumidor (marcada con un pictograma en la parte exterior)
Grifo de cierre manual	En los propios consumidores

6.6.1. El manejo seguro de la instalación de gas

Atención



- » Antes de utilizar los equipos de la instalación de gas lea el manual de instrucciones de servicio suministrado por el fabricante.
- » Cierre las válvulas de conducción de gas y la válvula de la botella de gas cuando los equipos consumidores de gas estén fuera de servicio. Cierre las válvulas siempre antes de empalmar una nueva botella e **inmediatamente** en casos de emergencia. Antes de abrir la botella de gas, cerciórese de que todas las válvulas de los equipos consumidores estén cerradas.
- » Por ningún motivo utilice productos de limpieza que contienen amoníaco.
- » Si los recipientes están vacíos, mantenga cerradas las válvulas de las botellas de gas y separe el empalme. A continuación, monte la cubierta protectora y los dispositivos protectores. Guarde las botellas de gas vacías en un lugar bien ventilado en la cubierta o en un armario a prueba de gas que también disponga de una ventilación hacia el exterior y que esté previsto para tal uso. Las botellas se tienen que asegurar para evitar que se caigan y rueden.

Atención



- » ¡No utilice nunca el armario o el lugar para guardar botellas de gas como almacén para otros equipos o piezas!
- » ¡No deje nunca el yate sin vigilancia mientras esté en servicio la instalación de gas!
- » ¡No modifique nunca la caja de las botellas! ¡No incorpore nunca boquillas de paso desde la caja de botellas hacia el interior de la nave!
- » ¡No instale nunca equipos eléctricos o tuberías en la caja de botellas!

Advertencia

- » No bloquee nunca el acceso a los componentes del sistema de gas. Es imprescindible garantizar en todo momento el perfecto acceso a estos componentes.

Peligro

- » ¡No fumar ni utilizar llamas abiertas al cambiar las botellas de gas!
- » La combustión de llama abierta consume el oxígeno del local y deja residuos en la nave. Durante el uso de los aparatos debe haber una ventilación suficiente.
- » Abra las aberturas de ventilación previstas durante el uso. ¡No utilice nunca la cocina o el horno para calentar el salón! ¡No bloquee nunca las aberturas de ventilación!

6.6.2. Ventilación

A fin de garantizar una ventilación suficiente de la instalación de gas en el salón, tienen que estar abiertas las siguientes aberturas de ventilación. La apertura cuidadosa de las escotillas y ventanas permite asegurar una buena ventilación.

Ítem	Tipo de abertura	Lugar de montaje
1	Tragaluces	En la superficie de la ventana en la zona de la cocina tipo pantry a la altura de los lados de montaje, también del lado opuesto (corriente de aire)
2	Descenso	Descenso al salón/cocina tipo pantry
3	Escotillas	todas las escotilla disponibles en la zona de la cocina tipo pantry/salón

6.6.3. Forma de proceder para recambiar las botellas de gas**Atención**

- » No deje caer nunca las botellas de gas. Durante el transporte tienen que estar protegidas con tapas las válvulas de las botellas de gas.
- » Utilice para el transporte de las botellas de gas un medio de transporte especial, previsto para tal fin. Las botellas de gas almacenadas siempre tienen que estar bloqueadas para evitar que se desplacen.
- » A la hora de recambiar la botella de gas en la carlinga tiene que estar cerrado el descenso. Asegure que haya una buena ventilación durante el cambio.

Peligro

- » Antes de quitar la válvula de la botella se tiene que haber quemado el gas que se encuentra en el conducto. Espere hasta que se apague la llama por sí sola. Solo entonces el conducto estará sin presión. La salida de gas estando la válvula de la botella cerrada y el reductor de presión desmontado es un indicio de que la válvula de la botella de gas está deteriorada. En tal caso, tendrá que volver a desenroscar de inmediato el reductor de presión y solicitar la reparación a un especialista. Por ningún motivo desmonte el reductor de presión, mientras no se haya apagado la llama.

Forma de proceder paso a paso:

- » Apague todos los consumidores de gas y el motor.
- » Gire el interruptor, o bien, la válvula de la botella.
- » Desenrosque el reductor de presión de la válvula de la botella de gas. Utilice únicamente herramientas apropiadas, para evitar que se dañen la conexión y el fitting.
- » Vuelva a colocar inmediatamente la tapa en la botella vacía.
- » Quite la tapa protectora de la válvula de la botella de gas nueva.
- » Suelte la botella vacía del soporte y saque la botella de la caja de botellas
- » Coloque la botella nueva en el soporte y sujétela.
- » Verifique que la rosca de empalme de la botella no esté deteriorada
- » Coloque con cuidado la tuerca de unión y apriétela con la mano. Observe la dirección de giro.
- » Apriete la tuerca de unión con una herramienta adecuada y compruebe que no haya fugas.
- » Revise una vez más las uniones y, solo si están correctamente empalmadas, gire la válvula del regulador de presión.
- » Verifique la estanqueidad de la instalación, utilizando para ello el manómetro. Este no deberá indicar ninguna pérdida de presión.

Inspección de la instalación de gas:

Controle el sistema LPG regularmente para verificar que no presenta fugas. Controle la estanqueidad de todas las uniones de empalme de la forma descrita a continuación:

1. Control periódico con el detector de fugas (en caso de que esté instalado)
2. Observe la presión del gas después de la disminución de la presión, estando los consumidores cerrados. Abra la válvula de la botella de gas y vuelva a cerrarla (en caso de que se encuentre instalado un manómetro en la tubería de alimentación)
3. Control manual de fugas
4. Prueba con agua y jabón o una solución de detergente (las válvulas de los quemadores de los consumidor tienen que estar cerradas y la botella de gas y las válvulas del sistema, abiertas)

Atención

- » Es recomendable revisar regularmente, por lo menos una vez al año, los conductos de LPG y las conexiones y recambiarlos en caso de estar deteriorados.
- » Si hubiere una fuga, cierre inmediatamente la válvula de la botella de gas. Es absolutamente necesario solicitar la reparación de la avería antes de volver a utilizar la instalación. Las reparaciones las tiene que realizar un especialista en la materia.
- » Para poder revisar las conexiones de gas de la estufa de gas es necesario desmontar el embellecedor frontal.

Peligro

- » No utilice nunca llamas abiertas la iluminar mientras se efectúa el control de fugas.
- » No fume al recambiar la botella y evite todo tipo de llamas abiertas.
- » No está permitido utilizar botellas con rosca deteriorada. Existe el peligro de que el gas escape.
- » No utilice agente hermetizante o grasa en el empalme de la botella o en las válvulas.

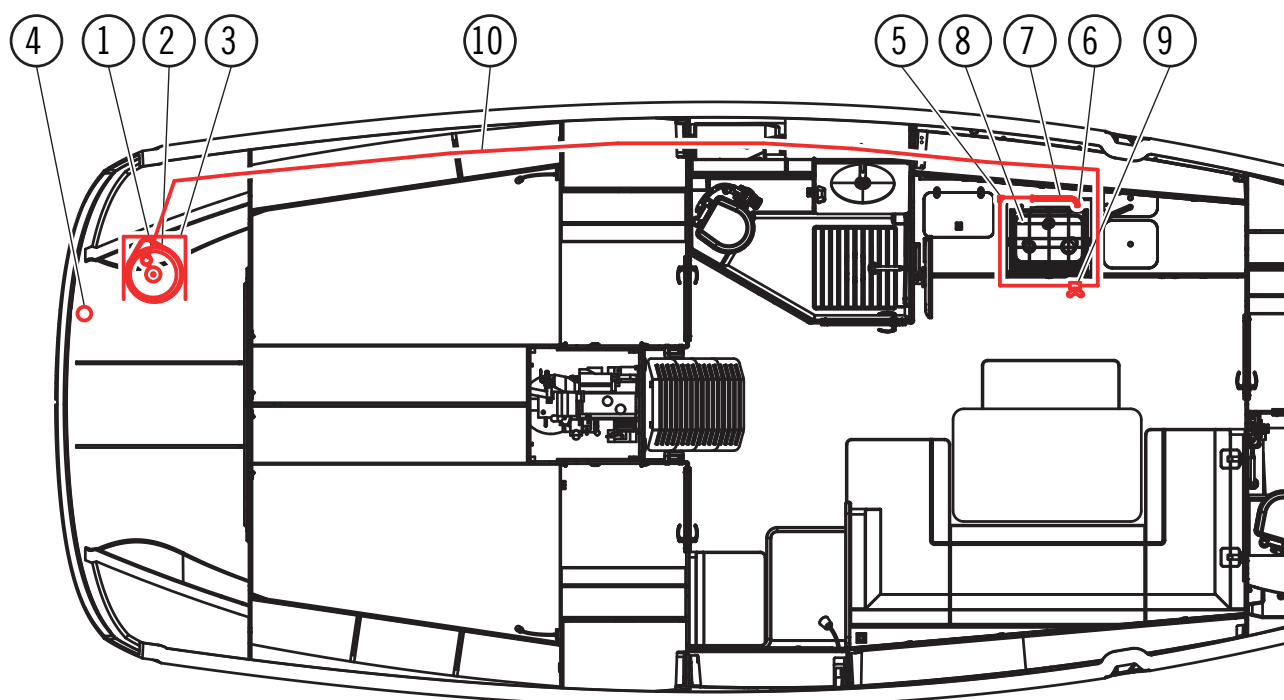
Indicación: Control de estanqueidad de la instalación de gas:

¡Con las válvulas de los aparatos cerradas!

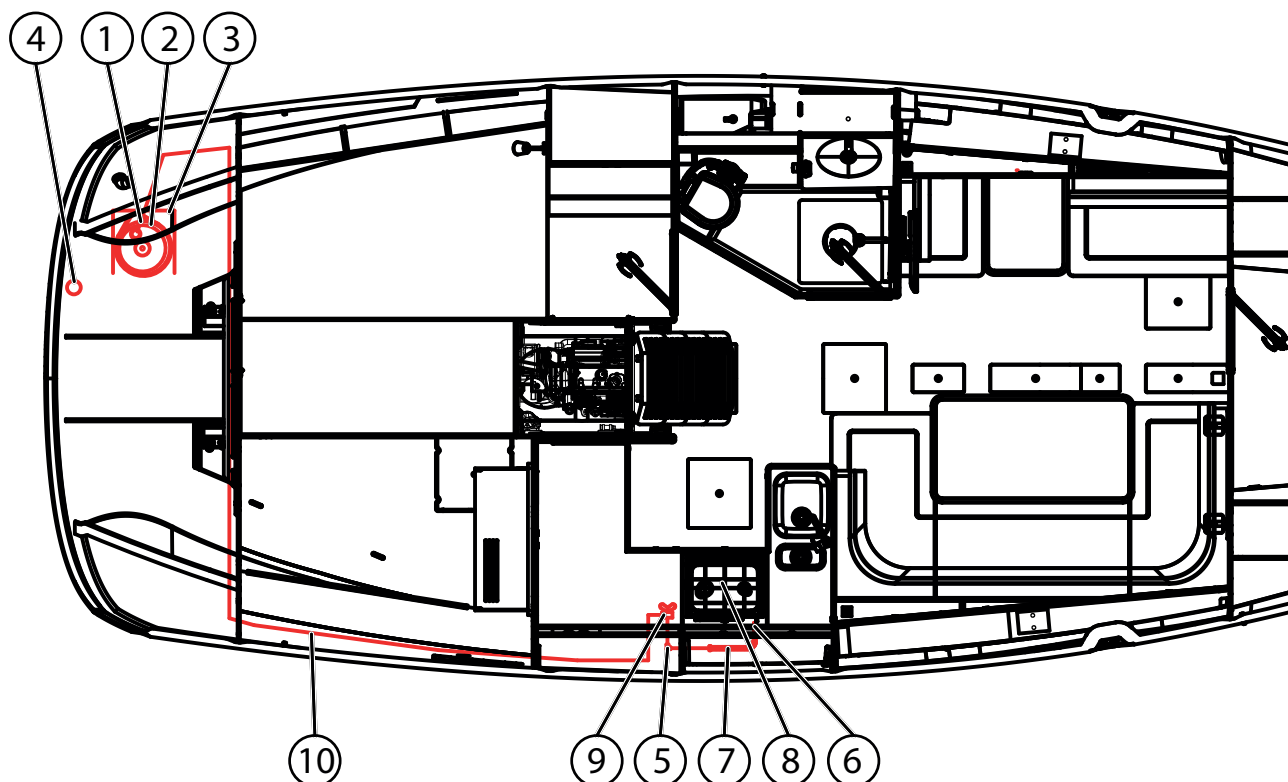
- » Abrir la válvula para botellas de gas, cerrar la válvula para botellas de gas.
- » Esperar hasta que se haya estabilizado la presión del manómetro.
- » Observar durante 3 minutos la presión del manómetro.

Si la presión se mantiene constante, significa que no hay ninguna fuga. Si la presión desciende, significa que hay una fuga.

¡No siga utilizando la instalación de gas licuado, hasta que no se haya reparado la fuga!

6.6.4. Instalación de gas cocina tipo pantry, versión de 3-2 camarotes

6.6.5. Instalación de gas cocina tipo pantry, versión de 2-1 camarotes



6.6.6. Leyenda de los componentes de la instalación de gas de la cocina tipo pantry

Ítem	Descripción
1	Tubo flexible de goma (caja de gas, en el interior)
2	Botella de gas con regulador de baja presión de GOK
3	Caja de gas, purgada
4	Extracción de agua, caja de gas
5	Racor angular de latón de paso del mamparo
6	Racor de paso del mamparo/ adaptador recto, latón
7	Tubo flexible de goma GOK, resistente al frío hasta -30 °C
8	Cocina de gas/ horno
9	Grifo esférico del gas TRUMA (en el armario debajo de la cocina)
10	Tubo de cobre 8 mm, revestido con tubo vacío negro

6.7. Timón de chorro (opcional)

Ítem	Timón de chorro	Fuente de corriente
1	Timón proel (equipamiento opcional)	Batería individual delante de 92 Ah (AGM) colocada debajo de la litera a popa

El timón proel se acciona mediante el panel de mando en el puesto de mando a estribor, montado por encima del enchufe de conexión a tierra. Véase al respecto la descripción del sistema y del manejo, incluida en la documentación de la nave.

Atención



- » El accionamiento del timón proel puede acelerar lateralmente la nave a tal grado, que las personas que se encuentren en ella puedan caer al suelo o por la borda. Esto es válido, sobre todo, para personas que se encuentran en la cubierta de proa y que no se agarran firmemente.

6.8. Instalación de aguas negras (depósito del WC)

En algunas zonas está prohibido dejar salir aguas negras y, en parte, también, aguas grises. Por esta razón, la nave dispone de dispositivos de cierre, para así poder cumplir estas restricciones y evitar el dejar salir las aguas.

La siguiente lista y los dibujos adjuntos explican el sistema y la ubicación de los dispositivos de cierre. Por favor, pida que le sean explicados detalladamente estos sistemas a la hora de la entrega de la nave.

Succionar el contenido del depósito: Abrir primero la tubuladura en la cubierta y, a continuación, fijar la tubuladura de succión en tierra.



¡Atención! Antes de la aspiración, compruebe la tubería de aireación del depósito de excrementos; las aberturas de aspiración se encuentran justo encima de los depósitos en la cubierta.

Limpie y enjuague en intervalos regulares el depósito de aguas negras y no lo deje lleno durante un tiempo prolongado,

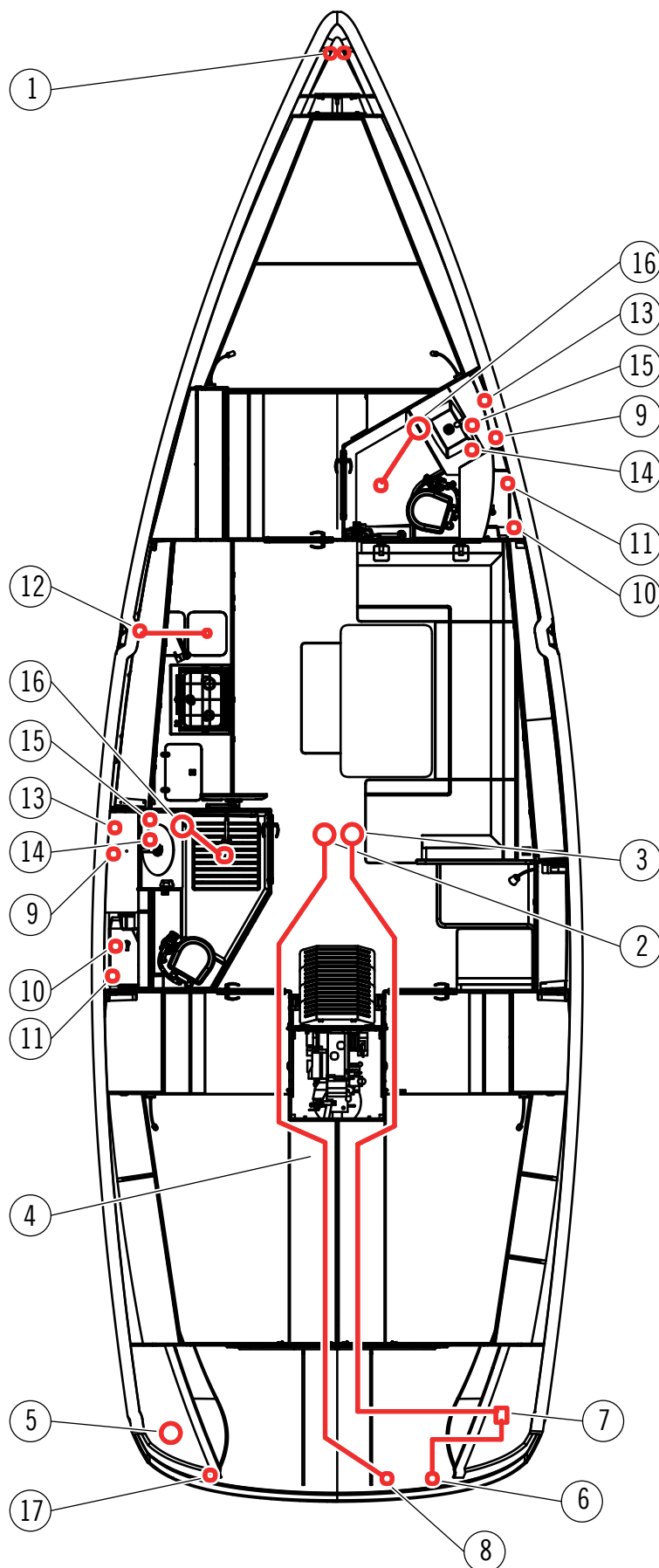
dado que de lo contrario se pueden producir olores.

6.8.1. Leyenda del Maquetación del Cruiser 41, versión de 3-2 camarotes

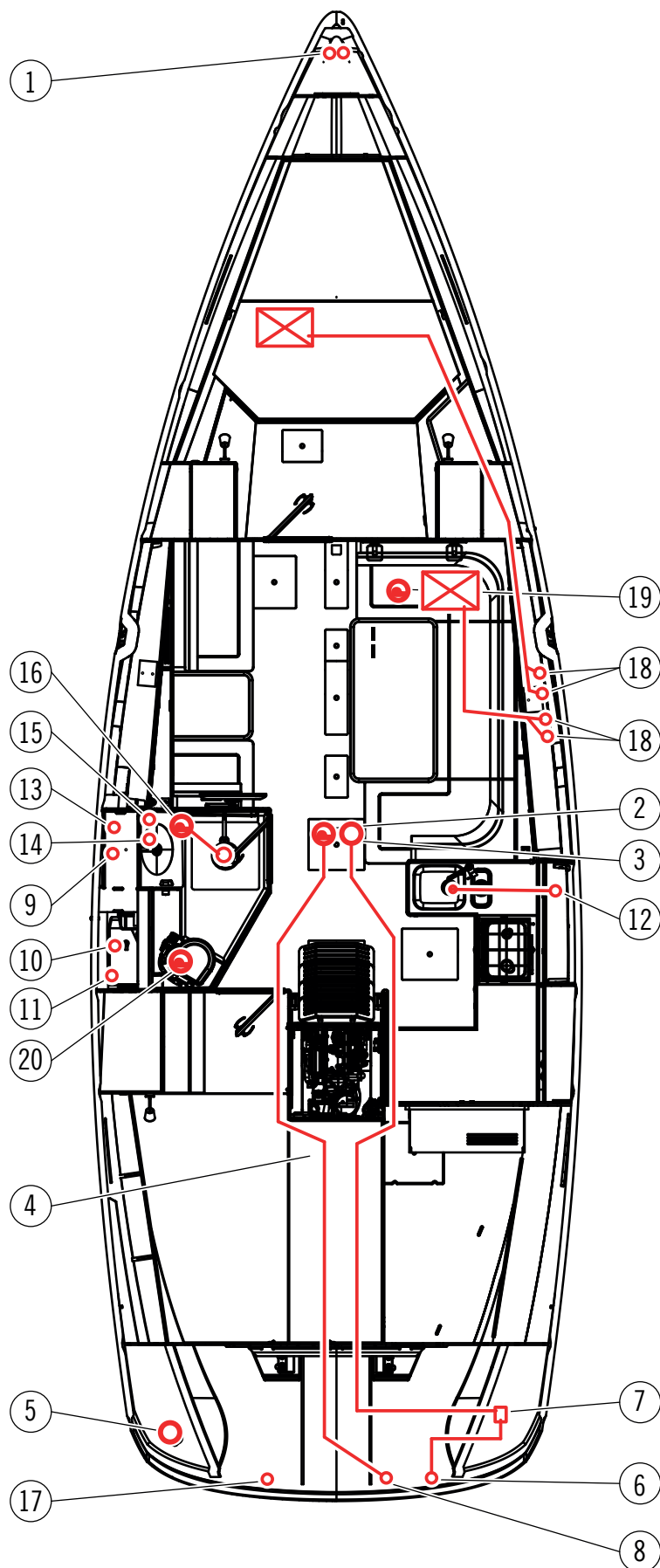
Ítem	Descripción
1	Extracción de agua, caja del ancla
2	Bomba eléctrica de sentina
3	Cesta de aspiración, bomba de achique manual
4	Acumulador de agua, motor
5	Salida motor
6	Salida, bomba de achique manual
7	Bomba de achique manual (cubierta)
8	Salida, bomba eléctrica de sentina
9	Achique, baño/ducha
10	Succión de cubierta del depósito de excrementos

Ítem	Descripción
11	Purga de aire del depósito de excrementos
12	Salida fregadero cocina
13	Salida lavabo
14	Salida depósito de excrementos
15	Aspiración, depósito del WC
16	Bomba de la ducha
17	Salidas, sistema de aire acondicionado (cárter)
18	Aspiración sistema de aire acondicionado/ bomba del aire acondicionado
19	Achique, caja de gas

6.8.2. Dibujo del sistema de la instalación de aguas negras y grises, versión de 3-2 camarotes



6.8.3. Dibujo del sistema de la instalación de aguas negras y grises, versión de 2-1 camarotes



6.8.4. Leyenda del Maquetación del Cruiser 41, versión de 2-1 camarotes

Ítem	Descripción	Ítem	Descripción
1	Extracción de agua, caja del ancla	11	Purga de aire del depósito de excrementos
2	Bomba eléctrica de sentina	12	Salida fregadero cocina
3	Cesta de aspiración, bomba de achique manual	13	Salida lavabo
4	Acumulador de agua, motor	14	Salida depósito de excrementos
5	Salida motor	15	Aspiración, depósito del WC
6	Salida, bomba de achique manual	16	Bomba de la ducha
7	Bomba de achique manual (cubierta)	17	Achique, caja de gas
8	Salida, bomba eléctrica de sentina	18	Salidas, sistema de aire acondicionado (opción)
9	Achique, baño/ducha	19	Aspiración sistemas de aire acondicionado/ bomba del aire acondicionado (opción)
10	Succión de cubierta del depósito de excrementos	20	WC electr., bomba (opción)

6.8.5. Aseos y aguas residuales

Aseo/depósito	Posibilidades de salida	Lugar de las válvulas
Aseo del lado de babor, acceso por el descenso/salón	solo en el depósito	La válvula para la purga hacia afuera se encuentra debajo del lavabo en el aseo
Aseo camarote delantero	solo en el depósito	La válvula para la purga hacia afuera se encuentra debajo del lavabo en el aseo

Atención

- » Si se encuentra en aguas, en las que no está permitido evacuar los excrementos, es posible que las autoridades cierren y precinten la válvula final, de manera que no sea posible una evacuación hacia fuera.
- » Por ningún motivo está permitido llenar excesivamente los depósitos de aguas residuales, dado que existe el peligro de que el agua retorne a la embarcación.
- » Evite exponer los depósitos de aguas residuales a las heladas, dado que los depósitos y las tuberías de la instalación se podrían reventar a causa de la expansión. Un agente anticongelante en los depósitos durante la época de invierno evita la congelación del contenido.
- » Si no va a utilizar la embarcación durante algún tiempo, por precaución, vacíe los depósitos de aguas residuales.

6.9. Timonería

Su BAVARIA Cruiser 41 se controla a través de la instalación de timonería doble mediante dos ruedas de timón y, de forma auxiliar, también mediante el timón proel opcional. Las dos ruedas de timón actúan sobre el árbol del timón central mediante un sistema mecánico.

Advertencia

- » Cualquier fallo en el sistema de timonería puede ocasionar una pérdida de control sobre la nave. Cualquier modificación de la timonería, como el aflojamiento, aumento de tensión, huelgo, etc. deberá ser revisada y reparada lo antes posible por una persona con conocimientos de la material.

Atención

- » Lea las instrucciones del fabricante (información del sistema) para informarse sobre la timonería. El manual del fabricante seguramente será de gran utilidad.
- » Todos los componentes de la timonería deberán someterse a una inspección y a trabajos de mantenimiento en intervalos regulares, a fin de garantizar un funcionamiento seguro. Por favor, despegue instrucciones detalladas sobre el motor y la timonería (p. ej. intervalos de mantenimiento) del manual del fabricante Volvo Penta, o bien, del fabricante de la equipo de timón.

Información

- » Las dos ruedas de timón en los puestos de mando sirven de equipo de mando del timón.
- » Los impulsos de mando de las ruedas se transmiten a través de polipastos
- » Por favor, tenga en cuenta que este mecanismo tiene que funcionar perfectamente bien y bajo ningún concepto deberá tener contacto con otros objetos.

El **Cruiser 41** cuenta con dos puestos de mando, uno en la columna de mando del lado de babor, y otro del lado de estribor.

El yate también se puede controlar mediante un dispositivo de telemando (autopiloto), que actúa directamente en la timonería. Este es un equipamiento opcional y se monta debajo del suelo de la carlinga en la zona del compartimento para guardar objetos. Para más información sobre la utilización y las restricciones, por favor, lea las informaciones técnicas correspondientes.

6.10. Instalación de mando de emergencia

Información

En caso de un fallo del equipo de timón, será posible timonear la nave a velocidad reducida mediante una instalación de mando de emergencia prevista para tal fin a través de una barra de timón. Para ello, recomendamos reducir la superficie de las velas y distribuirla mediante rizado de tal manera, que la presión en el timón sea la menor posible. La barra de timón actúa directamente sobre el árbol y no está desmultiplicada.

La barra de timón se encuentra en la caja de almacenamiento del lado de estribor, junto con el extintor. Coloque la barra de timón en el extremo del árbol de timón. Este sale de la cubierta.

En caso de mando mediante barra del timón de emergencia, proceda de la forma descrita a continuación:

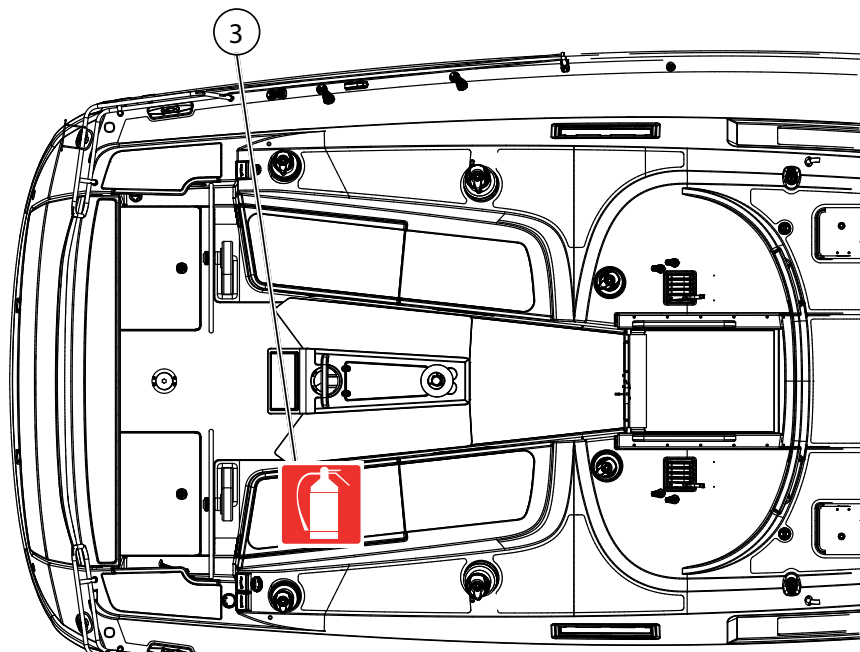
- » Reducir la superficie de las velas en caso necesario
- » Sacar la barra de timón del soporte e introducirla en el soporte en la cubierta.

Atención

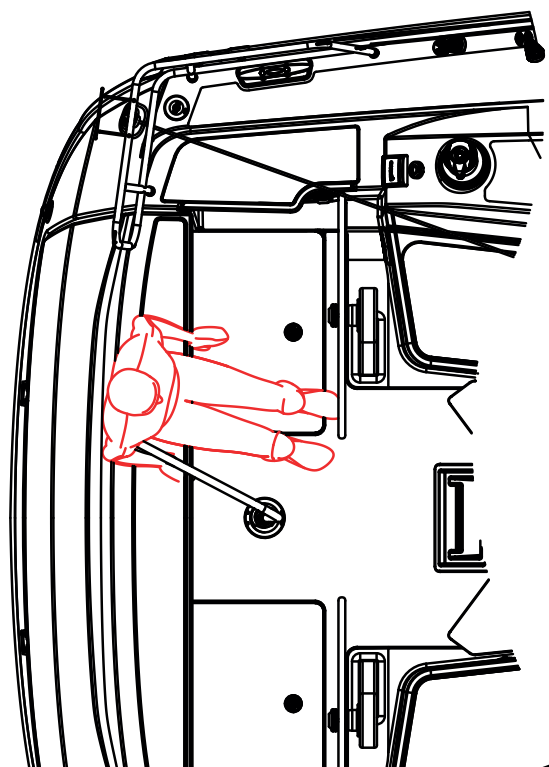
- » Tenga en cuenta que el empleo de la barra de timón obstaculiza la vista del timonel. Cerciérese de que siempre haya un puesto de observación y sea posible comunicarse con el timonel.
- » La barra de timón se tiene que introducir de manera que sobresalga y esté en dirección a popa. Esto es necesario debido a la geometría de la timonería y a causa de las ruedas de timón. Al principio, el control es desacostumbrado y exige concentración, la forma más sencilla es en posición sentada.

6.10.1. Ilustración del lugar para guardar la barra de timón

Para el lugar para guardar la barra de timón, observe el esquema siguiente. La caña se encuentra en la caja de almacenamiento, en la que se guardan también el extintor y la escalera (ayuda para volver a subirse a la nave), véase la etiqueta del extintor. Recomendamos probar la forma de colocarla y el control durante los ejercicios de casos de emergencia.



La posición óptima para timonear es estando sentado, tomando la caña de ser posible con ambas manos, con las piernas esparrecadas hacia los lados para así incrementar la seguridad; la vista dirigida hacia delante y con una segunda persona en una posición más elevada para tener una buena vista general. Esta persona se comunica con timonel y le da instrucciones. Es recomendable que ambas personas se turnen.



6.11. Cabrestante de ancla/molinete

En la cubierta de proa se encuentra montado un cabrestante de ancla. La cadena del mismo marcha debajo de la cubierta hasta la caja de cadena. El elemento de mando se encuentra delante en la caja de cadena y está unido con la instalación mediante un cable helicoidal. Por favor observe la documentación aparte del cabrestante.

Ítem	Chigre	Fuente de corriente
1	Cabrestante de ancla, delante (opción)	Batería debajo de la litera del propietario, delante, lado de estribor

Atención



Los chigres y los cabrestantes de ancla producen fuerzas enormes. Por esta razón, deberá observar siempre lo siguiente:

- » Mantenga alejados los pies y las manos del cabrestante de ancla.
- » Permita el manejo del cabrestante de ancla únicamente a los miembros de la tripulación que dispongan de suficiente experiencia.
- » Evite el accionamiento no intencional de interruptores y botones.

Información



La embarcación está equipada con un cabrestante de ancla eléctrico montado en la cubierta de proa. El cabrestante de ancla se tiene que desbloquear en el panel eléctrico.

El cabrestante de ancla solo se puede accionar desde adelante con el correspondiente dispositivo de manejo. Después de desguindar se deberá pasar la tracción de la cadena del ancla o del cable del ancla al herraje de proa, para así descargar el cabrestante. La descarga de tracción está integrada en el carril del herraje de proa. A la hora de recibir su yate, pida que se le instruya sobre el manejo.

6.12. Instalación de agua fresca

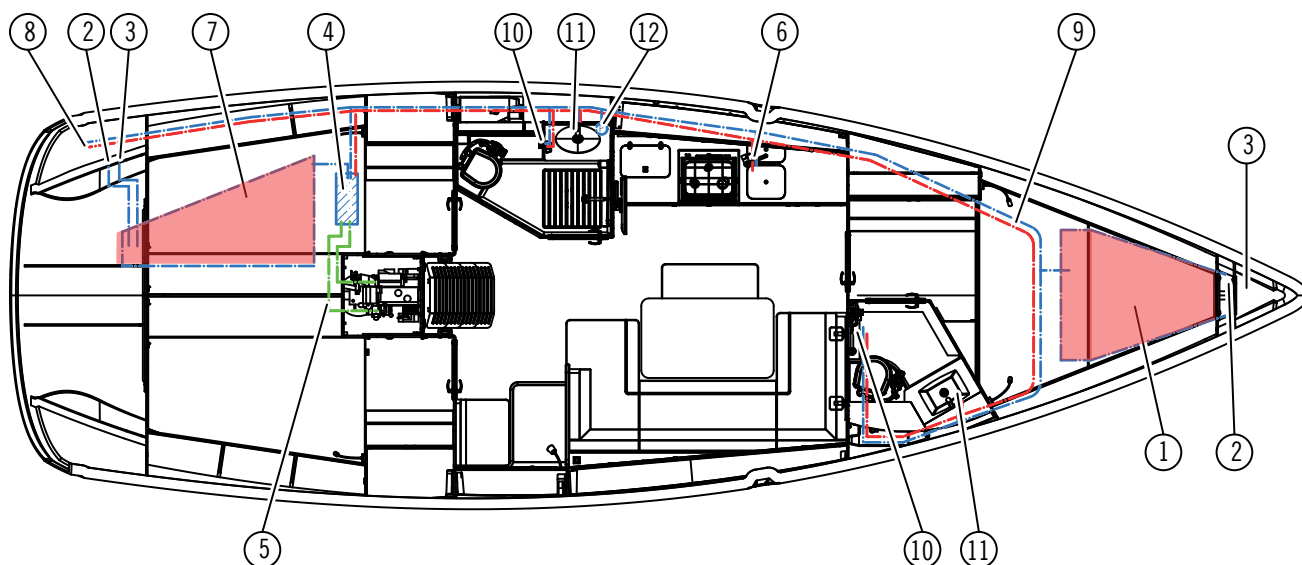
El yate está dotado con un máximo de dos depósitos de agua (uno de ellos es opcional) con un volumen de llenado de ambos juntos de 360 litros. La alimentación de agua fresca para el depósito delantero (1) se realiza a través de la tubuladura de relleno debajo de la tapa de la caja del ancla. La tubuladura de relleno está provista de una tapa y, el borde la tubuladura de relleno está marcado con «WATER». El depósito trasero con un volumen de 210 litros (7) se llena a través de la tubuladura de relleno que se encuentra en la cubierta, lado de babor. La extracción se efectúa a través de unos tubos flexibles que van a la bomba de agua a presión. El sistema siempre está sometido a presión. Si la bomba sigue funcionando a pesar de haber cerrado bien los consumidores, se deberá revisar si la tubería de agua presenta fugas. La bomba está protegida por un filtro. Es necesario controlar este filtro en intervalos regulares y limpiarlo en caso necesario.

Cuando el depósito de agua fresca esté vacío, será necesario desconectar la bomba de agua a presión.

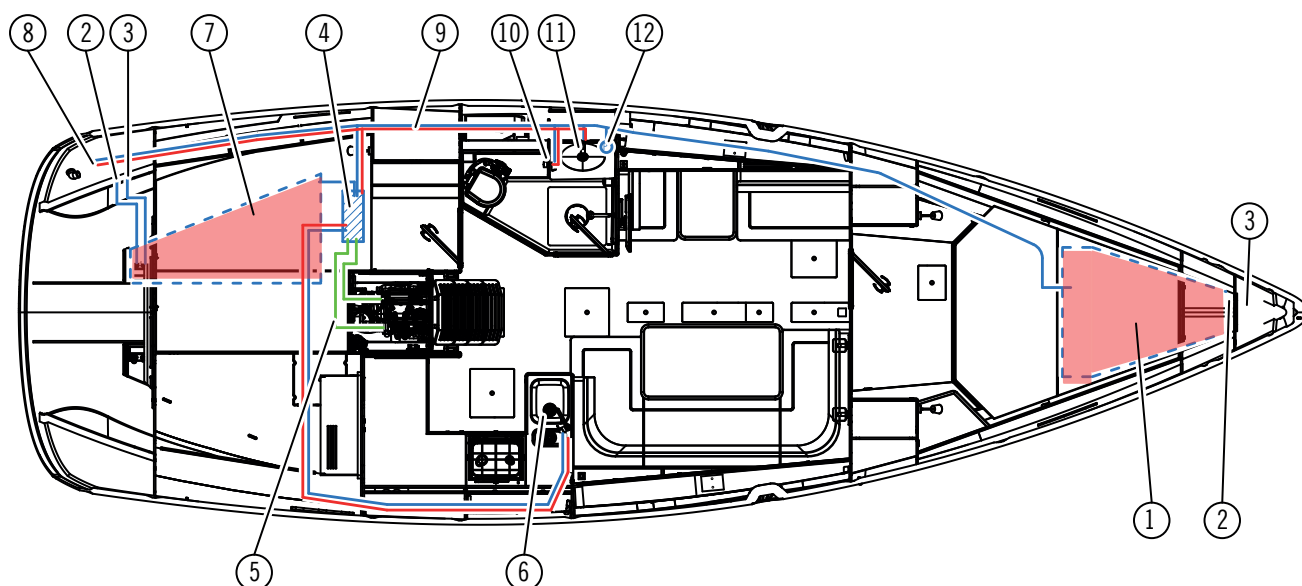
6.12.1. Leyenda del sistema de agua fresca de la versión de 3-2 camarotes

Ítem	Descripción	Ítem	Descripción
1	Depósito de plástico de agua fresca proa, aprox. 150 l (opción)	7	Depósito de plástico de agua fresca litera de popa, aprox. 210 l
2	Tubuladura de relleno de agua fresca en la cubierta, (en parte opcional)	8	Ducha en la carlinga
3	Purga de aire del depósito de agua fresca	9	Abastecimiento de agua fresca
4	Calentador de agua de 20 l (opción)	10	Ducha (posiblemente opcional)
5	Conexión al motor	11	Lavabo
6	Fregadero cocina	12	Bomba de agua fresca

6.12.2. Plano general de los componentes del sistema de agua fresca de la versión de 3-2 camarotes



6.12.3. Plano general de los componentes del sistema de agua fresca de la versión de 2-1 camarotes

**¡Atención! ¡Peligro de escaldadura! ¡Agua caliente!**

- » El agua caliente del sistema de agua fresca puede estar caliente. Por favor, cuide de su salud y su bienestar. Deje salir primero agua fría y gire lentamente el grifo para que comience a salir agua un poco más caliente.

7. Navegación y manipulación

7.1. Empleo del motor

¡El motor de accionamiento instalado de forma estándar en su yate es un motor Volvo diésel con transmisión Saildrive!

De forma opcional también se pueden utilizar otros motores. La documentación específica del motor incluye otros datos adicionales. La instalación de propulsión es una instalación técnicamente compleja. Por esta razón, observe minuciosamente las instrucciones del fabricante, así como las advertencias y los preceptos. Sobre todo los detalles relacionados con la seguridad, así como los intervalos de mantenimiento son de enorme importancia. A la hora de la entrega del yate, pida que se le expliquen sus funciones. En caso de dudas, no deje de consultar con el operador comercial. Su operador comercial o el experto de Volvo Penta con gusto le atenderán, también por vía telefónica. Si desea descargar las instrucciones específicas de su motor de propulsión en su idioma, visite el sitio web del fabricante **Volvo Penta** en:

<http://www.volvopenta.com>

Junto con el yate se entregan las instrucciones del motor en inglés. Preste atención a no deteriorar ningún conducto de combustible y controle el estado de los mismos en intervalos regulares. ¡No coloque nunca materiales inflamables sobre o cerca de piezas calientes!



Advertencia

- » Durante el funcionamiento no deje nunca que su vestimenta entre en contacto con las piezas móviles del motor. Si alguna parte del cuerpo o de la vestimenta entraran en contacto con el eje de accionamiento delantero, las correas trapezoidales, el árbol de hélice, etc., se pueden producir graves heridas. Controle que no haya herramientas, trozos de tela, etc. sobre el motor o en la cercanía inmediata del mismo.



Información - Antes de arrancar el motor

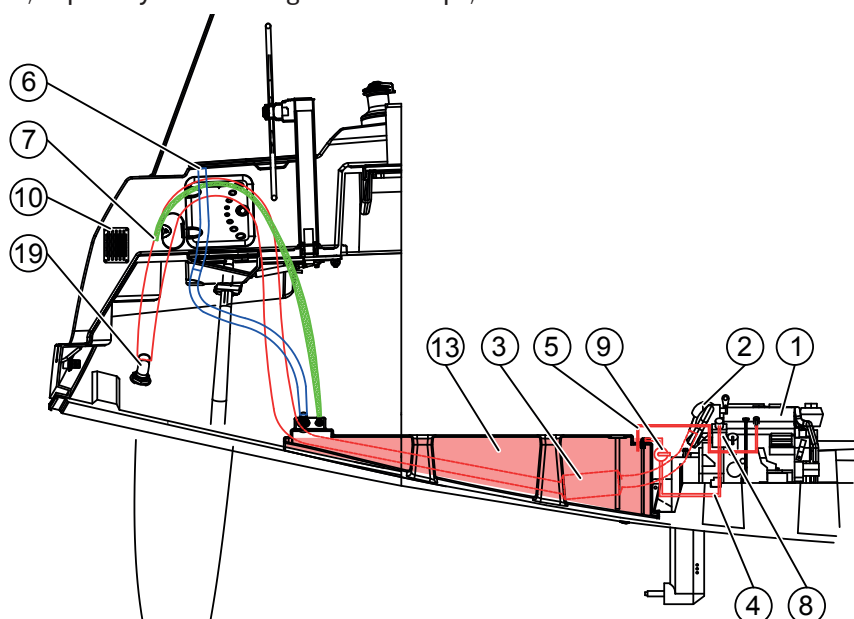
- » Controle la cámara de máquinas para verificar que no haya olor a quemado y que las tuberías de combustible no presenten daños ni fugas, así como si los niveles de agua de sentina presentan residuos.
- » Asegúrese de que las aberturas de ventilación no estén bloqueadas, a fin de evitar un calentamiento excesivo. Revise además, si el aire de entrada y de salida circula en una cantidad suficiente.
- » Asegúrese de llevar suficiente combustible para el viaje previsto. Por favor, prevea una cierta cantidad de reserva de seguridad.
- » 1. Abra la válvula marítima (en caso de que exista).
- » 2. Abra el grifo del depósito de combustible.
- » 3. Lleve la palanca de telemando a la posición de NEUTRAL.

Indicación: Con estas precauciones se evita el arrancar el motor en otra posición que no sea NEUTRAL.

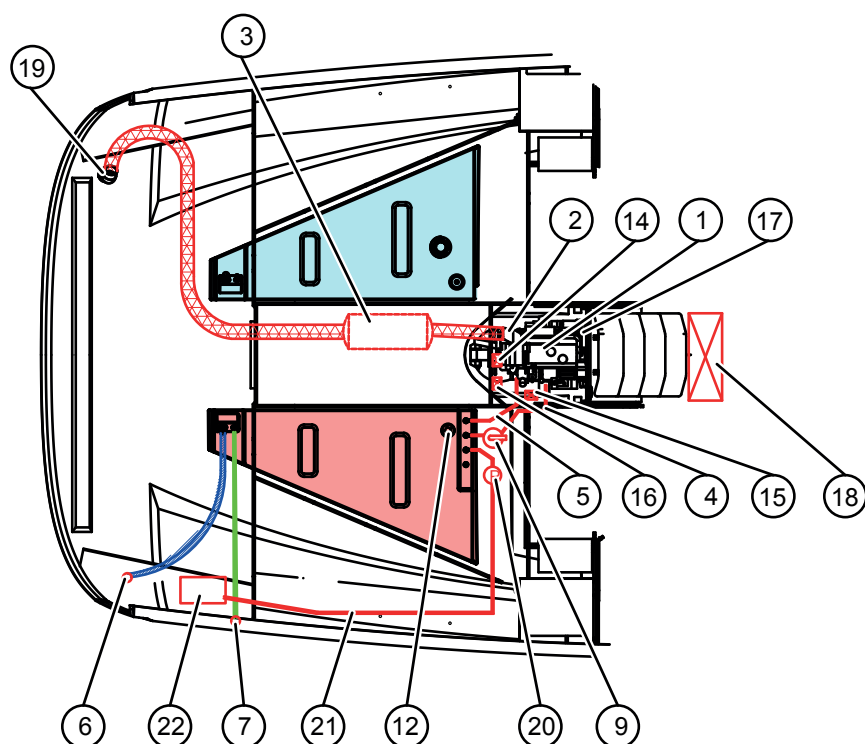
7.2. El motor y sus equipos periféricos

Ítem	Descripción
1	Motor Volvo D1-30 o, a elección, D2-40 o D2-50
2	Sistema de escape del motor Volvo
3	Acumulador de agua del escape
4	Tubería de admisión de combustible
5	Recirculación de combustible
6	Tubuladura de relleno de combustible diésel
7	Purga de aire de depósito
8	Filtro de combustible
9	Grifo esférico de combustible/ válvula magnética
10	Rejilla de ventilación del compartimento del motor lado de estribor/ babor (cubierta)
11	Tablero de instrumentos del motor (cubierta)
12	Sensor del depósito de combustible
13	Depósito de combustible
14	Filtro de agua/ válvula marítima, motor
15	Válvula de vacío, motor
16	Ventilador del compartimento del motor
17	Recipiente de compensación de líquido refrigerante
18	Batería de arranque
19	Salida motor
20	Bomba de combustible del sistema de calefacción (opción)
21	Alimentación del sistema de calefacción (opción)
22	Sistema de calefacción (opción)

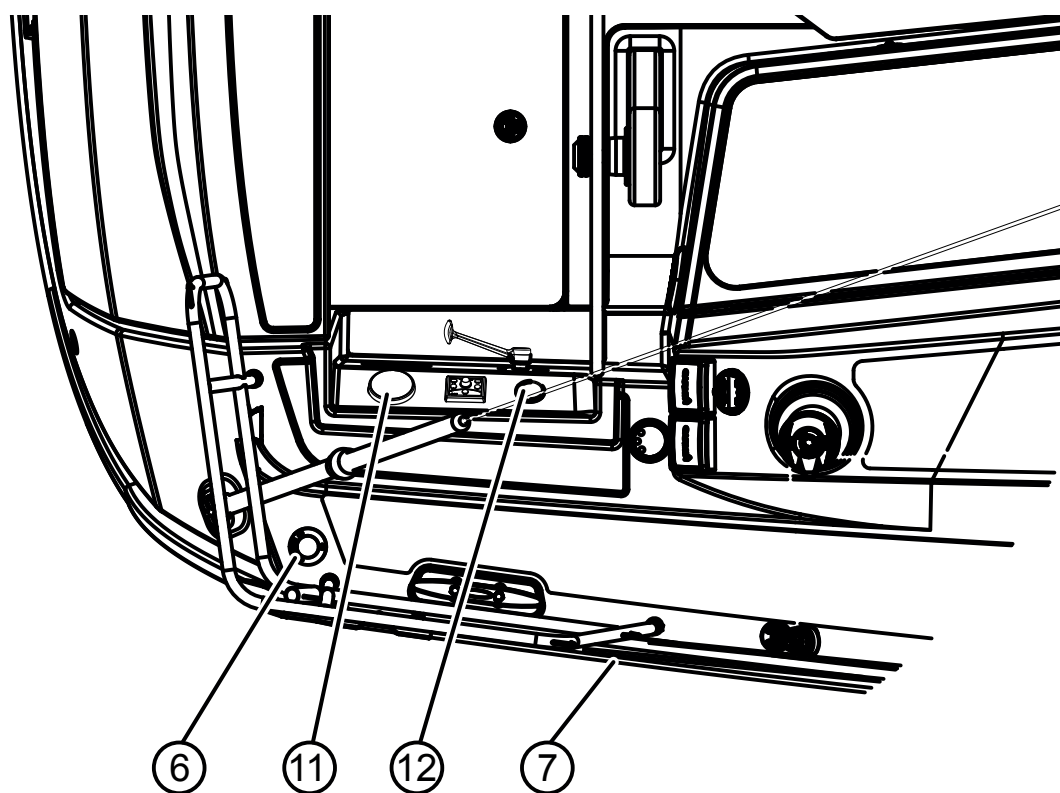
7.2.1. Motor, depósito y sistema de gases de escape, vista lateral



7.2.2. Motor, depósito y sistema de gases de escape, vista de planta



7.2.3. Panel de mando, vista de planta (detalle)



7.2.4. Sistema de gases de escape

El yate está provisto de un sistema de escape mojado, es decir, que se inyecta agua de mar en el codo de gases de escape, lo que permite ligar y refrigerar los gases de escape. La mezcla se guía poco a poco a un insonorizador/acumulador de agua, pasa al compartimiento del motor y al compartimento trasero y se desplaza en dirección de popa y sale hacia popa a un nivel superior a la línea de flotación.

El tubo flexible de escape es de goma sintética que lleva integrada una espiral de acero. El tubo flexible también es resistente al calor, sin embargo, solo de forma restringida. Por esta razón, no se deberá interrumpir la entrada de agua del mar. Por ello, se deberá prestar atención a que ésta pueda fluir sin problemas. En todos los puntos de unión, el tubo flexible está provisto de dos abrazaderas.

Si estuviera interrumpida la afluencia de agua de mar, el sensor de temperatura incorporado en el tubo flexible de escape provocará una señal visual y acústica. En este caso será necesario parar inmediatamente el motor hasta que se haya solucionado el fallo en el flujo de agua (véase el manual del fabricante del motor).

Atención



- » ¡No deje nunca que el motor esté en funcionamiento sin cubierta, a fin de evitar el contacto con piezas del motor que se mueven con rapidez! Sobre todo el acceso desde el camarote de popa y el cajón transitable lado babor tienen que mantenerse cerrados cuando el motor está en marcha.
- » ¡No quite nunca los dispositivo de protección de las piezas móviles de motores!
- » No está permitido hacer funcionar esta nave con una potencia superior que la indicada por el fabricante.
- » Reduzca la velocidad cuando haya mucho tráfico y las condiciones meteorológicas no sean buenas, y cuando la visibilidad es mala, haya olas y viento fuertes. Preste atención al oleaje producido por su yate y guarde consideración a sus vecinos y respete los preceptos y las prohibiciones.
- » No permanezca en la plataforma hacia popa, mientras el yate inicia el viaje.
- » A velocidades altas, no deberá permanecer nadie en la zona de proa.
- » Revise regularmente si realmente sale agua de mar por el escape.

Peligro



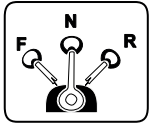
Por ningún motivo arranque el motor si descubre fugas de combustible o de gases. Asegúrese de que toda la tripulación abandone el yate y que personal cualificado repare el daño lo antes posible.

7.2.5. Circuito de refrigeración del motor

El motor viene equipado con refrigeración de dos circuitos: Circuito interno de agua fresca en el motor con refrigeración con agua de mar. Esto garantiza el funcionamiento del motor sin fallos y, además, se insonoriza el ruido del motor. Todas las uniones de tubo flexible del sistema están aseguradas con abrazaderas dobles de acero inoxidable.

7.2.6. Hélice

Información



Si se utiliza una hélice, tiene que estar acoplada la marcha atrás en la caja de cambios a la hora de navegar a vela. Con una hélice de paso fijo, la caja de cambios tiene que estar en punto muerto o marcha atrás. Una hélice de paso fijo en marcha atrás frena el avance, pero provoca una navegación a vela más silenciosa.

7.3. Vista de los puestos de mando

El Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes (RIPA), así como las leyes de circulación por vías de navegación (SeeS- chStrO, por sus siglas en alemán) disponen que en todo momento se ha de prever un puesto de observación y que se han de respetar los derechos de paso. Asegure en todo momento que ningún otro vehículo cruce su camino.



El campo visibilidad del batelero se puede ver afectado por ángulos grandes de estiba y escora, así como por otros factores, causados por una o varias de las condiciones de servicio variables mencionados a continuación:

- » ángulo de estiba por carga
- » distribución de la carga
- » velocidad
- » marejada
- » lluvia y salpicaduras
- » oscuridad y niebla
- » iluminación interior del yate
- » montaje de techos y lonas laterales
- » personas y equipos móviles en el campo de visibilidad del batelero

7.4. Características de manejo



Atención

- » Cuando hay marejada, las condiciones pueden ser muy variadas y las embarcaciones pueden encontrarse en situaciones que llevan a las embarcaciones y a los skipper a los límites de sus capacidades. Cuente siempre con errores y fallos y actúe siempre con un cierto margen de seguridad. Evite giros bruscos a altas velocidades, en particular en vías de navegación estrechas.
- » Es absolutamente indispensable que el batelero y su sustituto dispongan de una amplia formación para poder emprender el primer viaje
- » Tenga en cuenta que algunos factores, como la altura sobre el nivel del mar, las temperaturas ambientales, la carga y las incrustaciones en el casco puede influir sobre el comportamiento de conducción del yate.



Información sobre las características de manejo

- » La embarcación flota gracias a una combinación de flotabilidad estática por desplazamiento y una flotabilidad dinámica.
 - » A fin de reconocer a tiempo el desgaste del equipo de hélice y evitar daños, recomendamos realizar controles regulares. De esta manera se mantiene el máximo rendimiento y se prolonga la vida útil del motor.
 - » Asegure que la tripulación esté informada sobre el comportamiento de marcha y la dinámica de esta nave antes de iniciar el viaje.
 - » Antes de realizar maniobras rápidas, se les deberá indicar a los pasajeros que se sienten y que se agarren bien.
 - » El batelero deberá evitar maniobras bruscas no anunciadas. Por esta razón, durante el viaje los pasajeros permanecerán siempre sentados y bien agarrados.
 - » Al accionar la mesa eléctrica del salón (opción) y la plataforma para bañarse, es imprescindible prestar atención a no magullarse.
-

7.5. Iluminación de navegación

La nave está equipada con un sistema de iluminación de navegación, que cumple el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes (RIPA).

Información



Para navegar durante la noche necesita la iluminación de navegación. Las luces de desplazamiento y de navegación se accionan desde el tablero de mando. Su yate de BAVARIA está dotado de los siguientes faroles de navegación:

- » Farol de babor en la cesta de proa de lado de babor
- » Farol de estribor, también en la cesta de proa
- » Luz superior, parte superior del mástil
- » Farol de popa, cesta de popa, lado de estribor

Atención



Controle el buen funcionamiento de la iluminación de navegación antes de iniciar el viaje y lleve siempre bombillas y LED de reserva para todas las lámparas de navegación.

¡Sustituya siempre los alumbrantes por piezas equivalentes con la misma potencia (vatios/tipo)!

7.6. Anclar, amarrar y remolcar - Instrucciones de seguridad

¡Atención! - Anclar - Ser remolcado - Fondear



Si fuera necesario remolcar su yate BAVARIA Cruiser 41, recomendamos hacer pasar el cabo de remolque por las dos cornamusas delanteras, para así distribuir mejor la carga. Este procedimiento también se ha de aplicar al fondear.

Una de las cornamusas de proa está suficientemente dimensionada para utilizar un cabo de fondeo a popa.

El ancla de proa se encuentra enrollado en el tambor de proa, listo para descender. La cadena cae en la caja de cadena, justo debajo del cabrestante. Es posible acceder a la caja de cadena a través de la escotilla del lado de la cubierta. Aquí se encuentra fijado el extremo de la cadena.

En los lados de proa y de popa, así como en las cubiertas laterales se encuentran dispuestas unas cornamusas que sirven para amarrar el yate. Estas son sólidas y de dimensiones suficientes y cuentan con un relleno interior para satisfacer los requisitos que impone la directiva y para absorber las fuerzas en un puerto protegido. Si el yate estuviere sin vigilancia durante un periodo prolongado, proteja las amarras para evitar que se desgasten y se suelten. Para cambiar de amarre está disponible, de forma opcional, el cabrestante de ancla con tambor de cable en la parte superior. El manejo se realiza mediante un dispositivo de teclas conectado con el cabrestante a través de un cable. El elemento de mando se encuentra en la caja de ancla. Por favor, observe las indicaciones e instrucciones del fabricante.

Información



- » El propietario, o bien, el batelero del yate está obligado a cerciorarse de que las dimensiones de los cabos de amarre, de los cabos de remolque, de las cadenas del ancla y del aparejo del ancla sean suficientes para el tamaño del yate. Es además su obligación ocuparse de que las anclas y las cadenas correspondientes estén siempre listas para usarlas y de que se encuentre a bordo una cantidad suficiente de cabos de amarre y de remolque y que estén en buen estado. El propietario y el skipper también deberán tener en cuenta las medidas que se deberán adoptar para amarrar uno o varios cabos de remolque.
- » Según la norma EN ISO 15084, la carga de rotura de las amarras antes de anclar y remolcar es de 44,5 kN. Este valor equivale a una tracción horizontal de aprox. 4536 kg.
- » La carga de rotura de las amarras de popa al amarrar es de 31,1 kN. Este valor equivale a una tracción horizontal de aprox. 3170 kg.
- » Si carga el cabrestante de ancla, instalado de forma opcional, con todo el peso del yate se puede deteriorar el cabrestante. Por esta razón es necesario, utilizar adicionalmente la cadena en un amarre independiente y descargar así el cabrestante.

Atención



- » Tenga en cuenta que si el fondo de anclaje no es bueno y/o las condiciones meteorológicas son malas, hay oleaje y hace viento fuerte, el anclas posiblemente se puede soltar. Entonces deberá adoptar medidas especiales para incrementar la fuerza de sujeción o abandonar el lugar de anclaje.

Atención



- » Para remolcar también se puede utilizar un cabo de ancla. Sin embargo, resulta más adecuado emplear un cabo de remolque especial con un espesor por lo menos igual, atracado como pie de gallo en las dos cornamusas delanteras. Si la carga es de mayor duración, es conveniente pasar el cabo de remolque en forma de lazo por el casco para distribuir las fuerzas sobre la nave de manera uniforme. La barandilla, el cabrestante de ancla o la cesta de proa son objetos absolutamente inadecuados para atar en ellos el cabo de remolque.
- » El cabo de remolque deberá emplearse de tal manera que sea posible soltarlo, incluso estando bajo carga.
- » ¡Evite que se produzca desgaste por roce! Proteja las amarras contra desgaste por roce y evite que se suelten de forma no intencional cuando la nave está sin vigilancia durante un tiempo prolongado.
- » La carga de rotura de los cabos y las cadenas de ancla no deberá ser superior al 80 % de la resistencia a la rotura de los herrajes, en los que se sujeta el cabo o la cadena.
- » Realizar el remolque solo a velocidades muy reducidas. A la hora de remolcar, no sobrepase nunca la velocidad de casco del vehículo.

7.7. Prevención de colisiones

El Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes (RIPA), así como las leyes de circulación por vías de navegación exigen que en todo momento esté ocupado el puesto de observación y que se observe el agua de navegación. Antes de continuar el viaje, cerciórese de que no se halle ningún otro vehículo en su ruta.

7.8. Repostar combustible

Información - Observe las siguientes instrucciones a la hora de llenar el depósito



- » La tubuladura de relleno para el combustible se encuentra en la parte trasera de la cubierta, a estribor, véase el plano de la cubierta (sección 26).
 - » Abra la tubuladura de relleno y comience a llenar el depósito.
 - » Controle constantemente la cantidad de llenado del depósito con ayuda de un indicador de nivel de llenado.
 - » No llene el depósito y el tubo de alimentación hasta el nivel máximo. Tenga en cuenta una posible expansión del combustible.
 - » A continuación, cierre bien las tapas, pero solo a mano, dado que si se aplica mucha fuerza se puede deteriorar la junta.
 - » En caso necesario, haga una anotación en la bitácora.
-

Atención



- » El combustible es un desperdicio químico. A la hora de repostar, mantenga al alcance de la mano unos paños y elimínelos de forma correspondiente después de usarlos.

7.9. Ventilación de los camarotes.

De forma general, es importante prestar atención a una ventilación suficiente a fin de prevenir la acumulación de olores que se producen en naves nuevas y también la formación de vaho en locales mal ventilados, incluso durante los meses de invierno.

8. Consideraciones fundamentales

8.1. Equipo de seguridad recomendado



Los yates de BAVARIA, por principio, se suministran desde el astillero sin ningún equipo de seguridad. Es la obligación del batelero ocuparse de que en todo momento se encuentre a bordo un equipo de seguridad automatizado y en buenas condiciones de uso. Se sobreentiende que se tiene que revisar en intervalos periódicos y, en todo caso, antes de emprender el viaje, para asegurarse de que está completo y en buenas condiciones de uso.

Las asociaciones de deporte acuático o de las autoridades competentes le proporcionarán sugerencias e indicaciones relacionadas con el equipo de seguridad recomendado o prescrito para su yate y para la zona de navegación.

El mar puede ser muy caprichoso. **Por ello, al estar en altamar, cierre todas las escotillas, puertas y la abertura de descenso.**

Lleve siempre a bordo como mínimo el siguiente equipamiento, para estar siempre bien preparado:

- » Chalecos salvavidas o ayudas de flotar para cada persona, de tallas apropiadas y capacidad portante suficiente
- » Vestimenta caliente adecuada, resistente a la intemperie
- » Compás
- » Cartas marinas de la zona marítima correspondiente
- » Ancla y cabos con fuerza de sujeción suficiente
- » Cabos de remolque de longitud y resistencia suficientes
- » Por lo menos 2 cabos para cambiar de amarre
- » Botiquín de primeros auxilios con compresas y una manta
- » Pote con asa o cubo
- » Señales luminosas de socorro
- » Aparatos de radio
- » Prismáticos
- » Navaja en vaina
- » Suficiente agua potable y víveres
- » Extintor de incendios

8.2. Medidas a adoptar cuando hace mal tiempo

- » No está permitido que haya personas en las cubiertas abiertas cuando hace mal tiempo. Es imprescindible asegurar a todas las personas mediante cuerdas.
- » Es conveniente cerrar correspondientemente y asegurar todos los pasos y demás aberturas, por las que pudiera penetrar el agua en el casco, en las superestructuras o la cubierta. Los medios auxiliares y las piezas necesarias para ello siempre tienen que encontrarse a bordo, en buen estado y listos para usarlos.
- » Durante el viaje, tienen que permanecer cerradas las puertas y escotillas impermeables, resistentes a salpicaduras y a la intemperie, salvo que tengan que estar abiertas para hacer funcionar la embarcación. Debe ser posible cerrar estas aberturas en cualquier momento y sin problemas.
- » Cuando hace mal tiempo, no es conveniente confiar en el autopiloto o en los sistemas de mando automáticos, dado que pueden ser necesarias una intervención rápida o un cambio brusco de rumbo como reacción a las malas condiciones meteorológicas.
- » Es importante no menoscabar las cualidades marítimas y, en particular, los francobordos y la estabilidad de la embarcación a causa de la carga.

- » Los bateleros siempre tienen que estar conscientes de que en ciertas zonas marítimas puede haber olas particularmente altas y que rompen, así como también corrientes y condiciones de viento especiales, sobre todo, en desembocaduras, zonas de agua de poca profundidad y bahías estrechas. Estas olas son particularmente peligrosas para embarcaciones pequeñas.
- » Cuando hace mal tiempo, se deberá reducir la velocidad, en especial, cuando hay movimientos marcados de balanceo y cabeceo o cuando el agua llega hasta la cubierta.

8.3. Sujetar el equipamiento suelto

A más tardar en el momento de abandonar el atracadero debería atar todo el equipamiento suelto, en particular, en la cocina tipo pantry, la cámara de máquinas y los aseos. Allí frecuentemente se colocan objetos no sujetos que requieren ser sujetos. Sobre todo los objetos pesados y agudos pueden causar heridas a personas y animales y deteriorar otros objetos o equipos.

8.4. Estabilidad - Riesgo de la pérdida de estabilidad

Hemos comprobado la estabilidad y la flotabilidad de esta embarcación sobre la base de los datos de los pesos especificados en el párrafo «Pesos». El término «estabilidad» se refiere a la posición de flotación del yate. Describe la capacidad del yate de actuar en contra de las fuerzas que provocan una inclinación.

Atención



- » No cargue nunca la embarcación con una carga superior a la recomendada por el fabricante. Las masas/pesos deberán distribuirse de manera uniforme, dado que las cargas dispuestas en un lugar más alto reduce considerablemente la estabilidad de la embarcación.
- » Los líquidos en la embarcación (sentina o carlinga) o en los depósitos que están en constante movimiento también pueden mermar la estabilidad de la misma. Por lo tanto, recomendamos comprobar siempre el nivel de agua de la sentina. La sentina siempre deberá mantenerse seca.
- » En caso de maniobras falsas, la embarcación puede realizar movimientos extremos.

Advertencia



- » Los movimientos incontrolados pueden provocar que los objetos que forman parte del equipamiento deterioren la embarcación y mermen la estabilidad. Antes de iniciar el viaje, cerciórese de que todos los objetos de equipamiento estén suficientemente sujetos.
- » La estabilidad de este yate se reduce considerablemente cuando este comienza a deslizarse a gran velocidad sobre el agua o ya se está deslizando, en particular, en el oleaje y al cambiar de rumbo.
- » La estabilidad se puede reducir al remolcar la embarcación o al elevar cargas pesadas con el pescante o el puntal de carga.
- » Las olas que rompen siempre representan un grave riesgo para la estabilidad. Conduzca siempre con prudencia.
- » Cualquier modificación de la distribución de la carga puede influir considerablemente en la estabilidad, la estiba y el comportamiento de la embarcación.

Información sobre el rizado



- » Cuando la fuerza del viento es superior a 4 (en la escala de Beaufort) será necesario reducir la superficie de las velas. En caso de condiciones meteorológicas muy adversas, se deberán adoptar medidas particulares.

Los valores STIX conforme a EN ISO 12217 se calcularon de la forma siguiente:

Versión categoría A	m_{MO} Quilla de plomo/quilla plana	m_{LA} Quilla de plomo/quilla plana
Valor STIX	35,54/34,69	33,85/33,1
Estabilidad cero (grado escora)	121,3/120	117,6/116,4

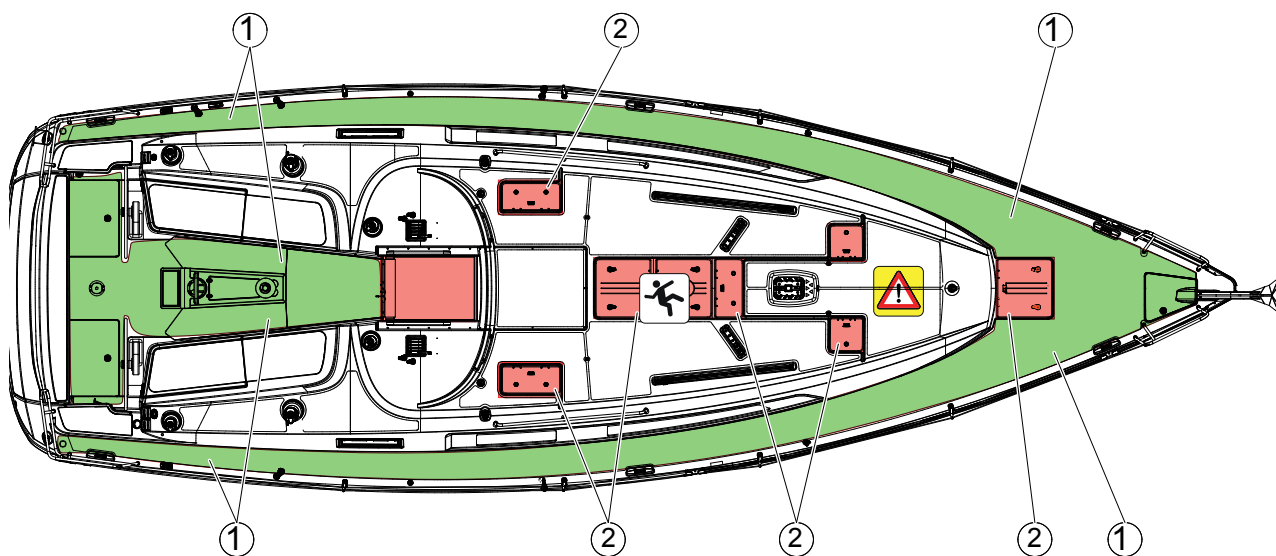
Versión categoría B	m_{MO} Quilla de plomo/quilla plana	m_{LA} Quilla de plomo/quilla plana
Valor STIX	35,54/34,69	32,39/31,71
Estabilidad cero (grado escora)	121,3/120,0	115,2/114,1

Versión Sport	m_{MO} quilla de plomo Cat. A/B	m_{LA} quilla de plomo Cat. A/B
Valor STIX	34,77/34,77	33,07/31,69
Estabilidad cero (grado escora)	120,9/120,9	117,1/114,8

8.5. Hombre al agua - Riesgo de caer por la borda

La cubierta de trabajo es siempre un lugar de trabajo seguro en el yate. Las zonas fuera de la cubierta de trabajo mencionada solo deben utilizarse para el amarre a la hora de entrar al puerto o de zarpar y al estar dentro del puerto. En el plano siguiente, la cubierta de este yate está marcado de color verde. La zona de color rojo es una zona con vidrio y que representa un riesgo de resbalarse.

8.5.1. Cubierta de trabajo

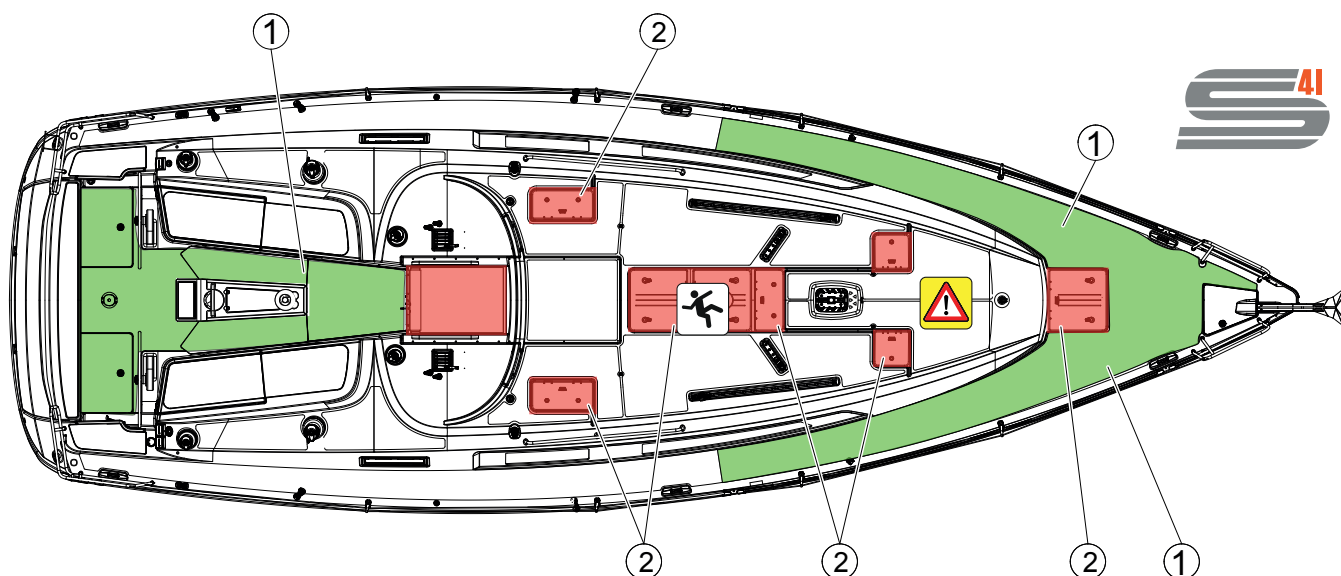


Ítem	Descripción
1	Cubierta de trabajo (definición según ISO 15085)
2	Peligro de resbalarse

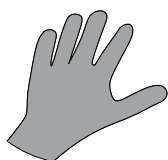
La cubierta de trabajo se limita a las cubiertas laterales, la cubierta de proa y el suelo de la carlinga **sin** la plataforma para bañarse. La plataforma para bañarse y el techo del camarote expresamente **no** forman parte de la cubierta de trabajo, al igual que tampoco las escotillas de la cubierta y la escotilla corrediza.

La mayoría de los accidentes de caída al agua suceden a causa de un mayor peligro de resbalarse en la cubierta y a la hora de abandonar el yate. Una cubierta mojada puede estar extremadamente resbaladiza. Por lo tanto, lleve siempre zapatos antideslizantes.

En el BAVARIA 41 Sport se excluye la zona de la cubierta lateral a popa de los candelotes en la zona de la cubierta de trabajo. Observe al respecto el siguiente dibujo del área de trabajo del BAVARIA 41 Sport:



El espacio limitado a bordo, la dinámica sobre el agua y el entorno desacostumbrado exigen mucho de las personas que se encuentran a bordo. Por principio, todas las personas a bordo están obligadas a seguir sin reservas las instrucciones del batelero. Toda persona a bordo debería observar el siguiente mandamiento:



«Una mano para la embarcación y la otra para ti»

Por ello, agárrese siempre con una mano de pasamanos adecuados, etc. Además de ello, por razones de seguridad, todos a bordo deben llevar siempre la vestimenta adecuada y zapatos antideslizantes y cerrados. También se deberá encontrar siempre a bordo una cantidad suficiente de ropa seca para protegerse de enfriamiento.

Forma de proceder en caso de hombre al agua u otros casos de emergencia

Si a pesar de ello surgiera una situación crítica, es de suma importancia obrar con prudencia. Primero tranquilice a las personas e imparta órdenes claras y comprensibles sobre las tareas que se han de realizar y quienes han realizarlas. Y, sobre todo, solicite ayuda por radiocomunicación o por teléfono, a pesar de que usted y sus acompañantes intenten superar la situación de emergencia con los medios disponibles a bordo. Utilice siempre los procedimientos y los métodos usuales a nivel internacional para pedir ayuda. Distribuya a tiempo los medios de salvamento y exija que las personas se los pongan o manténgalos listos para el uso. Sin embargo, abandone el yate únicamente en un caso de emergencia extremo.

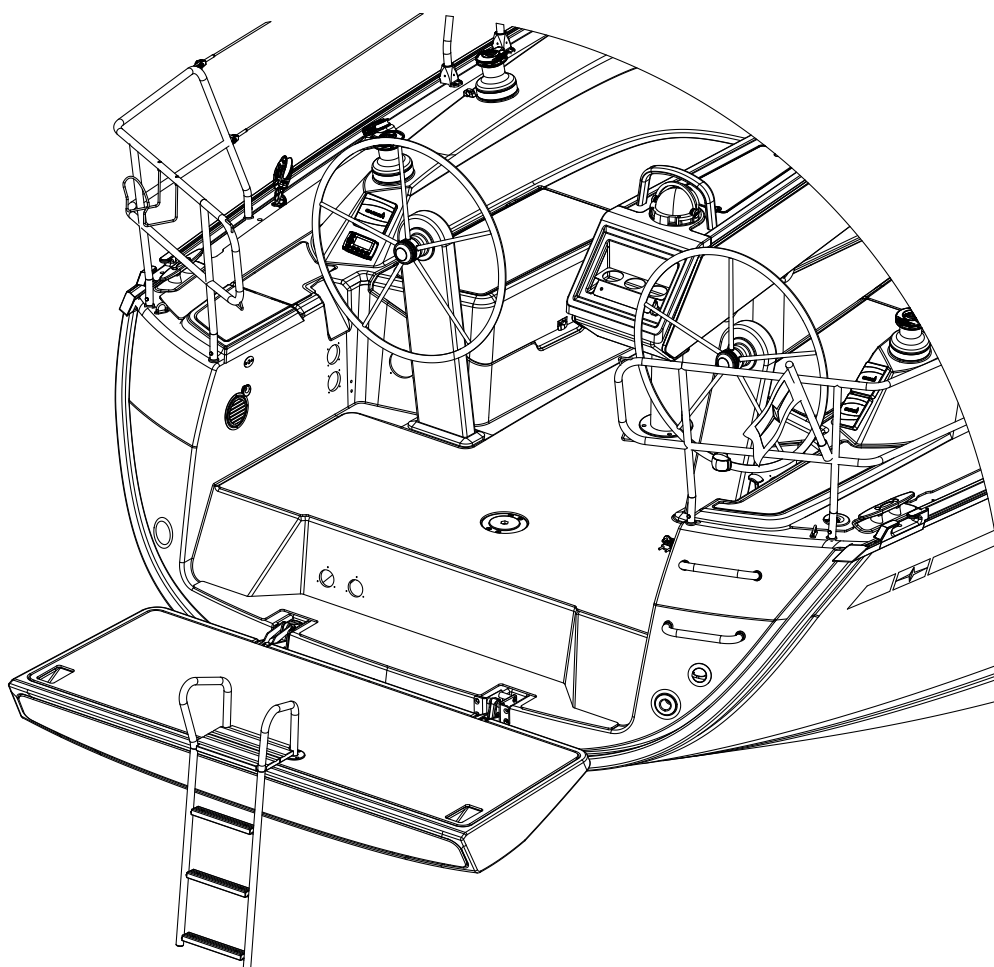
8.6. Medios de reembarque

La maniobra de hombre al agua, abreviada MOB (por sus siglas en alemán): (o también, persona al agua) abarca todas las medidas a adoptar para salvar a una persona que ha caído por la borda al agua. La maniobra de hombre al agua, que se ha de iniciar de inmediato, tiene prioridad sobre todo lo demás. Constituye una parte central del conjunto de conocimientos y habilidades del marinero que se debe practicar una y otra vez, sobre todo, cuando el yate y/o la tripulación son nuevos.

En el yate BAVARIA Cruiser, se ha previsto, en primer lugar, la escalera para bañarse como medio de rescate en caso de accidentes de hombre al agua, la cual se coloca en el canto de popa. En la siguiente figura, la escalera para bañarse está instalada y no se puede abatir. Es recomendable prestar atención a que la escalera montada esté bien fijada de manera que no se pueda perder.

8.6.1. Vista a popa

Escalera para bañarse montada en la plataforma de popa. La siguiente ilustración es un dibujo general que se diferencia también en los detalles de su nave, pero que explican de forma clara su objetivo.



La escalera para bañarse no se puede instalar o sacar estando en el agua. La escalera para bañarse se introduce en los agujeros en el borde de popa, previstos para tal fin y se tiene que asegurar.

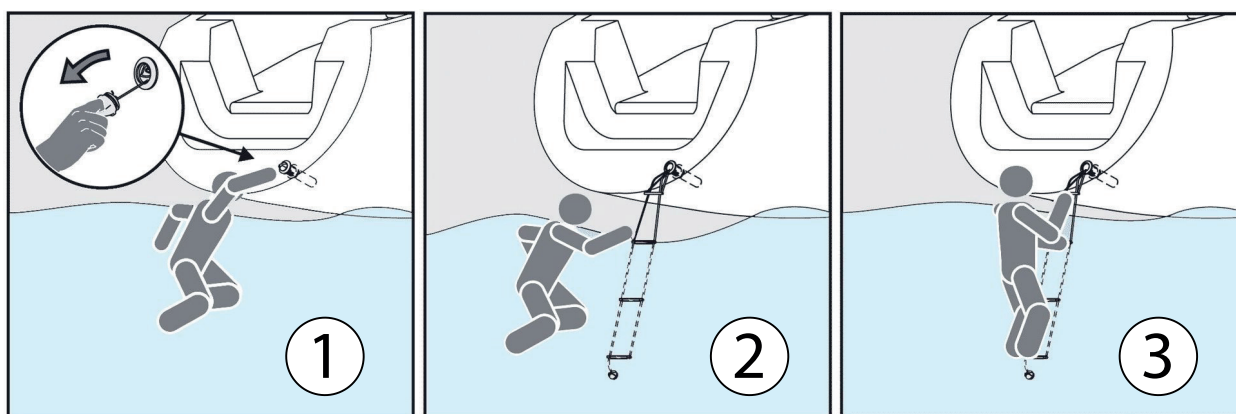
En todo caso, se puede utilizar la escalera fijada en el espejo lado estribor para subirse al yate, cuando la plataforma no esté desguindada y la escalera para bañarse no esté montada.

8.6.2. Escalera de estuche

La escalera de estuche integrada en el espejo es el dispositivo de ayuda para volver a subirse a la nave exigida por la directiva; debe poder montarse y utilizarse desde el agua sin la ayuda de una segunda persona. Los asideros dispuestos encima de la escalera permiten utilizarla. Los siguientes dibujos explican la utilización de la escalera dispuesta en el espejo, lado estribor. Las siguientes ilustraciones son dibujos generales que se diferencian también en los detalles de su nave, pero que explican de forma clara su objetivo.

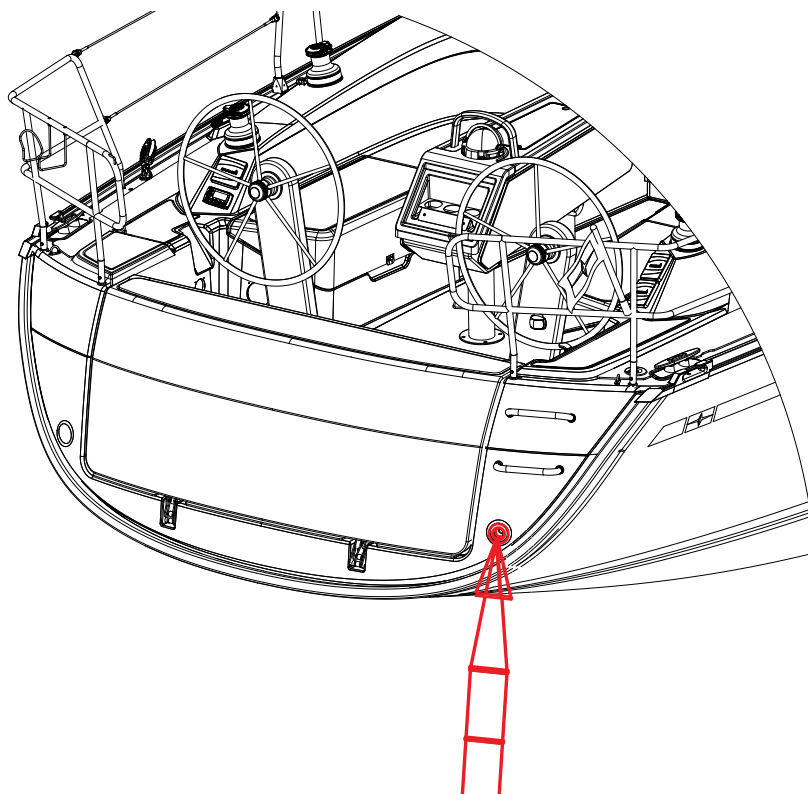
Croquis 1: La cubierta de la escalera de emergencia se desenrosca con el dedo y se saca la escalera.

Croquis 2 y 3: A continuación, será posible sacar y utilizar la escalera de emergencia para poder subirse a la embarcación. Utilice también los asideros, véase «8.6.3. Escalera de cuerda (representación general)» en la página 74 dispuestos encima de la escalera para sujetarse.



Las ilustraciones son croquis generales que no forzosamente tienen que corresponder en cada detalle con su Cruiser.

8.6.3. Escalera de cuerda (representación general)



Al accionar la plataforma para bañarse existe el peligro de magulladura: ¡Capacidad de carga máxima: 3 personas (300 kg)!

Atención



- » ¡Apagar el motor antes de usar la escalera para bañarse! Bajo determinadas circunstancias un motor en marcha puede resultar problemático para el rescate, dado que el efecto aspirador es peligroso.
- » A la hora de rescatar a la persona, cerciórese de que la víctima no llegue debajo de la plataforma o la parte de popa, para evitar lesiones causadas por el movimiento de cabeceo. En caso dado recomendamos utilizar un bote auxiliar para la acción de rescate.
- » Después de girar la popa y de desacoplar la hélice se deberá llevar la nave lo más rápido posible al lugar en el que está la víctima. La forma más sencilla de controlar la nave es aproximarse a la víctima en sentido contrario al viento y la corriente. También son apropiadas las maniobras acreditadas en la navegación profesional de «Single Turn» de «Williamson» o de «Scharnow» que hacen retornar la nave a la propia línea de flotación.

Aproximación: La nave se aproxima a la víctima de tal manera que la víctima se encuentre del lado de sotavento. La embarcación se detiene de tal manera que sea posible rescatar a la víctima desde el centro o el tercio posterior de la nave. En todas las maniobras se coloca una cuerda con un salvavidas, en el que se pueda detener a la víctima y se pueda establecer un contacto mediante la cuerda en caso de que la nave no atine bien.

Establecer el contacto mediante la cuerda: Es decisivo establecer inmediatamente el contacto mediante la cuerda para así mantener a la víctima en el costado, incluso si la nave volviera a alejarse.

8.7. Tapones de fugas



En caso de deteriorarse una de las válvulas marítimas o de producirse una abertura, recomendamos llevar a bordo unos tapones de madera blanda, caucho o de una gomaespuma especial, cuyos diámetros estén adaptados a los distintos tamaños de las aberturas y que permitan cerrar de forma segura cualquier tipo de abertura.

8.8. Generalidades

El yate BAVARIA Cruiser 41 y la variante Sport es un yate potente que puede liberar una energía enorme durante la marcha. Por esta razón, solo las personas instruidas y experimentadas de forma correspondiente están autorizadas a conducirlo. No deje nunca a personas de poca confianza o a niños sin vigilancia en el yate. Apagar el motor con el interruptor principal, siempre que no se utilice. Familiarícese a todos los miembros de la tripulación con las características especiales de la instalación de propulsión, los sistemas y, sobre todo, con los riesgos que de ellos emanan.



- » ¡No acceder a la plataforma para bañarse ni al techo del camarote durante la marcha, sobre todo, no a las superficies con vidrio!
- » En la cubierta de proa estará expuesto a aceleraciones más fuertes que en la carlinga. Procure tener suficiente estabilidad y agárrese bien.
- » En la zona de giro de la plataforma de popa no deberá haber ningún obstáculo. ¡Existe el peligro de magulladura!
- » ¡El motor y el accionamiento tienen piezas móviles! Es imprescindible evitar el contacto. ¡Peligro de heridas!

8.9. Nave llena de agua/hundimiento - peligro de inundación



Atención

- » ¡Cierre las válvulas marítimas antes de abandonar el yate durante un tiempo prolongado!
- » Las bombas de sentina no están diseñadas para eliminar una entrada de agua en cantidades mayores, p. ej. a causa de una fuga.
- » Las bombas de sentina se deberán mantener y limpiar en intervalos regulares. El agua de sentina siempre se ha de reducir a un nivel mínimo.
- » En caso de mar encrespada, cerrar las escotillas, los cajones y los huecos de las puertas, para evitar el riesgo de inundación y de entrada de agua.
- » Cuando hace tormenta, es recomendable cerrar todas las escotillas, los armarios, descensos y puertas para evitar la entrada de agua.
- » Cerciórese de que todas las aberturas de paso de agua en las varengas están desbloqueadas.
- » Controle todas las bombas de sentina en intervalos regulares y saque todos los cuerpos extraños de las tubuladuras de aspiración.



Atención

Durante el viaje, siempre tienen que estar cerradas las siguientes aberturas. Será posible abrirlas durante un tiempo muy breve para realizar aquellos trabajos que sean necesarios para el funcionamiento de la nave. Es una lista de aplicación general y no hace referencia a ningún dibujo.

Ítem	Descripción	Ítem	Descripción
1	Escotillas delanteras cubierta	5	Tragaluces, parte lateral, camarotes de invitados
2	Tragaluces, parte lateral, camarote del propietario	6	Ventanas laterales del salón
3	Tragaluces, parte lateral, aseos	7	Escotillas, aseos y salón
4	Tragaluces, carlinga/camarotes de popa	8	Escotilla de descenso

La nave dispone de una carlinga de achique automático, conforme a la descripción en EN/ISO 11812. A pesar de ello, se deberá evitar de la mejor forma posible la entrada de agua a la carlinga y se deberá garantizar la salida de agua en todo momento.

8.10. Colectores de impurezas



- » Las tubuladuras de aspiración de las bombas de sentina en la embarcación y las entradas de agua de fueraborda están dotadas de unos colectores de impurezas para evitar que se atasquen de algas, hojas y cuerpos extraños. ¡Manténgalos siempre libres de cuerpos extraños!

8.11. Peligro de incendio / protección contra incendios

Ya a la hora de diseñar y de construir el yate, hemos prestado especial atención a la prevención de peligros de incendio, por ejemplo, al elegir los materiales, al determinar la distancia entre las llamas de la cocina y los elementos incorporados adyacentes, al seleccionar un motor aislado y al establecer que el espacio de máquinas ha de estar revestido de material aislante pirorretardante.

Usted, como propietario/skipper o usuario del yate debe mantener este estado y observar las instrucciones siguientes.



- » Mantenga las sentinas siempre limpias y desbloqueadas, revise las sentinas en intervalos regulares para verificar que no presentan residuos de combustible u olor a gas.

Atención

NO



- » bloquee ni obstruya nunca las vías de acceso a los extintores portátiles y a los dispositivos de seguridad (válvulas de cierre, dispositivo de conmutación) en los armarios o cajones
- » deje nunca la embarcación sin vigilancia, mientras se estén utilizando la cocina y/o la calefacción
- » guarde nunca material inflamable en las cámaras de máquinas. Los demás objetos en la cámara de máquinas se tienen que amarrar para que no se desplacen y se han de colocar de tal manera que no bloqueen la circulación de aire
- » modifique nunca los sistemas de la embarcación, en especial, el sistema de combustible y el sistema de gas
- » llene nunca los depósitos de combustible, mientras el motor esté en funcionamiento
- » cambie nunca las botellas de gas mientras el sistema de gas esté en uso
- » fume nunca mientras trabaja con gas o combustible
- » coloque nunca cortinas encima de la cocina
- » emplee nunca lámparas de gas en la embarcación

8.11.1. Extintores de incendios

¡Atención! El propietario/batelero es responsable de



- » Controlar regularmente los extintores de la forma especificada por el fabricante.
- » Sustituir los extintores de incendios usados por unos equivalentes y de la misma capacidad.
- » Informar a la tripulación y a los invitados de los lugares en los que se encuentran los extintores y de la forma de utilizarlos.
- » Observar las nuevas disposiciones nacionales de equipamiento para equipos de extinción de incendios

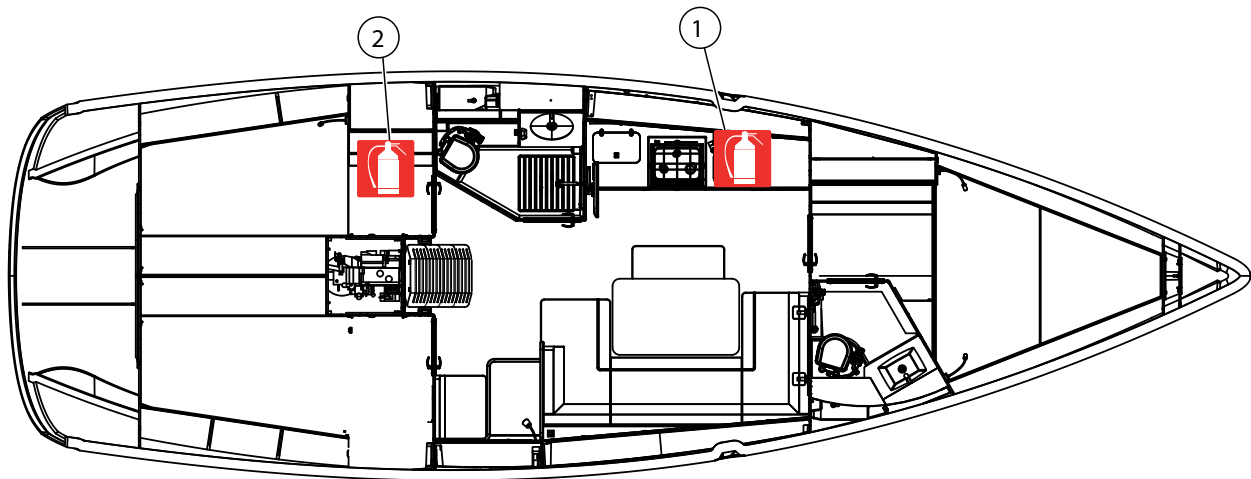
Entre las fuentes de peligro más importantes a bordo se cuentan la cocina en la cocina tipo pantry y el compartimiento del motor. Si pese a todas las medidas de precaución a bordo alguna vez se produjere un incendio, dispondrá de extintores montados en los siguientes lugares. Los lugares de ubicación y las cantidades de llenado de los extintor de incendios se indican a continuación.

8.11.2. Lista de extintores de incendios

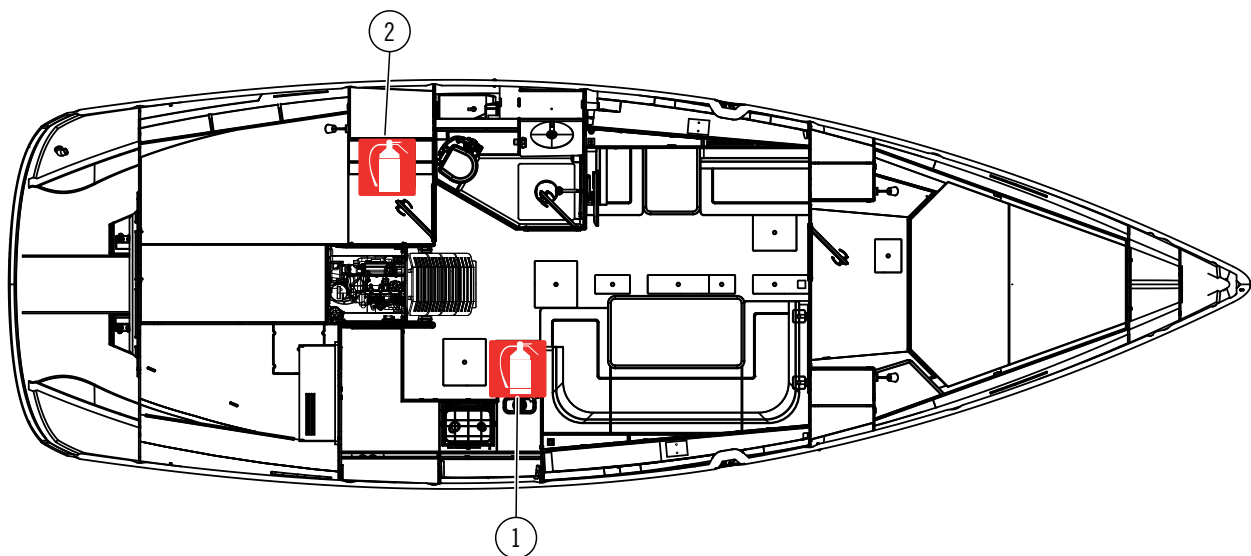
Por favor, observe al respecto los dibujos siguientes. Se recomienda sacar fotocopias de los planos y de colgarlos o de colocarlos en los camarotes. Por favor, observe los manuales y las descripciones específicas del producto para los distintos extintores y equipos.

Ítem	Cantidad	Descripción de la actividad	Tipo de extintor
1	1	Extintor de incendios en la cocina tipo pantry debajo del fregadero	Gloria 2 kg, polvo ABC 89 B Medio de extinción SP 152/ 07 - 15 bares, nitrógeno
2	2	En cada camarote de popa (véase la etiqueta), en las cajas de almacenamiento pequeñas delante de los armarios suspendidos	Gloria 2 kg polvo ABC polvo 89 B, medio de extinción SP 152/07 - 15 bares, nitrógeno
3	1	Extintor de incendios en la cubierta: en la carlinga (caja de almacenamiento, lado babor)	Gloria 2 kg, polvo ABC 89 B Medio de extinción SP 152/ 07 - 15 bares, nitrógeno

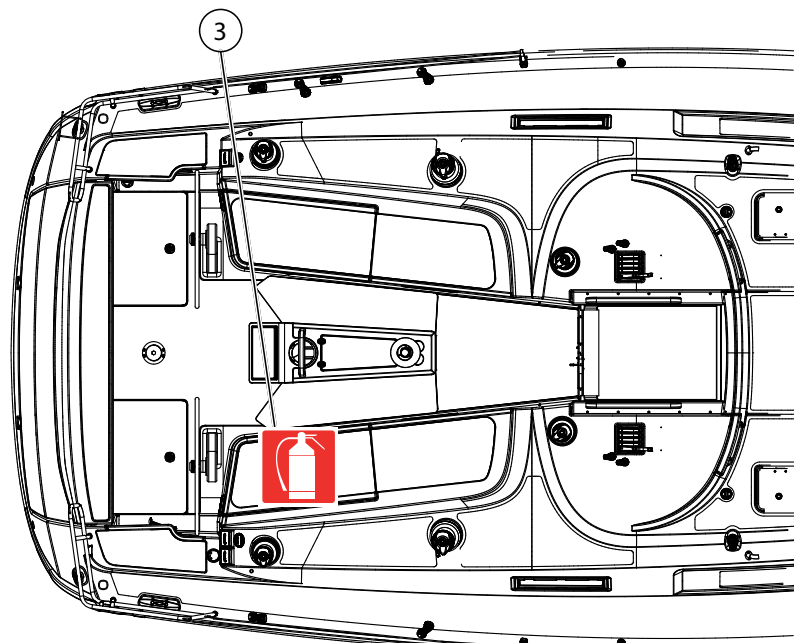
8.11.3. Ubicación de los extintores de incendios a bordo del Cruiser 41, versión de 3-2 camarotes



8.11.4. Ubicación de los extintores de incendios a bordo del Cruiser 41, versión de 2-1 camarotes



8.11.5. Extintores a bordo



Véase la leyenda más arriba, en el párrafo «8.11.2. Lista de extintores de incendios» en la página 78.

8.12. Salida de emergencia en general

Información

Todas las salidas, excepto las salidas principales normales y las escotillas con escalones, llevan unos letreros especiales.

Se recomienda sacar fotocopias de los planos y de colgarlos o de colocarlos en los camarotes.

¡Atención! El propietario/batelero es responsable de,



- » Informar a la tripulación sobre las salidas normales y las salidas de emergencia.
- » Controlar en intervalos regulares el marcado de las salidas de emergencia y de los medios auxiliares especiales, como por ejemplo, escalones y escaleras.

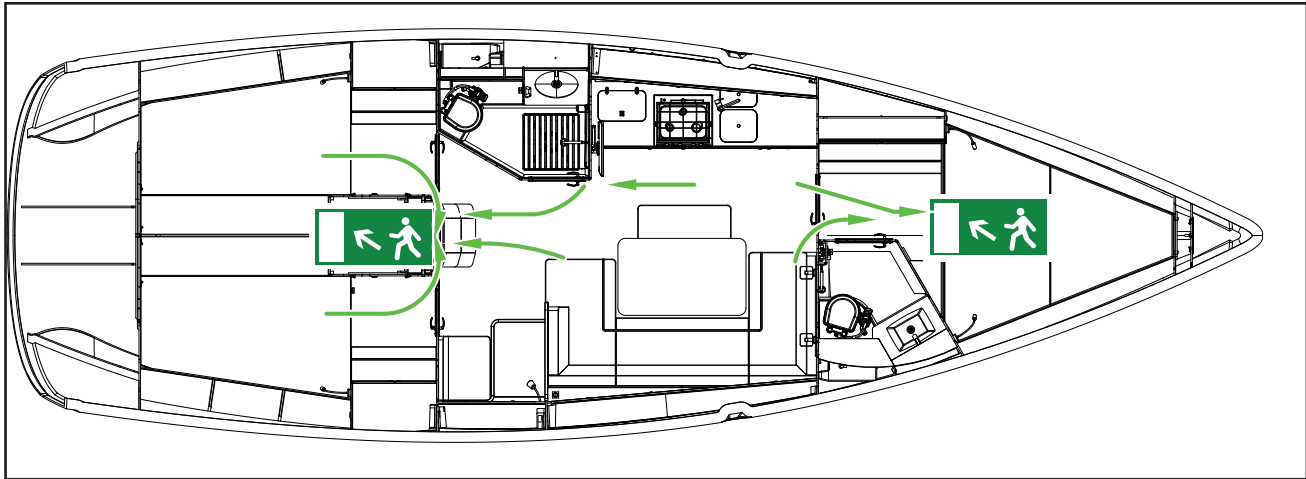
Advertencia

¡No bloquee nunca las salidas ni las salidas de emergencia, ni siquiera durante un periodo corto!

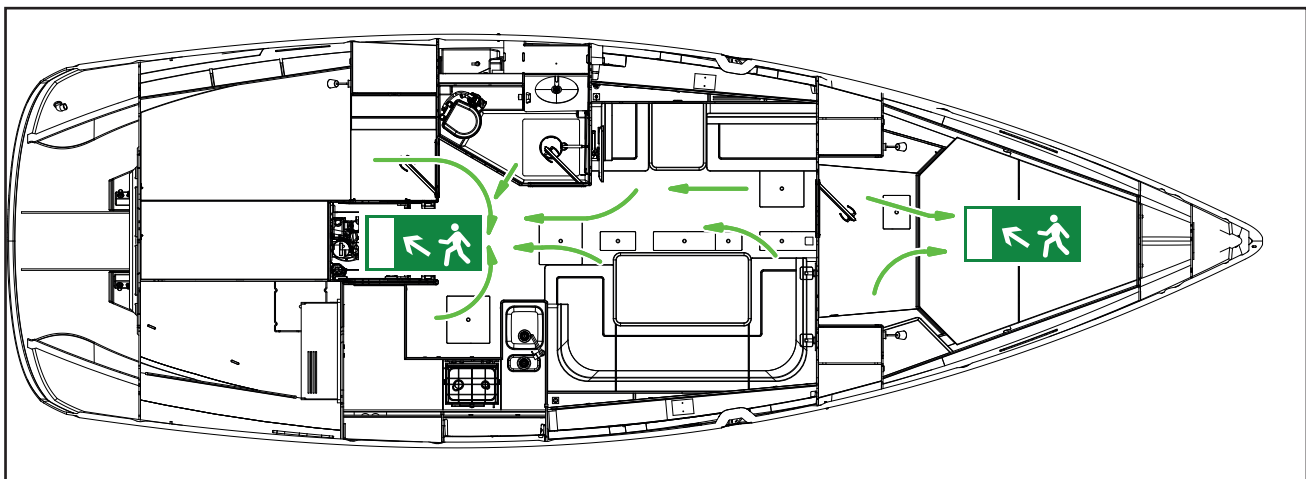
8.13. Salidas de emergencia en la vista desde arriba

Existen las siguientes salidas/aberturas de emergencia en el yate. Por favor, observe los siguientes planos en perspectiva:

8.13.1. Plano de salidas de emergencia de la variante de 3-2 camarotes



8.13.2. Plano de salidas de emergencia de la versión de 3-2 camarotes



8.14. Balsa neumática

El astillero, por principio, suministra las embarcaciones de BAVARIA sin equipamiento de seguridad. Es la obligación del batelero ocuparse de que en todo momento se encuentre a bordo un equipo de seguridad autorizado y en buenas condiciones de uso. Las balsas neumáticas se pueden guardar en uno de los cajones en la carlinga. Es posible acceder a las mismas desde la escotilla del cajón en la carlinga. Por favor, tenga en cuenta que las tapas de las escotillas estén marcadas de forma correspondiente con un letrero e informe a la tripulación y a sus invitados antes de iniciar el viaje sobre los medios de salvamento y de la forma de usarlos. Recomendamos instruirlos, sacando a la vez las balsas neumáticas del compartimiento.

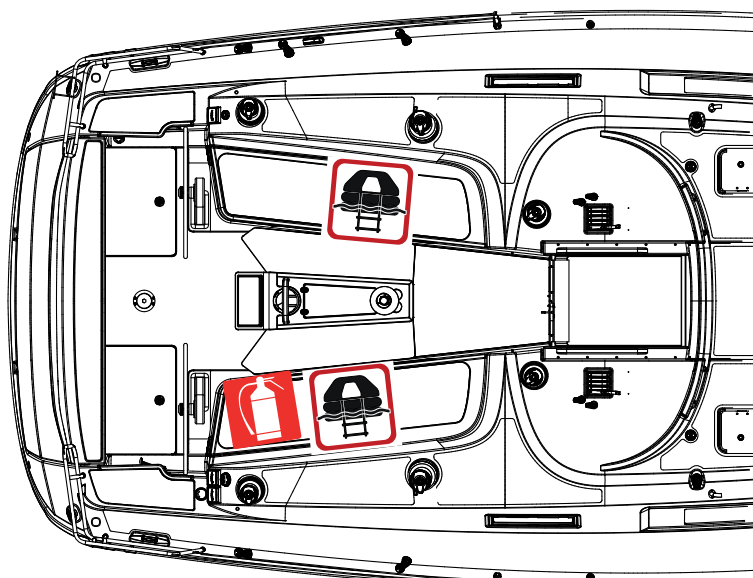
Las balsas neumáticas se pueden guardar en los siguientes lugares:



- » en la caja de almacenamiento lado de estribor (enfrente de la columna de mando)
- » en la caja de almacenamiento lado de babor (justo enfrente de la columna de mando)

8.15. Plano de la carlinga con lugar para guardar las balsas neumáticas

En el siguiente gráfico se ven los posibles lugares para guardar las balsas neumáticas. Por favor familiarícese con la situación real a bordo.



8.16. Culada

¡Atención! En caso de culada:



- » ¡No bloquee nunca las salidas ni las salidas de emergencia!
- » Controle inmediatamente la hermeticidad del casco completo, empezando por el área de sentina, luego en la zona de la quilla y allí, sobre todo, los pernos, la zona de los árboles del timón y del engranaje de sail-drive, en particular aquellos puntos, en los que el accionamiento sale del casco y el cimiento del saildrive en la nave.
- » En todo caso, vuelva al puerto solo a velocidad reducida, recoja las velas y conduzca con especial cuidado para que el yate se vea expuesto a la menor carga dinámica posible.
- » Vuelva a revisar la estructura y las piezas adheridas al casco al retornar al puerto.
- » En tierra, revise la parte subacuática de la embarcación.

8.17. Transporte, grúas, resbalamiento lateral y almacenamiento

Su yate BAVARIA Cruiser 41 está concebido y construido para usarlo en el agua. Naturalmente también es posible transportarlo por tierra. Sin embargo, debido a sus dimensiones, únicamente es posible realizar un transporte especial a través de una empresa especializada que cuente con vehículos apropiados.

Hoy día, las embarcaciones se mueven con ayuda de grúas u otros equipos elevadores especiales. De ser posible, se usará un travesaño, a fin de reducir las fuerzas de empuje laterales que actúan sobre la nave.

Atención



- » Antes de elevar la nave, es necesario fijarla con cabos de proa y popa. Los cabos empleados para la elevación mediante grúa se deberán fijar bien para evitar que se desplacen.
- » ¡Se sobreentiende que está prohibido permanecer bajo cargas suspendidas!

8.17.1. Elevar mediante grúa

En muchos puertos, los yates se llevan a tierra con ayuda de grúas y dispositivos especiales de elevación. Para ello, las correas se deberán colocar teniendo en cuenta la resistencia de la nave y la distribución del peso. De ser posible, se ha de elevar la nave en posición horizontal conforme a su asiento en el agua. Preste particular atención a la hoja de timón y al engranaje de saildrive con hélice.

Si empleara la misma grúa repetidas veces, recomendamos marcar la posición de las correas con cinta adhesiva debajo del borde de la cubierta.

Es imprescindible observar que las opciones y los pesos adicionales, también dispuestos en un lugar alejado pueden tener como consecuencia una posición modificada de los lazos. En tal caso, también tendrá que modificar el marcado de las mismas. BAVARIA no asumirá ninguna responsabilidad por el proceso de elevación con grúa.

Atención - Peligro: Preste particular atención a lo siguiente:



- » Durante el proceso de elevación con grúa no debe haber personas a bordo.
- » Cada modificación de los pesos, como por ejemplo, los líquidos de los depósitos, las personas a bordo, etc. repercutirá en una modificación del centro de gravedad.
- » La anchura de los puntos de suspensión en sentido transversal a la nave, en todo caso, tiene que ser más ancha que el ancho más grande de la nave.
- » Solicite los trabajos de elevación con grúa a personal asegurado y experto en la materia

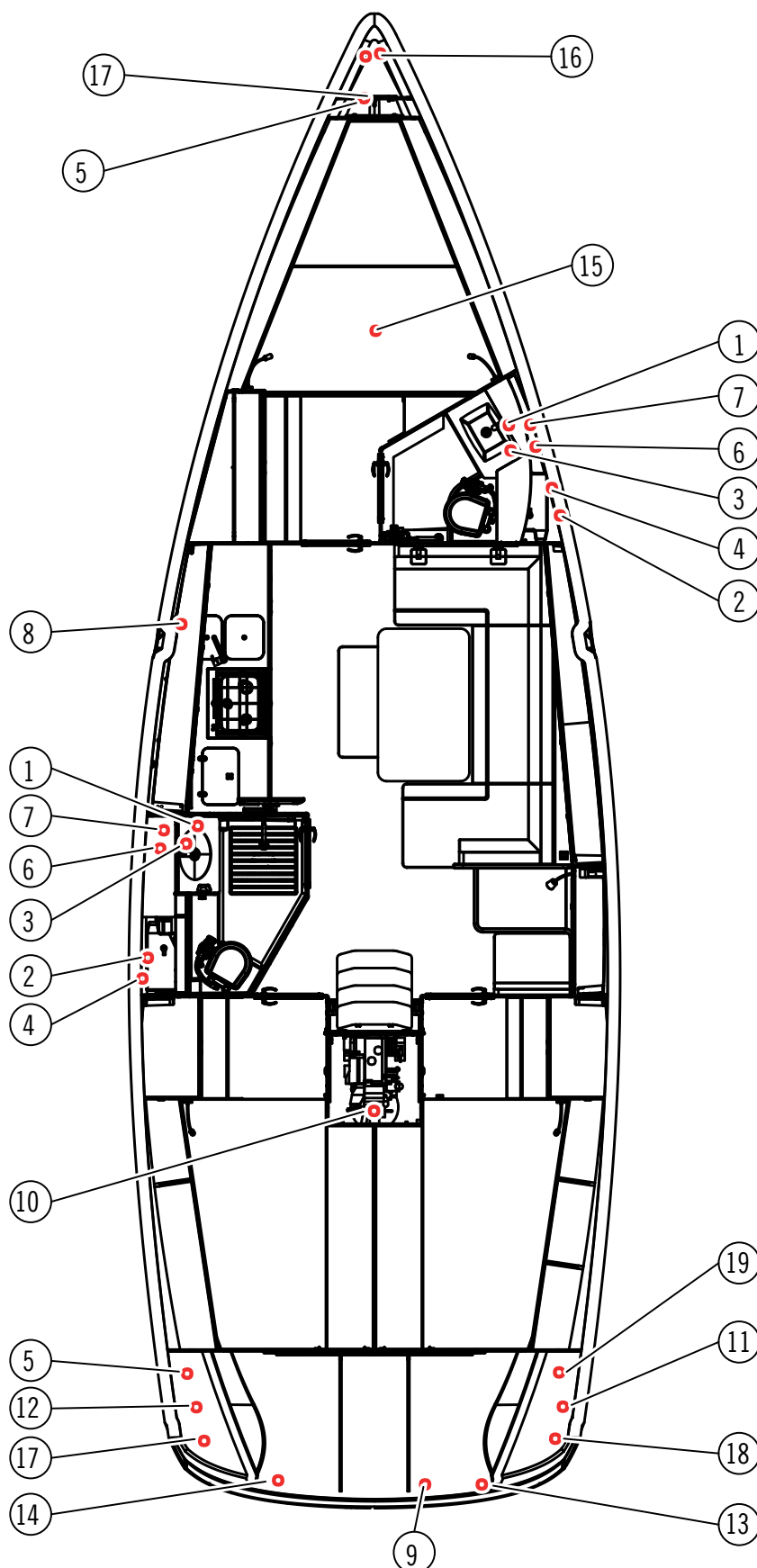
8.18. Lista de los racores de paso (visión de conjunto de los racores de paso)

En el casco de la embarcación se encuentran instaladas las siguientes aberturas. Estas naturalmente dependen de las opciones instaladas. Esta leyenda es válida para ambos esquemas (variantes de la distribución de camarotes).

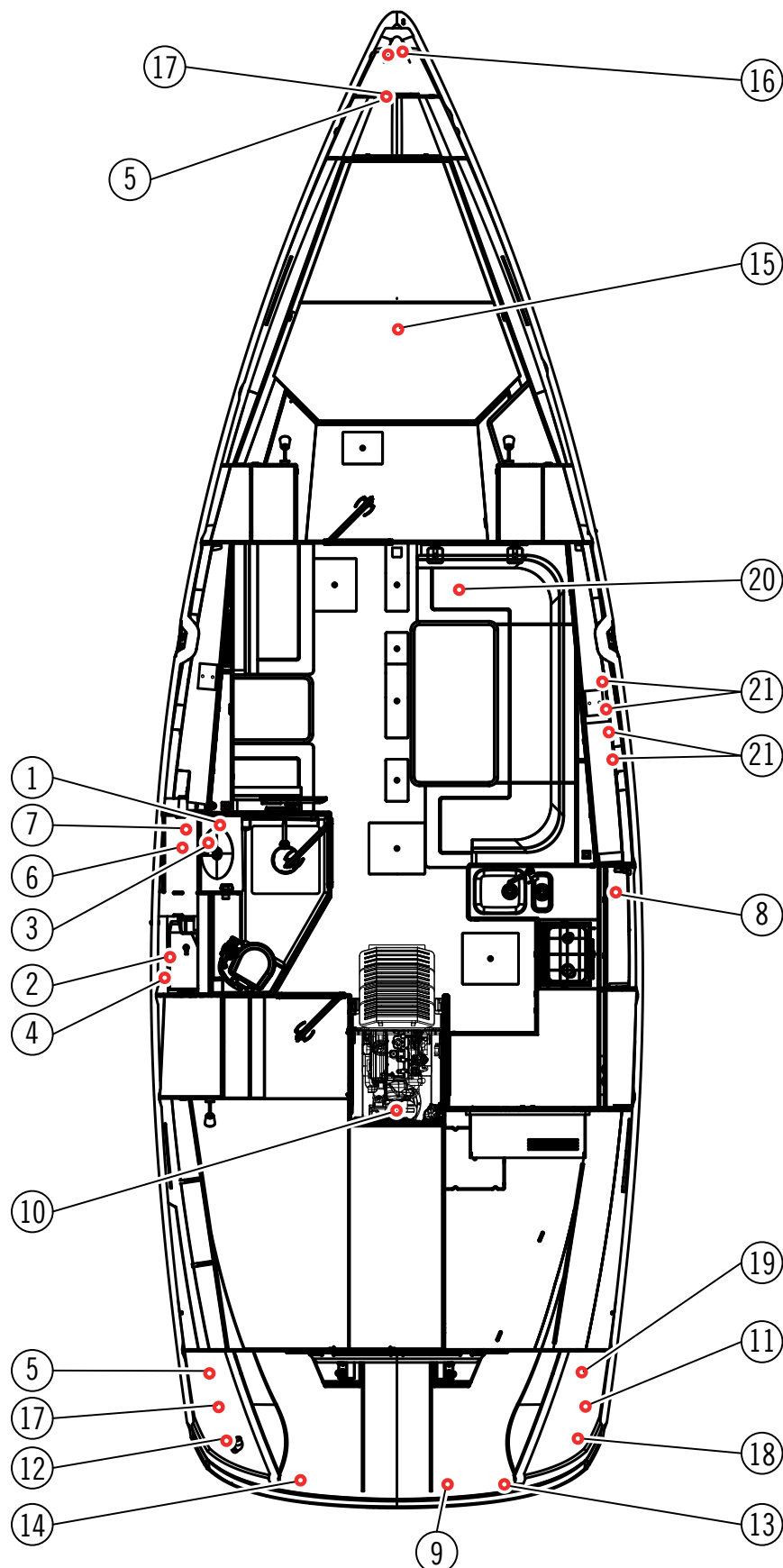
Ítem	Descripción	Ítem	Descripción
1	Aspiración, aseo	12	Salida motor
2	Succión de cubierta del depósito de excrementos	13	Salida, bomba de achique manual
3	Salida depósito de excrementos	14	Achique, caja de gas
4	Purga de aire del depósito de excrementos	15	Corredera/ ecómetro
5	Ventilación depósito de agua fresca	16	Extracción de agua, caja del ancla
6	Salida lavabo	17	Tubuladura de relleno de agua fresca (en parte opcional)
7	Salida, baño/ducha (opción)	18	Tubuladura de relleno, combustible diésel
8	Salida fregadero cocina	19	Purga de aire del depósito de combustible
9	Salida, bomba eléctrica de sentina	20	Aspiración sistemas de aire acondicionado/ bomba del aire acondicionado (opción)
10	Saildrive	21	Salidas, sistema de aire acondicionado (c/u con cárter) (opción)
11	Salida del sistema de calefacción (opción)		

Las aberturas del casco son zonas especialmente expuestas a riesgos, dado allí es muy probable que penetre el agua. Por esta razón, es conveniente revisar regularmente el estado en que se encuentran estas zonas. También es importante utilizar regularmente las válvulas, para así garantizar que giren perfectamente bien. Adicionalmente recomendamos mantener cerradas, en la medida posible, las aberturas del casco mientras no se utiliza la embarcación. Esto no aplica a las ranuras y aberturas de sentina, ni a las aberturas de agua de refrigeración, necesarias para el funcionamiento de la nave.

8.18.1. Ubicación de las aberturas del casco en la versión de 3-2 camarotes (en el plano también aparecen las opciones)



8.18.2. Ubicación de las aberturas del casco en la versión de 2-1 camarotes (en el plano también aparecen las opciones)



Información - Mantenimiento

- » Es fácil reconocer, si una válvula esférica está abierta o cerrada:
 1. CERRADA: la palanca está en sentido transversal con respecto al tubo flexible o al tubo
 2. ABIERTA: la palanca está en la misma dirección que el tubo flexible o el tubo
- » Es importante comprobar en intervalos periódicos la estanqueidad de los racores de paso. Apretar las válvulas y verificar su suavidad de marcha, revisar que las abrazaderas de los tubos flexibles estén bien fijadas y que no presenten daños por corrosión

8.18.3. Varadero

Si la nave se lleva a tierra con un equipo convencional de varadero es posible dejarla en la quilla. Entonces el yate estará en una posición inestable y, por lo tanto, es necesario bloquearlo hacia los lados y también hacia adelante y atrás para evitar que se vuelque.

Atención: Preste particular atención a lo siguiente:

- » Durante este proceso no debe haber personas a bordo.
- » La nave tiene que estar bloqueada para evitar que se vuelque o incline
- » Solicite los trabajos de varadero «siempre» a una empresa especializada que cuente con los conocimientos correspondientes
- » En el mejor de los casos, el yate estará en un soporte hecho a medida, que aplique la carga por presión apropiada en los lugares adecuados del casco.
- » Para guardar el yate durante un tiempo de mayor duración recomendamos encarecidamente usar un armazón adecuado de transporte y almacenamiento. Su operador comercial o socio de servicio con gusto se ocupará de estos trabajos.

8.18.4. Almacenamiento

El yate, por principio, siempre se ha de guardar un armazón adecuado de transporte y de almacenamiento. No está permitido dejar la nave apoyada en tres puntos. La capa exterior deberá tratarse con cuidado. El apoyo siempre será en una superficie de mayor tamaño. Las superficies de contacto deberán ser grandes y no demasiado blandas. A la hora de apoyar el casco, se deberán cargar todos los apoyos de manera uniforme. En cuanto a las demás medidas a adoptar en caso de guardar la nave durante un tiempo de mayor duración, sobre todo en épocas de frío, por favor observe también las medidas descritas en el párrafo «Guardar la embarcación durante los meses de invierno».

Los mejores lugares para guardar el yate se encuentran en la zona de un mamparo interior y con una estructura. Ocúpese de que los puntos de apoyo se encuentren siempre en una zona suficientemente estable.

9. Mantenimiento/cuidado/trabajos en la nave



Atención

- » Una persona cualificada deberá examinar y documentar cualquier tipo de modificación que afecte la seguridad de la embarcación antes de llevarla a la práctica, (por ejemplo, la instalación de un depósito adicional de agua, modificaciones del sistema eléctrico, etc.)
- » Cualquier modificación de la distribución de la carga puede influir considerablemente en la estabilidad, la estiba y el comportamiento de la embarcación.

9.1. Mantenimiento de las instalaciones eléctricas



Información

- » Asegure que los cables estén fijos.
- » Controle todos los aislamientos de cables para detectar si presentan indicios de defectos o desgaste.
- » Controle todos conectores para verificar que no presenten corrosión. Los conectores o enchufes con corrosión deberán sustituirse o, por lo menos, limpiarse esmeradamente.
- » Apriete bien todas las uniones y rocíelas con un aceite de conservación adecuado.



Atención

- » A fin de evitar que el dínamo produzca chispas o se dañe, saque siempre los cables de la batería antes de realizar trabajos en el sistema eléctrico del motor.
- » No está permitida la conexión eléctrica de equipos a conexiones de voltímetro



Advertencia

- » Los trabajos en sistemas eléctricos pueden provocar descargas eléctricas peligrosas y la producción de chispas.
- » **Antes** de controlar cables y uniones eléctricas, separe siempre todas las fuentes de corriente eléctrica y las baterías a través de interruptores e instalaciones de mando y saque los fusibles de los sitios correspondientes.

9.2. Mantenimiento en general

9.2.1. Limpieza

De ser posible, limpie su yate inmediatamente después de haberlo sacado del agua. Bajo determinadas circunstancias los equipos de limpieza de alta presión pueden limpiar bien las posibles incrustaciones. El comercio ofrece varios productos para el cuidado de las superficies. Para embarcaciones que se utilizan en agua de mar: los restos de sal acumulan el agua y aceleran el proceso de corrosión. Por esta razón, siempre que sea posible lave el yate con agua limpia.

Solo está permitido utilizar productos de limpieza biodegradables, especiales para naves. Por ningún motivo utilice productos de limpieza abrasivos. Estos pueden arañar y blanquear las superficies. La suciedad gruesa siempre deberá quitarse con agua limpia y un producto de limpieza adecuado. Para quitar manchas de cal (gotas de agua secas) recomendamos usar vinagre de vino.

Para la limpieza y el cuidado de los colchones, lo mejor es utilizar un detergente para colchones usual en el comercio. Antes de utilizarlo, recomendamos probar el detergente en una superficie pequeña en un sitio no visible del colchón.

La pintura de la parte subacuática deberá renovarse periódicamente. De esta forma se evita la incrustación de algas y conchas. También las partes de la nave que se encuentran en el agua deberán limpiarse de vez en cuando con un limpiador de alta presión.

9.2.2. Cuidado de la cubierta y los revestimientos de la cubierta

La madera se torna de color gris a causa de las influencias meteorológicas sin que ello afecte demasiado las características de la madera. Pese a que la madera es resistente a los efectos de la intemperie, en parte es necesario aplicar una capa de pintura protectora.

Productos para el cuidado:

Los **aceites protectores de madera** son productos que penetran profundamente en la madera y que, bajo la influencia de calor y humedad, afectan la adherencia de los materiales de llagueado. Esto puede producir el desprendimiento de los flancos de juntas y, por consiguiente, puntos permeables en las juntas de la cubierta.

Las lacas una vez endurecidas, se encuentran también en las juntas en forma de capa. Dependiendo del producto, se pueden producir superficies pegajosas en la zona de las juntas. En el transcurso del tiempo, la mayoría de las lacas se separa de las juntas en forma de escamas. Esto perjudica el aspecto de la cubierta de madera y hace que las juntas en parte presenten fisuras.

Detergente de teca: solo deberían utilizarse si no contienen otras sustancias más que jabón natural. Los aditivos como el ácido fosfórico o el ácido oxálico que se emplean frecuentemente como aditivos de blanqueadores, son sustancias cáusticas y corrosivas que atacan el material de las juntas y provocan el envejecimiento prematuro de las mismas.

Por ello recomendamos limpiar la cubierta de madera con agua limpia, en caso dado con una pequeña cantidad de jabón neutro y un lampazo/fregona. Si la suciedad fuere mayor, también podrá utilizar una esponja dura.

Los limpiadores de alta presión provocan el desprendimiento de partículas de madera blanda y de los bordes de las juntas, por lo que por ningún motivo se recomienda usarlos.

En caso de periodos largos de calor y sequía es conveniente mojar la cubierta regularmente para evitar que la madera se seque demasiado. Una pérdida demasiado fuerte de humedad provoca la contracción de la madera y, por consiguiente, una carga adicional para las juntas. Bajo condiciones desfavorables esto puede conllevar el envejecimiento prematuro y/o puntos permeables de las juntas.

Si se observan meticulosamente estas sencillas reglas se podrá aumentar considerable la duración de la cubierta de madera.

9.2.3. Cuidado del acero fino

La resistencia a la corrosión del acero fino se basa en el hecho de que, junto con el oxígeno atmosférico, forma una suave película con un potencial electropositivo. Los expertos lo denominan Cr pasivo. Sin embargo, en la serie galvánica de elementos según los potenciales, el cromo es negativo y menos fino que el hierro. Si se destruye esta fina película protectora, el acero fino se vuelve Cr activo y, con ello, menos fino que el cromo puro. Y entonces comienza la corrosión.

A mucha gente le molestan las manchas de color pardusco causadas por corrosión superficial o por la cascarilla, muy común en todos los puertos cercanos a una ciudad. En cuanto la corrosión superficial se deposita en la película protectora del acero fino, destruye la pasividad de cromo de forma muy agresiva y rápida.

El acero fino solo permanecerá brillante durante largo tiempo si se cuida regularmente. Acostúmbrese a lavar con mucho esmero los soportes de la barandilla, las cestas de popa y proa y los herrajes de acero fino cada vez que lave el yate con agua dulce. El agua dulce quita la sal, el hollín y la herrumbre ligera, con lo que la capa protectora puede «respirar» y desempeñar su función. Si los herrajes de acero fino de su nave presentare manchas parduscas, podrá emplear casi cualquier producto de limpieza para metal, usual en el comercio, para el cuidado de los herrajes de acero fino de la embarcación, por ejemplo, abrillantadores normales, como los que se usan para el casco.

9.2.4. Velas

Las velas son de Dacron. Este material es muy robusto y resistente. Las velas de este tipo conservan su forma durante bastante tiempo. La lámina de velas laminadas debe ser protegida especialmente contra el contacto con herrajes de aristas vivas. Por ello, por favor controle antes de la primera puesta de su vela el aparejo fijo y corriente como por ejemplo: levas de crucetas, pasadores no pegados, bloques de aristas vivas en los burdavolantes, etc. Las partes de la vela que podrían rozar en las crucetas y los obenques deben protegerse mediante tejido autoadhesivo (tela numérica) en ambos lados. Esto vale también para el pujamen que puede rozar contra el alambre de la barandilla.

Indicación e información



- » No olvide que los daños de la lona se deben casi siempre a un tratamiento indebido de la vela. Especialmente si ésta golpea excesivamente, es expuesta constantemente a la radiación ultravioleta o es guardada (doblada) incorrectamente.
- » Si tuviera alguna pregunta relacionada con las lonas de velas no dude en ponerse en contacto directamente con el velero o el fabricante.
- » No saque descuidadamente de los carriles los carros de escotas alojados sobre bolas para no dispersar las bolas en la cubierta.
- » Emplee para ello un trozo de carril con extremos cerrados.

9.2.5. Pintura

Consulte con el establecimiento de almacenamiento o el astillero de servicio sobre cuestiones relacionadas con la pintura. Es conveniente usar los productos de una misma serie de un fabricante.

9.2.6. Piezas de desgaste y de recambio

Si llegara a necesitar repuestos y las piezas originales no estuvieran disponibles, guíese por los valores de solidez de las piezas originales para mantener el yate al mismo elevado nivel técnico que tenía en el momento de la entrega.

9.3. Reparaciones

Cualquier taller especializado podrá llevar a cabo las reparaciones de la estructura del yate (laminado total de poliéster y laminado tipo sandwich de poliéster), observando las reglas generales para el trabajo con resina de poliéster. El equipamiento interior está diseñado de tal manera que sea posible a casi todas las zonas sin necesidad de destruir alguna pieza. Para el equipamiento técnicos, por favor, consulte con un taller especializado. Su operador comercial con gusto le ayudará.

9.4. Guardar en depósito durante el invierno

Si no se toman las medidas de precaución necesarias para proteger durante el invierno su embarcación y los equipos de la misma, así como los distintos dispositivos a bordo, estos pueden sufrir daños. Este manual contiene varias sugerencias relacionadas con las medidas a adoptar para guardar la embarcación durante los meses de invierno. Por regla general:

- » también los establecimientos de almacenamiento de invierno deberán contar con la técnica actual. Esto es válido tanto para las condiciones ambientales del almacén como para los soportes, la protección contra incendios a el acceso a su yate.
- » Asimismo debe cumplir reglas fijas para trabajos, que los propietarios deben realizar a fin de no afectar a los demás deportistas acuáticos.

En lo posible los siguientes objetos deben sacarse de la nave y guardarse por separado en un lugar no demasiado frío durante el invierno:

- » Documentación de la embarcación y otros documentos (por ejemplo, este manual)
- » Cartas marinas, libros, instrumentos
- » Colchones, acolchados, mantas y sacos de dormir
- » Alimentos
- » Equipo de seguridad
- » Bote neumático y balsa neumática
- » Velas y bimini tops
- » Botellas de gas
- » Cabos y escotas

Cumpla las indicaciones que figuran en el manual de instrucciones de uso del motor.

- » Almacene las baterías en estado cargado en un lugar bien ventilado y protegido contra las heladas.
- » Engrase todos los cables y componentes de control móviles de la instalación de mando.
- » Separe los conductos de las botellas de gas y guarde las botellas de gas en un lugar seguro y apropiado.
- » Recambie los componentes cuyo funcionamiento o estado parecen ser dudosos.

Sugerencias:

Antes de guardar la embarcación durante el invierno deberá dedicar especial atención a los siguientes objetos, protegiéndolos correspondientemente:

- » Limpie las sondas de corredera y la sonda de ecómetro.
- » Recomendamos limpiar los sistemas eléctricos y conservarlos periódicamente con el material adecuado.
- » Las tuberías de agua se limpian con ácido poco agresivo, como, por ejemplo, vinagre blanco.
- » Recomendamos desarmar y engrasar las válvulas de agua.
- » Vacíe completamente todos los depósitos que no contengan combustible.
- » Vacíe los retretes.
- » Saque toda el agua de la embarcación y protéjala contra la penetración de aguas pluviales.



- » En caso de heladas será necesario vaciar la instalación de WC y el sistema completo de agua fresca.
- » En caso de heladas se deberá vaciar el circuito de agua de mar del equipo de motor o protegerlo con un anticongelante adecuado.
- » El timón se deberá fijar de tal manera que no pueda moverse. (Esto se logra inmovilizando la rueda del timón).

Almacenamiento de invierno del motor y generador:

Por principio, solicite los trabajos de mantenimiento y los trabajos preparativos para guardar la nave y el motor durante la época de invierno a una empresa especializada. En todo caso se deberán adoptar las siguientes medidas:

- » Llenar completamente los depósitos de combustible, a fin de mantener al nivel más bajo posible la condensación de agua
- » Cambiar el ánodo sacrificial en la hélice (en caso necesario)
- » Vaciar el agua refrigerante del motor y seguir las instrucciones del fabricante. Cerciórese de que el agua refrigerante del motor contenga una cantidad correspondiente de anticongelante.
- » Distensar todas las correas (generador dinamo, otros grupos accionados por motor).

Mástil y jarcias:

Seguramente no siempre va a ser posible cumplir todas las instrucciones mencionadas a continuación, sin embargo, recomendamos realizar los siguientes trabajos antes de guardar la nave:

- » Plegar el mástil.
- » Quitar el aparejo fijo y corriente.
- » Comprobar los cables y demás líneas.
- » Comprobar que los pernos, los tensores y demás anclajes no presenten síntomas de fatiga o fisuras.
- » Lavar todas las piezas de aluminio con agua fresca.
- » Lavar todos los cabos con agua fresca y guardarlos en un lugar seco.
- » Lavar todas las poleas de inversión en el palo y la botavara. (engrasarlas una vez que estén secas).

10. Protección del medio ambiente

Ya a la hora de diseñar la nave, BAVARIA tuvo muy en cuenta no contaminar innecesariamente el medio ambiente. Hay una serie de disposiciones y sugerencias relacionadas con la protección del medio ambiente. Le rogamos tenerlas en cuenta al utilizar la nave. A continuación, encontrará una lista de las principales indicaciones relacionadas con el respeto del medio ambiente. Contribuya mediante el manejo responsable de su yate a no perjudicar a la naturaleza en un grado mayor al evitable. ¡Por favor observe los párrafos siguientes!

Combustibles y aceites

Los combustibles y aceites contaminan en gran medida el medio ambiente, ya que su descomposición dura mucho tiempo. Pueden afectar a la naturaleza y ocasionar daños.

Al estar a bordo, manipule estas sustancias con cuidado de manera que no entren en contacto con el agua a la hora de repostar o de llenar y vaciar los depósitos. Proceda con mucha precaución a la hora de llenar el depósito de gasolina de su yate. Si coloca un paño alrededor del tubo de carga podrá evitar que el combustible de la pistola del surtidor contamine el agua. Encontrará más información sobre el nivel de carga máximo en el párrafo «Repostar combustible». En el manual del motor encontrará, además, un diagrama con la curva del consumo específico de combustible. Esta le indica cuál es el número ideal de revoluciones del motor. Antes del achique de la nave, preste atención a que no haya aceite en el agua de sentina. Utilice medios especiales para recoger el aceite, para limpiar el agua de sentina y para transportar por bombeo el agua de sentina a unos bidones especiales, para luego, estando en tierra, eliminarlos de la forma debida.

Desperdicios

Para los deportistas se sobreentiende que los desperdicios no se echan al agua. Lo mismo vale para los desperdicios biodegradables, vidrio y metales. Recomendamos prever un lugar fijo en una de las cajas de almacenamiento para la basura de a bordo. Después de desembarcar, se deberán clasificar y eliminar los desperdicios.

Ruido

Hoy en día, el ruido es una de las mayores cargas para el medio ambiente. Un escape mojado de un motor diésel con silenciador reduce considerablemente el ruido del motor. Los cojinetes de goma, el acoplamiento elástico y el aislamiento del compartimiento del motor reducen adicionalmente las emisiones de ruidos. Sin embargo, evite aumentar demasiado rápido la velocidad del motor y reduzca el número de revoluciones en zonas de mucho tráfico.

Oleaje

Las zonas litorales naturales son sensibles al oleaje. Mantenga una distancia suficiente a estas zonas. La formación de olas de su yate le indicará que debe reducir la velocidad a fin de evitar un oleaje innecesario. Preste atención a los letreros de advertencia correspondiente en vías fluviales estrechas.

Gases de escape

Controle regularmente los gases que salen del escape. Procure que no se formen ni humo negro ni nubes azules. Si se llegan a producir, deberá limpiar el filtro de aire del motor (cosa que usted mismo puede hacer) o un taller especializado tendrá que reajustar el motor. En el puerto, siempre se dará preferencia a la conexión de tierra para usarla como fuente de corriente eléctrica y no al motor en marcha.

Pintura antiincrustante, pintura

La parte subacuática de cada yate deberá estar protegida con una pintura antiincrustante, dado que las incrustaciones suponen, a la vez, una mayor resistencia. La paleta de pinturas protectoras, entretanto, es muy amplia y la eficacia muy variada. Por esta razón, la pintura deberá estar adaptada tipo de aguas. Siga el consejo del especialista. Es conveniente usar pinturas que surtan efecto durante muchos años sin producir abrasión.

Si fuese necesario quitar esmerilando la pintura antiincrustante, consulte a su almacén sobre las medidas a tomar. A la hora de realizar trabajos de esmerilado, deberá cubrir la superficie debajo del yate con una lona o una lámina para recoger el polvo de esmerilado (basura tóxica).

Recomendamos utilizar pintura antiincrustante no tóxica.

Quitapinturas

La mayoría de los quitapinturas contienen agentes agresivos, por lo que no es conveniente utilizarlos. Se dará preferencia a la remoción mecánica de las capas de pintura. Elimine estos residuos sin dañar el medio ambiente

Agua sucia

El yate está dotado de un depósito para recolectar las aguas residuales de los aseos. Estos se pueden vaciar en los puertos mediante unas estaciones de bombeo especiales. Es de suma importancia tener presente que en aguas en las que se prohíbe evacuar las aguas residuales, el tubo de unión para el bombeo directo hacia fuera, o bien, una válvula marítima están cerrados y en ciertos casos incluso precintados.

La capacidad del depósito es limitada. Recomendamos utilizar, en la medida, los aseos en los puertos náuticos u otros lugares en tierra. Es imprescindible observar que existen, por ejemplo, los acuerdos para el Mar Báltico (MARPOL), que prohíben la introducción de excrementos de depósitos. Algunos países han decretado disposiciones que prescriben el sellado de las salidas.

Protección de la naturaleza

- » Contribuya mediante el manejo responsable de su yate a no perjudicar a la naturaleza en un grado mayor al evitable. Observe las instrucciones relacionadas con espacios naturales protegidos, parques nacionales y otras reservas naturales.
- » Observe las disposiciones escrito y no escritas sobre la protección práctica de la naturaleza.
- » En caso de que esté permitido navegar por espacios naturales protegidos, será imprescindible respetar las disposiciones allí válidas.
- » Trate en lo posible de observar y fotografiar animales desde lejos. No atraque en aguas bajas en bancos de focas, para no estorbar o ahuyentar a estos animales. Guarde una distancia mínima de 300 metros (de ser posible más) a las zonas de reposo de focas y de pájaros, manteniéndose en todo caso cerca del agua navegable marcada. Desplácese en estas zonas solo a una velocidad baja.
- » Observe también los tratados internacionales para prevenir la contaminación de las aguas de los mares.

11. Comentarios e indicaciones finales

Este manual sigue las instrucciones de la norma europea homologada EN 10240. Seguramente considerará obvio algunas partes del contenido. Sin embargo, esperamos que la lectura de cada uno de los capítulos le ayude a entender los sistemas técnicos y los principios. El objetivo de este manual es explicarle los temas relevantes de la CE, sobre todo, aquellos relacionados con la seguridad.

Entre los temas no tratados en el manual se cuenta, por ejemplo, el equipo de seguridad personal, dado que esto le compete exclusivamente al skipper. Se sobreentiende que tiene que haber dispositivos de salvamento suficientes para todas las personas a bordo. Pero también hay que tener en cuenta la adquisición y el mantenimiento de una balsa neumática, así como las señales de socorro, el botiquín, las herramientas necesarias para reparaciones, etc.

Dado que la directiva europea de embarcaciones de recreo concede especial atención a la protección contra incendios, quisiéramos mencionar que los extintores deberán mantenerse en intervalos regulares y que es tarea del skipper, instruir a su equipo sobre la manipulación de los mismos.

Quienes están preparados para actuar en un caso de emergencia, generalmente nunca tienen que hacerlo. El yate debería estar dotado de los medios auxiliares apropiados, por si alguna vez se produjera un caso de emergencia.

Indicación:

Estamos trabajando continuamente en el perfeccionamiento de nuestros yates. Rogamos su comprensión de que nos vemos obligados a reservarnos el derecho a modificaciones del alcance de suministro en cuanto a la forma, al equipamiento y a las características técnicas. Por estas razones, no tendrá derecho a deducir pretensiones de los datos, las ilustraciones y las descripciones contenidas en este manual.

En caso de que su yate de vela estuviera dotado de accesorios que no se describen en el manual, o para los cuales no se incluye ninguna descripción en la carpeta del propietario, su socio contractual le informará sobre el manejo y el cuidado correctos.

Dado que los yates fabricados por BAVARIA Yachtbau GmbH suelen venderse básicamente a través del comercio especializado, no existe ninguna relación contractual directa entre el astillero y el cliente final.

Por lo tanto, BAVARIA Yachtbau GmbH no conoce detalles contractuales y no es imprescindible que su socio contractual asuma plenamente nuestras condiciones de garantía.

Por ello es imprescindible que en caso de hacer valer un derecho de garantía se ponga en contacto con su socio contractual.

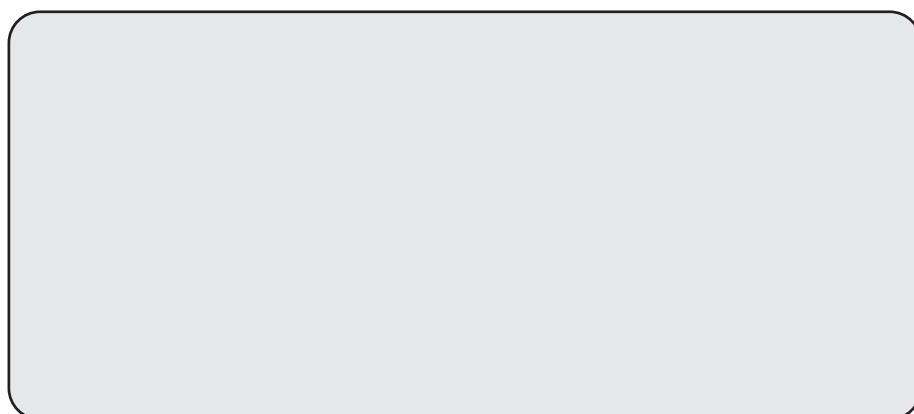
11.1. Lista de la documentación suministrada

- » Manual de BAVARIA Cruiser 41 / 41S con la declaración de conformidad
- » Folletos y descripciones de construcción de la serie
- » Instrucciones de servicio de Volvo Penta
- » Instrucciones y manuales de las piezas y los componentes estándares suministrados de forma opcional

12. Cédula de identidad

(los deberá cumplimentar el operador comercial o el socio contractual)

Primer botamiento al agua	:	
Fecha (entrega al propietario)	:	
Tipo de embarcación y modelo (quilla/categoría). Tachar lo que no corresponda	:	BAVARIA Cruiser 41 - BAVARIA Cruiser 41 Sport
WIN	:	DE-BAV J41
Número de comisión	:	
Nombre del yate:	:	
Motor (marca y tipo):	:	
Número de motor	:	
Engranaje (marca, tipo, desmultiplicación)	:	
Hélice (marca, tipo, dimensiones)	:	
Operador comercial	:	
Firma	:



Sello del operador comercial

es el representante de nuestra empresa que le proporcionará la ayuda necesaria en caso de que surja algún problema. En cuanto sea propietario del yate, por favor rellene la siguiente conformación de recepción y entréguela (o envíela) firmada al operador comercial para que tenga derecho a beneficiarse de las prestaciones de garantía.

13. Acuse de recibo

Aquí se debe encontrar pegada una tarjeta. De no ser así, por favor, dirijase a su operador comercial quien con gusto le copiará esta página del manual para rellenarla.

Acuse de recibo del manual del propietario:

El propietario de la nave está obligado a firmar el acuse de recibo del manual del propietario.

Yo, el suscrito, confirmo el recibo del manual del propietario y de la documentación de los componentes de equipo suministrados con esta nave.

Número de WIN: **DE-BAV J41**

Nombre: _____

Dirección: _____

Firma: _____

14. Espacio para sus apuntes

