

BAVARIA 35 EXCLUSIVE



Handboek voor het zeiljacht:

<u>Type</u>	Bavaria 35 Exclusive
<u>Scheepsklasse</u>	"A" Open zee
<u>Scheepsnam</u>	
<u>Eigenaar</u>	
<u>Thuishaven</u>	

BAVARIA YACHTS

I INLEIDING

BAVARIA YACHTBAU heet u van harte welkom in de kring van **BAVARIA**-bezitters. Wij verheugen ons over het vertrouwen dat u blijktens de aankoop van dit jacht in onze producten stelt.

Dit handboek is geschreven om u in staat te stellen uw vaartuig op veilige en plezierige wijze te gebruiken. Het bevat niet alleen informatie over het eigenlijke vaartuig, de bijbehorende of ingebouwde accessoires en de aanwezige installaties, maar ook over de bediening en het onderhoud. Lees dit handboek grondig door en zorg dat u alle aspecten van het vaartuig kent alvorens uit te varen.

Wanneer dit uw eerste vaartuig is of wanneer u op een ander type vaartuig bent overgestapt, is het voor uw eigen veiligheid en comfort raadzaam om u van het gebruik en bediening op de hoogte te stellen voordat u het commando van het schip overneemt. Uw dealer, het nationale watersportverbond of de jachtclub zullen u graag over plaatselijke zeilscholen of ervaren instructeurs informeren.

BEWAAR DIT HANDBOEK OP EEN VEILIGE PLAATS EN GEEF HET INGEVAL VAN VERKOOP DOOR AAN DE VOLGENDE EIGENAAR.

1. Uw zeiljacht is tot stand gekomen door toepassing van de laatste technische inzichten en technologieën en het is gebouwd door buitengewoon vakbekwame en gemotiveerde medewerkers met een jarenlange ervaring.
Elk afgeleverd jacht krijgt een typegoedkeuring ter bevestiging dat het aan de meest recente classificatie en bouwvoorschriften overeenkomstig de vaartuigklasse 100 A 5 voldoet.
2. Om de inzetbaarheid en de bruikbaarheid van uw jacht veilig te stellen, moet u de betreffende leverancier of de officiële dealer verzoeken om de afleveringschecklist die bij elk van onze schepen aanwezig is, zorgvuldig in te vullen. Vervolgens wordt deze door de leverancier (dealer) en de eigenaar ondertekent en meteen na de overdracht naar ons teruggestuurd.

Anders worden wij bij de behandeling van eventuele reclamaties en het verlenen van garantie voor ernstige problemen gesteld en vervalt het recht op het indienen van een garantieclaim.

Wij hopen dat u er begrip voor hebt dat slechts door deze werkwijze te volgen garantieclaims snel kunnen worden afgehandeld.

3. Op het identiteitsbewijs, dat eveneens bij elk van onze producten worden geleverd, staan de voornaamste gegevens over het jacht, zoals bijvoorbeeld het serienummer, het ordernummer en de specificaties van de ingebouwde dieselmotor.
4. Verzoek uw leverancier alle bij het jacht geleverde garantiebewijzen van de niet door Bavaria vervaardigde uitrustingsstukken, zoals bijvoorbeeld de motor, de instrumenten en de pompen, zorgvuldig in te vullen en naar de betreffende fabrikant terug te sturen.

De garantiebewijzen zitten in de documentatiemap met de overige bescheiden.

5. Onze ontwikkelingsafdeling werkt continu aan productverbetering, waarbij ook suggesties en wensen vanuit de klantenkring worden meegenomen. Hierdoor kunnen onze schepen altijd in overeenstemming met de laatste technische ontwikkelingen en volgens de modernste methoden worden gebouwd.
6. U kunt bij onze officiële dealers altijd terecht met vragen op het gebied van de gebruiksmogelijkheden, de garantieverlening, eventuele verbeteringen, accessoires en modernisering etc.

Leg dit handboek niet ongelezen terzijde. U zult namelijk merken dat het veel belangrijke gegevens bevat. Dit werk zal de bediening van uw jacht vereenvoudigen en na lezing zult u de werking van de ingebouwde apparatuur beter begrijpen.

Uw leverancier en de directie alsmede de medewerkers van **BAVARIA YACHTBAU GmbH** wensen u veel plezier met uw nieuwe zeiljacht.

Wij wensen u een behouden vaart en de wind in de zeilen.

BAVARIA YACHTBAU GmbH
- de directie -

W. Herrmann

II INHOUDSOPGAVE

I	Inleiding	Pagina 2 - 3
II	Inhoudsopgave	Pagina 4
III	Goedkeuring, certificering, identificatie, conformiteitsverklaring	Pagina 5 - 6
IV	Identiteitsbewijs	Pagina 6
V	Technische beschrijving	Pagina 8
VI	Bouwtekeningen (zie appendix)	Pagina 9 - 10
VII	Toegepaste normen en voorschriften	Pagina 11
VIII	Milieurichtlijnen	Pagina 12 - 15
IX	Aflevering	Pagina 16 - 17
X	Bedieningsvoorschriften	Pagina 18 - 32
XI	Onderhoud en verzorging	Pagina 33 - 43
XII	Winterklaar maken en conserveren	Pagina 44 - 50
XIII	Vorbereiding op het nieuwe zeilseizoen	Pagina 51 - 52
XIV	Informatie en aanwijzingen voor de schipper/eigenaar	Pagina 53
XV	Garantievoorwaarden	Pagina 54 - 59 Pagina 60 - 61

Bijlagen

Naast dit handboek zitten in de handzame documentatiemap nog de volgende bescheiden en sleutels:

1. Prospectus, bouwbeschrijving, prijslijst
2. Checklist
3. Overdrachtsbevestiging (incl. handboek)
4. Gebruiksaanwijzingen en handboeken voor ingebouwde apparaten van andere fabrikanten:
 - Inbouwdieselmotor
 - Navigatie-instrumenten
 - Takelage
 - Waterpompen, WC-pomp
 - Stuurautomaat (optie)
 - Ankerlier (optie)
 - GPS (optie)
 - Heteluchtverwarming (optie)
 - Acculader (optie)
 - Koelaggregaat (optie)
 - Overige
5. Sleutel voor het schot
6. Sleutel voor de motor (indien aanwezig)
7. GL-certificaat (op bestelling)

III GOEDKEURING, CERTIFICERING, IDENTIFICATIE

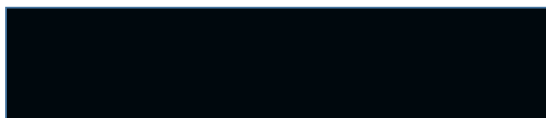
Op 16-06-1994 is de EU-richtlijn aangaande sportboten met een minimale lengte van 2,5 m en een maximale lengte van 24,00 m van kracht geworden. Dit houdt in dat alle sportboten die vanaf medio 1996 in de EU op de markt verschijnen, van het CE-merkteken moeten zijn voorzien en volgens bepaalde regels moeten zijn gebouwd en gekeurd. Uitzonderd zijn boten die onder de overgangsregeling vallen.

De **BAVARIA 35 Exclusive** is volgens de voorschriften van de scheepsklasse A „open zee“ (module Aa) vervaardigd. Deze klasse schrijft voor dat het jacht geschikt is om grote afstanden op eigen kracht af te leggen bij een windkracht van meer dan 8 Beaufort en een significante golfhoogte van meer dan 4 m.

Dit houdt ook in dat de bevoegde instantie (Duitse Lloyd) controleert en bevestigt dat een representatief exemplaar uit de betreffende productie aan de geldende voorschriften en richtlijnen voldoet.

Elk jacht is van een serienummer voorzien. Deze codering is aan stuurboord in de spiegel onder het dek ingeslagen.

Het serienummer van uw jacht is:



Het tweede serienummer (typeplaatje) is onzichtbaar in het laminaat aan de binnenzijde aangebracht op een plek die alleen bij de fabrikant bekend is.

Bavaria Yachtbau GmbH
97232 Giebelstadt
Germany

Hersteller:	BAVARIA YACHTS	
Kennzeichnung:	CE 0098	1.)
Kategorie:	A	2.)
Höchstlast:	1600 kg	3.)
zul. Personen:	6 Pers.	4.)

Het identificatieplaatje is in de stuurboordkist in de laminaatwand naar de kuip opgenomen. De gegevens die het vermeldt, voldoen aan de richtlijnen en betekenen het volgende:

Betekenis van de voorgeschreven gegevens:

1. CE-teken ter bevestiging dat het schip volgens de richtlijnen is gebouwd.
De cijfercode is het identificatienummer van de keuringsinstantie, in dit geval de Duitse Lloyd (zie conformiteitsverklaring)
2. Scheepsklasse A: open zee
3. Gewicht met inbegrip van: brandstof, water, proviant, persoonlijke uitrusting en opvarenden.
4. Van fabriekswege voorgeschreven maximaal aantal opvarenden wanneer het schip zich in vaarwater overeenkomstig de scheepsklasse bevindt.

Voor de certificering is de Duitse Lloyd, Vorsetzen 32, 20459 Hamburg/Duitsland, onder leiding van de heer Dipl. Ing. Dirk Brügge als „Notified Body“ benoemd in het kader van de nieuwe richtlijnen 94/25/EG. Deze instantie verricht de voorgeschreven controles voor de afgifte van de CE-goedkeuring. Deze bevoegdheid is door de „Zentralstelle der Länder für Sicherheitstechnik“ (ZLS) toegekend.

IV IDENTITEITSBEWIJS:

(in te vullen door leverancier of dealer)

1. Eerste tewaterlating: *29 juli 1990*
2. Afleveringsdatum: *31 juli 1990*
3. Naam eigenaar: [REDACTED]
4. Adres eigenaar: [REDACTED]
5. Telefoonnummereigenaar: [REDACTED]
6. Type: *Bavaria 35 Exclusive*
7. Romp- of serienummer: *C.O.G. 890. De Bava.*
8. Ordernummer: [REDACTED]
9. Naam jacht: [REDACTED]
10. Merk en type motor: *Volvo M.D. 2030. C.B.T.*
11. Motornummer: *5102111414*
12. Transmissie: Merk, type, overbrengingsverhouding:
13. Schroef: Merk, type, afmetingen: *2 bladerig vast 16x12 L.H.*
14. Dealer, representant: [REDACTED]
15. Adres en telefoonnr. dealer: [REDACTED]
16. Handtekening eigenaar: [REDACTED]
17. Handtekening/stempel dealer:

V TECHNISCHE BESCHRIJVING

Totale lengte:	10,65 m
Lengte romp:	10,45 m
Lengte waterlijn:	8,95 m
Breedte:	3,45 m
Leeggewicht:	ca. 5.100 kg
Ballast:	ca. 1.800 kg
Diepgang normale kiel:	ca. 1,70 m
Diepgang vlakke kiel:	ca. 1,35 m

Zeiloppervlakken:	Grootzeil, standaard
	Grootzeil met zeillatten ca. 32,50 m ² („Exclusive“ uitvoering)
	Grootzeil met rolreef ca. 28,00 m ²
	Rolgenue ca. 38,00 m ²

Hoogte boven de waterlijn (O.K. mast): 16,30 m

Max. toelaatbaar motorvermogen: Zie standaardmotor

Elektrisch systeem: 12 V gelijkstroom

Inbouwdieselmotor: Perkins-Volvo MD 2030
21 kW/29 pk

Schroef: 2-bladig, vast, 16 x 13 LH

Startaccu: ✓ 1 maal 55 Ah 8 Bosch 12V. 55 Ah. 225 A

Boordaccu: ✓ 1 maal 135 Ah 1 Bosch 12V. 140 Ah. 460 A

Tankinhoud:

- Brandstof: ca. 150 l
- Drinkwater achterschip: ca. 150 l
- Drinkwater voorschip (optie) ca. 150 l
- Fecaliëntank (optie) ca. 60 l
- Gasfleshouder:
 - geschikt voor fles van 3 kg (butaan) -

Gelcoat: wit: RAL 9016
blauw: RAL 5010

Scheepsklasse: A - „open zee“

Module: Aa

Max. laadvermogen: 1.600 kg

Aantal opvarenden: 4

- zie ook prospectus en bouwbeschrijving -

Bij het lichten met een kraan moeten de singels aan de stand van de hefbalken worden aangepast. Let erop dat de saildrive, het roer en de meetsensoren in de romp niet beschadigd raken.

Wanneer u steeds dezelfde kraan gebruikt, is het raadzaam de stand van de singels onder de lijst van de voetreling met de bijgeleverde stickers (navigatietafel) te markeren.

VI BOUWTEKENINGEN - zie appendix -

1. Overzichtstekening dek met uitrusting en legenda
2. Overzichtstekening dek met lopend want en legenda
3. Overzichtstekening mast en zeilen
4. Algemene inrichting
5. Afvalwatersysteem
6. Drinkwatersysteem
7. Overzichtstekening motor
8. Overzichtstekening gasinstallatie
9. Overzichtstekening elektrisch systeem
10. Elektrisch schema boordnet
11. Elektrisch schema Calira installatie
12. Roer en lagering
13. Bouwtekening bovenaanzicht
14. Bouwtekening langsdoorsnede met kiel en roer
15. Doorvoeropeningen in de romp

VII TOEGEPASTE NORMEN EN VOORSCHRIFTEN

1. EN-normen

Rompnummer	EN ISO 10087
Kabelbesturing	EN 28847
Scheepshandboek	EN ISO 10240
Brandbestendige brandstofslangen	EN ISO 7840

2. ISO-normen (deels in voorbereiding)

Identificatieplaatje	ISO/WD 14945
Openingen, luiken, vensters	ISO/DIS 12216
Plecht, waterafvoer	ISO/CD 11812
Leegpompsystemen	ISO/WD 15083
Ankers, klampen, bolders	ISO/WD 15084
Brandstofsysteem	ISO 10088
Gelijkstrooinstallatie	ISO 10133
Wisselstrooinstallatie	ISO 13297
Vloeibaar gasinstallatie	ISO/DIS 102392
Brandwering	ISO/DIS 9094
Vuilwatertanks en -leidingen	ISO 8099-1
Prefab brandstoftanks	ISO 10088
Prefab luiken en vensters	ISO/DIS 12216

3. Andere technische voorschriften

- Classificatie- en bouwvoorschriften van de Duitse Lloyd, I-scheepstechniek, deel 3 sportvaartuigen
- G 608, technische voorschriften voor vloeibaar gasinstallaties op sportvaartuigen (DVGW)
- appendix I van richtlijn 94/25/EG

Symbolen en opschriften aan boord van uw BAVARIA 35 EXCLUSIVE

Betekenis: **Let op**
 Herinnert aan voorzorgsmaatregelen of duidt op handelingen die gevaarlijk kunnen zijn en persoonlijk letsel of schade aan (delen van het) het vaartuig kunnen veroorzaken.

Waarschuwing
 Wijst op een gevaarlijke situatie die letsel kan veroorzaken of de dood als gevolg kan hebben wanneer er geen passende maatregelen worden getroffen.

Gevaarlijk
 Wijst op een extreme en reële bron van gevaar die zeer waarschijnlijk dodelijk of blijvend letsel zal veroorzaken wanneer er geen passende maatregelen worden getroffen.

- | | |
|---|----------------|
| 1. Tegen het schot naar het roermechanisme in de achtercabines, bakboord en stuurboord. | (Waarschuwing) |
| 2. Tegen schot achtercabine onder de spiegel, schot naar de messroom onder de spiegel (voorschip) | (Waarschuwing) |
| 3. Op afdekplaat kooktoestel (opgeklapt) | (Gevaarlijk) |
| 4. In de achtercabine aan stuurboord, tegen voorste bedrand | (Let op) |
| 5. Eerstvolgende keuringsdatum vloeibaar gasinstallatie
- sticker op afdekplaat kooktoestel - | (Let op) |
| 6. Symbool voor vulpijp brandstoftank (diesel) | (Let op) |
| 7. Aanduiding voor bevestigingspunten bij het lichten met een kraan.
Positie: aan beide kanten twee merktekens onder de lijst van de voetreling
(indien aanwezig) - zie aanwijzing op pag. 10 - | (Let op) |
| 8. Tekst in de kast voor de gasfles. | (Gevaarlijk) |
| 9. Aanduiding voor gaskraan in de kast (op kastdeur) | (Let op) |

1.

WARNUNG

**Unsachgemäß gestaute Gegenstände
können die Ruderanlage blockieren!**

WARNING

**Improper stowed objects
can block the rudder system!**

2.

**WC- und Ausgußventile
sind nach Gebrauch
zu schließen!**

**WC and drain valves
have to be closed
after using!**

3.

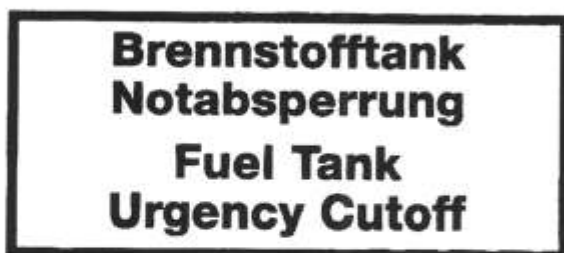
**Bei Betrieb des Herdes
müssen verschließbare Lüfter
und Luken offen sein.**

**Der Herd darf nicht als
Raumheizung benutzt werden.**

**While the stove works lockable
ventilators and hatches
have to be open.**

Don't use the stove for heating.

4.



5.



6.



7.

Gurt/Belt



8.



9.



VIII MILIEURICHTLIJNEN

Termen als het gat in de ozonlaag, CO₂, Nox - uitstoot, het broeikaseffect en de stijgende zeespiegel komen de laatste tijd meer en meer in het nieuws. Veelbesproken onderwerpen zijn daarbij ook het gebruik van fossiele brandstoffen en de versnelde achteruitgang van de regenwouden, de „groene longen“ van onze planeet.

BAVARIA YACHTBAU heeft voor een inbouwdiesel gekozen die aan de momenteel geldende emissievoorschriften voldoet. Ter bevestiging daarvan kan desgewenst een keuringscertificaat worden verstrekt.

Vooraf in een havengebied is het van belang het jacht op verantwoorde wijze te verplaatsen, zodat overmatige geluidsontwikkeling en golfslag worden vermeden. Het tijdens een zeiltocht verzamelde afval moet worden bewaard en in de eerstvolgende haven in de daartoe bestemde containers worden gedeponneerd.

Ingeval van olie- of brandstoflekkages die niet met de gebruikelijke boordgereedschappen verholpen kunnen worden, moet te allen tijde de hulp van een vakman worden ingeroepen. De ontsnapte vloeistof moet in een kan worden opgevangen en in de haven worden afgegeven. Voorts moet worden voorkomen dat er schoonmaakmiddelen of soortgelijke substanties in het water terechtkomen. Zulke middelen mogen uitsluitend aan land worden gebruikt.

Tien gouden regels voor de watersporter

1. Vermijd het binnenvaren van rietvelden, oeverriet en andere dicht begroeide en onoverzichtelijke oevers. Blijf uit de buurt van grind-, zand- en modderbanken (rust- en fourageergebieden voor de vogels) en mijd ook de oeverbegroeiing. Bevaar geen ondiepe wateren (paaigebieden), vooral daar waar waterplanten groeien.
2. Bewaar voldoende afstand tot rietvelden, oeverriet en andere onoverzichtelijke oeverbegroeiingen - houd op brede rivieren bijvoorbeeld een afstand van 30 tot 50 meter aan.
3. Neem in beschermde natuurgebieden te allen tijde de betreffende voorschriften in acht. Vaak zijn dergelijke gebieden het hele jaar of tijdelijk voor watersporters gesloten of is de beoefening van watersport aan strikte voorwaarden gebonden.
4. In „internationaal belangrijke wetlands“ vraagt de beoefening van de watersport bijzondere aandacht. Deze gebieden vormen een biotoop voor zeldzame dier- en plantensoorten en moeten daarom buitengewoon goed worden beschermd.
5. Gebruik voor het aanmeren de daartoe bestemde plaatsen of kies een punt waar duidelijk geen schade kan worden aangericht.
6. Ook vanaf het land mag u geen rietkragen of andere dichte oevervegetaties betreden; u brengt namelijk de planten, vogels, vissen en andere kleinere diersoorten in gevaar door hun leefgebied binnen te dringen.
7. Het observeren en fotograferen van dieren moet zo mogelijk uitsluitend van grote afstand geschieden.
8. Doe in de Waddenzee geen zeehondenbanken aan; door dit wel te doen veroorzaakt u een verstoring en zult u de dieren verdrijven. Houd ter hoogte van zeehonden en vogelkolonies een afstand van minstens 300 tot 500 meter aan en blijf in elk geval in de buurt van het gemarkeerde vaarwater. Vaar met lage snelheid.
9. Help mee het water schoon te houden. Afvalstoffen en in het bijzonder de inhoud van een chemisch toilet mogen niet in het water belanden. Dit type afval moet op de inzamelplaatsen in de haven worden afgegeven, net als afgewerkte olie. Eenmaal in de haven mag u uitsluitend het sanitair aan land gebruiken. Laat ook tijdens het stilliggen de motor van uw schip niet onnodig draaien zodat u geen geluids- en stankoverlast in de omgeving veroorzaakt.
10. Maak dat u deze regels beheerst en informeer alvorens uit te varen naar de regels die in uw vaargebied gelden. Zorg ervoor dat u door uw kennis en milieubewust gedrag een voorbeeld bent voor jonge en vooral ongeorganiseerde watersporters.

IX AFLEVERING

Zodra het jacht op de vrachtwagen is aangekomen, moeten als eerste diverse voorbereidingen voor de tewaterlating, het optuigen en de ingebruikneming worden getroffen. Deze werkzaamheden kunnen alleen in aanwezigheid van een competente en ervaren vakman succesvol ten uitvoer worden gebracht. Wij adviseren u dus deze werkzaamheden aan uw BAVARIA dealer of een professioneel team over te laten. Er zijn echter ook een aantal taken die u als eigenaar voor uw rekening kunt nemen. Daarbij vormt dit handboek een goed hulpmiddel.

1. Het jacht van de vrachtwagen afladen. *de water laten en uit water halen.*

Het afladen of overzetten op een scheepsbok vindt meestal in een grotere jachthaven of marina plaats. Hier zullen vaak een travellift en personeel aanwezig zijn. Ingeval u een mobiele kraan of een normale havenkraan gebruikt, volgen hieronder enige raadsragen om uw jacht veilig af te laden:

- Gebruik uitsluitend de singels om het schip te lichten.
- Controleer de staat en het draagvermogen van de singels.
- Breng de singels en kabels zodanig aan dat het schip horizontaal hangt en let op de merktekens die eventueel op het schip zijn aangebracht.
Zet stootkussens onder de singels.
- Om te voorkomen dat de singels verschuiven, moeten deze onderling worden verbonden met touwen of spanbanden.
- Let op de scepters en de lijnen van de zeereling wanneer deze reeds zijn gemonteerd en de singels in de trekrichting kruisen.
- Wanneer de singels dicht langs de voetreling naar boven en naar binnen lopen, moeten onder de schuurlijst houten blokken tussen de singels worden geschoven ter bescherming van de voetreling.
- Controleer of de sensoren van de snelheidsmeter en de dieptemeter goed in hun behuizing vallen en niet uit de scheepsrump steken.
- Het schip moet in de langs- en dwarsrichting recht op de kiel staan en met vier houten blokken, houten palen of stalen stempels worden ondersteund.
- Het draagvlak van het ondersteunend materiaal moet min. 25 x 25 cm bedragen en het oppervlak moet zacht zijn om geen krassen op de gelcoat te veroorzaken.

- plaats van shoppen zie foto's en tekening.
- accu's vol laden
- Schoonspuiten met koud water.
- mast afhalen → stop onder bovenste zalingen.
- gijzers naar binnen halen boordrump
- log. en dieptemeter

2. Het jacht op volledigheid controleren

Hiervoor raadpleegt u de bouwbeschrijving en de rekening of de orderbevestiging van uw dealer.

3. Verven van het onderwaterschip

Het is zonder meer aan te bevelen het onderwaterschip van een coating te voorzien die de aangroei van planten voorkomt. De prestaties van het jacht kunnen door aangroei al heel snel enorm afnemen. Een verf op epoxybasis heeft een aantal voordelen, maar is niet beslist noodzakelijk.

Een antifoulingcoating die niet door de werf wordt geleverd, moet volgens de aanwijzingen van de betreffende fabrikant worden aangebracht.

Wanneer de antifouling opgeschuurd of weggeslepen moet worden, moet u daarover afspraken met de werf maken. Tijdens het schuren moet de bodem onder het schip altijd met folie worden afgedekt, zodat het schuurstof wordt opgevangen en als chemisch afval kan worden weggebracht.

4. Mast en takelage

Samenstelling van het takelage:

De tot de basisuitrusting behorende mast is een 9/10 Sporttrigg met 2 paar zalingen in een achterwaartse pijlstelling. De zalingen zijn dragend; het hekstag met overbrenging geeft extra stevigheid en zorgt voor voldoende mastbuiging.

Sporttrigg

Staand want

Touwwerk uit 1 x 19 strengen, materiaal 4401:

Voorstag met extra lengte (reefsysteem voorzeil)	1 x
Onderwant	2 x
Middenwant	2 x
Bovenwant	2 x
Hekstag	1 x

Hekstag - hanenpoot 7 x 19 strengen	1 x
Hekstagtalie	1 x

Lopend want

In de mast ingelaten:

- Zeilval
- Genuaval
- Piekeval
- met 3 extra zorglijnen

Met optioneel spinnaker:

- Spinnakerval (meegeleverd)
- Toppenend voor spinnakerboom
- Neerhouder voor spinnakerboom

In de giek ingelaten:

2 reeflijnen
1 onderlijkstrekker

Optie: Exclusive pakket

Inhoud: Spinnakerliftsysteem

Rodkick met gasdrukveer
(piekeval vervalt)

Schuifstelsel voor grootzeil met zeillatten

Optie: Furlin Rigg

Staand want

Touwwerk uit 1 x 19 strengen, materiaal 4401:	
Voorstag met extra lengte (reefsysteem voorzeil)	1 x
Onderwant	2 x
Bovenwant	2 x
Middenwant	2 x
Hekstag	1 x
Hekstag - hanenpoot 7 x 19 strengen	1 x
Hekstagtalie	1 x

Lopend want

In de mast ingelaten:

- Zeilval en reservezeilval
- Genuaval
- met 3 extra zorglijnen

Met optioneel spinnaker:

- Spinnakerval (meegeleverd)
- Toppenend voor spinnakerboom
- Neerhouder voor spinnakerboom

In de giek ingelaten: uithaler

Optie: Exclusive pakket

Inhoud: Spinnakerliftsysteem

- Rodkick met gasdrukveer
- (piekeval vervalt)
- Trillingsdempende strips

Voor nadere informatie over het trimmen van het schip, zie de bijgevoegde fabrieksvoorschriften.

5. Voorbereiding en plaatsing van de mast

- De mast moet met houten of met zacht materiaal beklede bokken op werkhoogte zijn gebracht.
- De steunen voor de instrumenten die na het plaatsen van de mast worden gemonteerd, worden bevestigd (windmeetapparatuur, VHF-antenne).
- Trek de kabel voor de VHF-antenne of de windmeetapparatuur erdoor (de kabels worden na bestelling in de werf aangebracht)
- Vaste apparaten of instrumenten (die dus niet demontabel zijn) moeten worden beschermd, zodat deze door het plaatsen van de mast geen schade oplopen.

Montage van de zalingen:

- Monteer de zalingen aan het daartoe bestemde beslag op de mast.
- Omwikkel de pennen en borgingen met stevige tape om schade aan het killende zeil (vooral de spinnaker) te voorkomen.

Montage van het staand want:

- Pak de lijnen uit en sorteer deze alvast.
Let erop de spanners niet over een harde ondergrond te slepen; deze kunnen hierdoor bekrast raken en de schroefdraad kan zelfs worden beschadigd. De spanners kunnen ter bescherming het beste van tevoren met tape worden omwikkeld.
- Vet de schroefdraad in de spanners in.
- Zet de verschillende lijnen op de juiste punten aan de mast vast.
- Zet de bovenwanten onder een middelhoge spanning (ca. een halve slag), let op de symmetrie en borg deze lijnen. De zalingen moeten daarbij onder de hoek blijven staan die door de verankering aan de mast ontstaat; ze mogen dus niet omhoog of omlaag worden gedrukt.
- Het meegeleverde reefstelsel voor het voorzeil moet volgens de beschrijving in de box worden gemonteerd
- Na montage wordt het stelsel aan de mast bevestigd en geborgd.
- De wanten moeten voor het oprichten aan de mast zijn vastgezet, zodat ze niet loshangen en eventueel de eloxering beschadigen.

6. Voorbereiding van motor en schroef

- Controleer het oliepeil van de motor en de wisselbak. Vul zo nodig olie bij.
- Controleer of de schroefverbinding van de schroef vastzit en geborgd is.

7. Tewaterlating

Wanneer de zeereeling niet door de werf is gemonteerd:

- Monteer de preekstoel en borg deze.
- Steek de scepters in de relingvoeten en borg deze.
Rijg alle relingkabels door de scepters en maak dat de bijbehorende spanners aan de achterkant zitten.
- Monteer de dwarskabels (hekstoel).
- Sluit alle kleppen die buitenboord uitkomen.
- Breng de sensoren voor de snelheids- en dieptemeter aan.
- Hang de stootkussens aan de reling.
- Bereid de landvasten voor.
- Bij een tewaterlating met een travellift moet u de aanwijzingen van het bedienend personeel in acht nemen. Wanneer u een kraan of een mobiele kraan gebruikt, gelden dezelfde aandachtspunten als voor het afladen van een vrachtwagen (zie pag. 18).

Wat ook belangrijk is:

- De bewegingen van het vrij in de lucht hangende schip moeten met twee lijnen (aan de boeg en de achtersteven) onder controle worden gehouden
- Tijdens het hijsen mag zich niemand aan dek of in het schip bevinden.
- **LET OP:**

Ga nooit onder een zwevende kraanlast staan.

Zodra het schip voor de eerste maal drijft, moet u eerst nog enkele voorzorgsmaatregelen treffen alvorens de singels te verwijderen:

- Open alle buitenboordkranen en controleer deze op lekkages.
- Controleer of de sensoren voor de snelheidsmeter en het echolood in het voorschip dicht zijn.
- Open de koelwaterkraan voor de motor.
- Start de motor en controleer of er koelwater uitloopt (achterkant bakboord)
- Controleer het mechanisme en de werking van de schakelhendel voor de inbouwdiesel.
- Controleer het roermechanisme en kijk of het onderste roerlager dicht is.

8. Lopend want

Samenstelling, afgezien van de vallen die reeds in de mast zijn geschoven:

Standaard:

- Grootschoot 1 x
- Genuaschoot 2 x
- Genuareeflijn

Met optioneel spinnaker:

- Neerhouder voor spinnakerboom 1 x
- Spinnakerval
- Toppenend

- Zie overzichtstekening van het dek met genummerde posities van de diverse lijnen.
- (van J& J design) -

9. Zeilen

Grootzeil:

Furlin

- Sla het zeil met het val aan en schuif het voorzichtig in de gleuf van het rolsysteem.
- Eén persoon trekt het val langzaam aan middels de lier aan de opbouw en een tweede persoon maakt dat het zeil zonder vouwen in de gleuf schuift.
- Zodra het zeil volledig is gehesen, wordt de zeilhals in het daartoe bestemde beslag (lummelbeslag) aan de mast vastgezet. Daarna wordt het val nog eenmaal doorgezet.
- Steek de uitrollijn in het achtereinde van de giek en rol het zeil op met de rollijn, die nog niet eindeloos is.
- Voor het splitsen van de inrollijn, zie aanwijzingen in de documentatiemap voor de eigenaar.

Rolgenua:

- De rollijn moet reeds in de reeftrommel zijn opgerold.
- Schuif het voorlijk door de gleuf die aan het bovenste beslag van het rolsysteem is bevestigd.
- Sla de genuaval aan.
- Hijs de genua langzaam door het val met de lier aan te trekken. Sla de gehesen genua van onderen aan en zet het val nogmaals door.
- Bevestig de genuaschoten met een paalsteek aan het zeil en rol de genua langzaam op zonder dat er plooien ontstaan. Laat de schoten door de sleden op de lieren lopen.

Ingeval van een afwijkende technische uitvoering, verwijzen wij naar de technische beschrijving of de bouwtekeningen, resp. naar de bijgesloten fabrieksbeschrijvingen.

10. Alvorens uit te varen

- a) Dekuitrusting en lopend want
- b) Mast en staand want
- c) Motor en aandrijving

Aanwijzing:

De eerste proefvaart moet zo mogelijk met de leverancier/verkoper van uw jacht worden gemaakt (zie afleveringschecklist). Het inlopen van de motor moet eveneens door de dealer of verkoper worden verricht. De motor van uw zeiljacht vormt immers een belangrijk en soms levensreddend onderdeel van uw uitrusting. De motor

- is een onvermoeibaar werkpaard
- onvervangbaar voor havenmanoeuvres
- geeft warmte af
- brengt het schip ondanks een flauwte de haven binnen
- is een betrouwbare redder in nood

Om deze redenen moet de machine regelmatig en zorgvuldig verzorgd en onderhouden worden (zie gebruiksaanwijzing van de fabrikant).

Dieseltank en brandstofinname:

- Laat de tank niet lang droog staan, anders vormt zich te veel condenswater.
- De tank bevindt zich onder de kooi aan stuurboord en is met een vlotter voor de brandstofmeter en een afdichtplug voor de aansluiting van een verwarming uitgerust.
- Maak het dek rondom de vulpijp nat of draai een lap om de vulpijp alvorens te gaan tanken. Dan hoeft u later minder dieselvlekken te verwijderen.
- Voor de brandstofinname wordt de vulpijp aan de stuurboordkant van de spiegel van het jacht gebruikt (rode schroefdop en symbool, zie pag. 15). Hiertoe moet het in de dekbeplating opgenomen mechanisme omhoog worden geklapt en opengedraaid. Het tanken moet voorzichtig en onder voortdurend toezicht plaatsvinden om het overlopen van de tank te voorkomen.
- De tank van uw jacht beschikt over een veiligheidsventiel (zie overzichtstekening motor) waarmee u bij brandgevaar de toevoer van diesolie kunt afsluiten. Controleer dit ventiel en onthoud de positie - tegen het schot van de bakboordkooi.
- Mochten er toch brandstofspatten op het dek terechtkomen, moeten deze meteen worden afgeveegd en op milieuvriendelijke wijze worden verwerkt.
- Controleer het oliepeil en de riemspanning van de dynamo alvorens de motor te starten.
- De motor van uw jacht heeft een saildrive-aandrijving; deze is probleemloos en u hoeft zich geen zorgen te maken over de afdichting van de as. Het koelwater wordt via de voet van de saildrive aangezogen.

- Voor de olieerversing van de motor moet een afzuigpomp worden gebruikt (behoort niet tot de standaarduitrusting), omdat de olie niet kan worden afgetapt zoals bij een personenauto. De verversingsintervallen voor de motorolie staan in het instructieboekje.

Een goed onderhouden motor mag niet lekken. Om desondanks ook het kleinste beetje olie uit het kielruim en daarmee uit het eventuele lenswater te houden, is de bok waar de motor op rust als een gesloten kuip uitgevoerd. Het water dat zich daarin ophoopt en mogelijkserwijs met olie is verontreinigd, moet in een aparte kan worden gegoten en samen met de afgewerkte olie als chemisch afval worden ingeleverd. Er moeten in elk geval olie-absorberende stoffen aan boord zijn.

LET OP

De motor en de verwarming zullen alleen storingsvrij blijven functioneren wanneer er schone brandstof wordt gebruikt. Daarom is het absoluut noodzakelijk dat het filter/waterafscheider regelmatig nagekeken en gereinigd wordt.

Eenmaal per jaar moet de dieseltank volledig worden leeggemaakt en gereinigd.

WAARSCHUWING

Voor het vullen van de tank: - Motor, verwarming en kooktoestel uitzetten

Tijdens het tanken:

- Niet roken
- Geen open vuur

Startprocedure:

- Sluit de stroomkring middels de hoofdschakelaar.
 - Geeft een beetje gas met het gashendel en controleer of het schakelmechanisme en de wisselbak in de vrijstand staan.
 - Zet het contact aan met de sleutel of de knop op het bedieningspaneel van de motor.
 - Druk na een paar seconden de startknop op het bedieningspaneel in.
 - Start niet langer dan 10 seconden door wanneer de motor niet aanslaat.
- Wacht 30 seconden en probeer de motor nogmaals te starten.
- Laat het motortoerental niet te hoog oplopen.
 - Controleer of de controlelampen oplichten.
 - Controleer of het koelsysteem werkt.
 - Wanneer de motor draait, mogen de stroomkringen niet met de hoofdschakelaar worden onderbroken, anders kan schade aan de dynamo ontstaan.

11. Manoeuvreren op motorkracht

- Controleer voor het inschakelen van de aandrijving of zich geen lijnen, kettingen of andere touwen in uw vaarwater bevinden, die gemakkelijk in de schroef verstrikt kunnen raken.
- Controleer tevens of het 220 V netsnoer voor de acculader nog aan wal is aangesloten.
- Ga na in hoeverre er stroming is en in welke richting de stroming staat
Hetzelfde geldt voor de windsterkte.
- Hijs de zeilen niet voordat u de haven verlaten hebt en er voldoende ruimte om het jacht aanwezig is.
- Vergeet niet dat u voor het sturen altijd een bepaalde vaarsnelheid nodig hebt en kijk voor het sturen of u in de gewenste richting voldoende ruimte hebt.
- Zoek een rustige en beschutte plek op om de voor het manoeuvreren vereiste handelingen te oefenen en de wendbaarheid van uw jacht te leren kennen.
- Let op de draaicirkel die u tijdens het voor- en achteruit varen op motorkracht nodig hebt.
U zult daarbij merken in welke richting het jacht wordt geduwd wanneer de motor wordt gebruikt om snelheid te maken.
Dit schroeffeffect zal bij de manoeuvres tijdens het af- en ontmeren nog vaak van pas komen.
- Ga na hoe groot de afstand is die u bij verschillende vaarsnelheden nodig hebt om tot stilstand te komen. Neem een boei als doel en zet daarop uw koers.
De wisselbak houdt er niet van om meteen van de vooruit in de achteruit te worden gezet.
U spaart de wisselbak door met gevoel te schakelen. Geef dit ook door aan uw gezinsleden en zeilvrienden.
- Vaar op de motor achteruit en let op de roerbewegingen en de krachten die daarbij op het roer worden uitgeoefend. Het roer heeft aan weerszijden een aanslag, maar desondanks is het belangrijk om het roer bij het varen op motorkracht nooit los te laten. Maak er een gewoonte van het rad altijd stevig vast te houden.
- Voor langere tochten op motorkracht is het raadzaam de motor met niet meer dan 20% tot 80% van het maximale toerental te laten draaien.

Afzetten van de motor:

- Breng het toerental terug totdat de motor stationair draait.
- Bedien de motorstopkabel.
- Er klinken alarmsignalen.
Zet de stroomvoorziening met de motorschakelaar af.

Voor aanvullende informatie, zie bijgevoegde fabrieksdocumentatie.

12. De eerste zeilpogingen

Die onderstaande stappen voor het ondernemen van de eerste zeilpogingen zijn van evenveel belang als een goed zeemanschap later.

Voor elke zeiltocht:

- Controleer de lijnen, de touwen, de wantspanners en de splitpennen
- Buig de splitpennen om of zet deze met tape vast.
- Vervang pennen die vervormd of beschadigd zijn.

De ideale weersomstandigheden voor de eerste proefvaart:

- Effectieve windsnelheid 5 tot 15 knopen, rustige zee zonder hoge golfslag.
- Voor manoeuvres op motorkracht, zie par. „Manoeuvreren op motorkracht“.
- Uitrollen van het grootzeil en de genua.

Om het nieuwe zeildoek niet te snel uit te rekken, mag het zeil de eerste keer niet bij harde wind worden gehesen. Voor het uitrollen van de zeilen moet u uw **BAVARIA** langzaam op de motor in de wind leggen. Laat het schip langzaam afvallen, breng het op snelheid en zet de motor af.

Wanneer u over een niet oprolbaar grootzeil beschikt, geldt dat het zeilval voldoende strak staat wanneer de plooiën in het zeil dicht aan de mast verdwijnen. Een te hard aangetrokken val is herkenbaar aan de plooiën die parallel aan de mast ontstaan. Wanneer er zakken tussen de verschillende sleetjes blijven staan, staat het val te los.

Een vergelijkbaar verschijnsel doet zich ook voor langs de giek, zodat u de uithaler hard genoeg kunt aanspannen. Nu hoeven alleen nog de schoten en de giekneerhouder in overeenstemming met de heersende windsterkte te worden getrimd.

Voor het uitrollen van de genua, die reeds van tevoren in het voorstagprofiel is opgerold, hoeft alleen de liggende stopper te worden geopend waar de rolreeflijn doorheen loopt. Het zeil wordt uitgerold door de genuaschoot aan te trekken. Bedenk dat het voorzeil gemakkelijker rolt wanneer u iets (ca. 10 graden) van de aan-de-windse koers afvalt.

Hetzelfde geldt bovendeels: hier moeten alle lijnen, kettingen, ankers, stootkussens en andere uitrustingsstukken gebruiksklaar, veilig en goed bereikbaar zijn opgeborgen. Later kan namelijk elke seconde tellen.

Een goed zeeman weet onder andere hoe het zeiloppervlak tijdig en correct aan de windkracht wordt aangepast. De vakterm daarvoor is "reven". Wacht niet tot het laatste moment, ofschoon met de meest toegepaste rolsystemen snel en probleemloos gereefd kan worden. De lijst van de voetreling is een goed hulpmiddel om het moment van reven te bepalen. Wanneer deze niet alleen tijdelijk in een windvlaag, maar continu onder water ligt, wordt het tijd te gaan reven. Bij traploos reven mag er niet meer dan 20 graden slagzij worden gemaakt. Het water staat dan ongeveer

25 cm onder vrijboord.

Bij een voor-de-windse koers gebruikt u de windmeter en gaat u op uw ervaring af om het moment van reven te bepalen. U zult eerst proberen hoe lang u het schip bij de betreffende zeegang in de voor-de-windse koers rustig kunt houden. De windsnelheid waarbij het schip bestuurbaar blijft, hangt zeer sterk af van de zeegang en de wind- en golfrichting. Ook om de oppervlakte van het grootzeil en de genua goed op de omstandigheden af te leren stemmen is veel zeilervaring nodig.

Standaard grootzeil

Bij slecht weer moeten de reeflijnen in het zeil zijn vastgebonden en moeten de overige lijnen aan dek goed zijn voorbereid, verstouwd en opgeruimd.

- Zeil hoog aan de wind.
- Haal het piekeval iets aan. Tip: markeer het piekeval op het punt voor de stopper waarop de giek op een gunstige hoogte voor het reven kan worden gehouden.
- Laat de giekneerhouder vieren.
- Laat de grootschoot vieren.
- Laat één bemanningslid het val en een ander de reeflijn bedienen.
- Het val moet zo ver worden gevierd dat het grootzeil tot aan de eerste reeflijn omlaag komt. Tegelijkertijd moet de reeflijn met de lier aangehaald worden tot de reefpunten aan het zeil tot aan de giek zijn binnengehaald. Het reefsysteem van Selden heet „single line slab reefing“. Dat betekent dat er per reeflijn één lijn zowel het voor- als het achterlijk omlaag trekt.
- Nadat het grootzeil is gereefd, moeten de reefbindsels zijn ingebonden en moet het reefoog aan het voorlijk in de daartoe bestemde haak zijn gehangen.
- Vier het piekeval.
- Haal de giekneerhouder overeenkomstig de koers aan.

Reven

Nog voordat het thema „reven“ wordt besproken, willen wij erop wijzen hoe belangrijk het is om bij slecht weer of een ongunstige weersvoorspelling reeds voor het uitvaren de zeewaardigheid van het schip te controleren.

Dit houdt in: opruimen aan boord, alle voorwerpen goed en stevig opbergen om te voorkomen dat deze losraken en een bedreiging voor de bemanning of de scheepsinrichting vormen.

Grootzeil als rolzeil

- Hierbij moet de uithaler worden gevierd en tegelijkertijd moet aan de eindeloze lijn op de lier worden getrokken. Het grootzeil wordt in de mast opgerold. Let erop of er plooiën in het zeil ontstaan en of er tijdens het inrollen geen grote weerstand wordt ondervonden. Wanneer de eindeloze lijn eens een keer hapert, kan het zeil ook met de lierzwengel direct aan de mast worden geccefd (zie beschrijving van Selden).

Rolgenua

- Het inrollen gebeurt door aan de rollijn te trekken. Bij een lichte bries gaat het nog met de hand,
maar later zult u de rollijn op de lier moeten leggen.
- Het inrollen gaat gemakkelijker wanneer het voorstag onder hoge spanning staat. Zet het hekstag dus met de power-talie door alvorens de genua in te rollen.
- Voor het reven moet de schoot licht worden gevierd en meteen na het inrollen moet de schootwagen ver genoeg naar voren worden getrokken. De hoek die de schoot ten opzichte van het zeil maakt, moet ongeveer naar het bovenste derde part wijzen.
- **Belangrijk:** bij het reven mag nooit te veel kracht worden uitgeoefend. De lijn kan daardoor breken, wat het oprollen onmogelijk maakt.
- **Wanneer het reven moeizaam gaat:**
 - Controleer of de lijn goed in de trommel loopt en de windingen niet over elkaar heen lopen.
 - Kijk omhoog naar de mast om te zien of er misschien een loshangende val wordt meegerold.

Voor aanvullende informatie, zie bijgevoegde fabrieksdocumentatie.

X BEDIENINGSVOORSCHRIFTEN

- 1. Mast en takelage**
- 2. Zeil**
- 3. Dekbeslag**

Om het manoeuvreren te vergemakkelijken, is uw jacht van een bijpassende scheepsuitrusting en een voldoende zwaar beslag voorzien. De krachten die op het beslag inwerken, kunnen echter door het opvolgen van de volgende richtlijnen worden verminderd, resp. binnen redelijke grenzen worden gehouden:

- Hijs of strijk het zeil nooit onder de volle winddruk.
- Voorkom zo mogelijk dat het grootzeil kilt of klappert.
- Laat bij het keren de genua door een bemanningslid inhalen voordat de volle winddruk op het zeil komt.
- Voordat een stopper wordt losgezet, moet de lijn in de stopper met lier iets worden doorgetrokken.
Hierdoor gaat de stopper gemakkelijker open en spaart u de lijn.
- Voordat u begint te lieren, moet u de lijnen of schoten minstens twee- tot driemaal om de liertrommel slaan.

Tip:

Elektrische lieren kunnen uw vingers verwonden.

Dus:

Let goed op, wijs onervaren bemanningsleden en kinderen duidelijk op het gevaar en geef zelf het goede voorbeeld.

4. Ankerlier - optie -

Tijdens het gebruik van de elektrische ankerlier moet de dieselmotor langzaam meelopen. U kunt de taak van de lier tevens verlichten door op de motor langzaam in de trekrichting van de ankerketting te varen. Hierdoor ontziet u de accu's en voorkomt u dat deze snel leegraken, wat slecht is. Bovendien kunt u dankzij deze methode meteen manoeuvreren zodra het anker van de zeebodem loskomt (zie ook fabrieksdocumentatie).

5. Stuurmechanisme en roer

Op het stuurrad is een rem gemonteerd, die u vast kunt draaien. Belangrijk: vergeet de rem niet en controleer altijd of de rem los staat. Dit geldt vooral voor het zeilen met de stuurautomaat, anders wordt de elektromotor onnodig zwaar belast.

Wanneer u met de hand stuurt terwijl er een kleine crew aan boord is, zult u leren hoe u zich met deze rem kunt behelpen om het schip voor een korte periode op koers te houden. Wanneer het schip in de haven ligt, moet de rem worden aangedraaid om te voorkomen dat het roerblad door de golfslag steeds hinderlijk heen en weer beweegt.

De sokkel van het stuurmechanisme maakt deel uit van het dek. Op de sokkel staat het huis met de naaf van het stuurrad. Over het tandwiel van de naaf loopt een ketting.

De beide kabels lopen van de roerkwadranten over katrollen naar de uiteinden van de ketting.

De kabels zijn kruiselings met dubbele kabelklemmen aan de ketting bevestigd en de kabels zijn ter bescherming van een krimpkous voorzien.

De beide kabeleinden zijn ter hoogte van de roerkwadranten elk van een kabelspanner voorzien. Het is raadzaam deze kabels vrij vaak te controleren en zo nodig na te spannen.

Het door **BAVARIA YACHTBAU** toegepaste roerlager is een zelfstellend lager. Elk roerlager is aan slijtage onderhevig en moet regelmatig gecontroleerd en onderhouden worden.

Voor het vervangen van de bussen moet het roerblad worden gedemonteerd

- Draai de borgmoer los (bovenop het beslag van de noodhelmstok)
- Maak de roerkwadrant(en) los
- Trek het roerblad los
- Zet de roerbus in het lager verticaal en duw deze eruit

Noodhelmstok

De noodhelmstok zit de kist aan stuurboord. Zodra het stuurmechanisme uitvalt, moeten het stuurrad, het roerkwadrant voor de kabelbediening en het kwadrant voor de stuurautomaat (optie) worden verwijderd. De afdekking van het roer moet worden verwijderd; de noodhelmstok wordt erop gestoken en geborgd.

LET OP: Het roerlager moet met waterbestendig vet (of teflon) worden gesmeerd. Het vet moet tussen de roerpen en het lager en tussen het roerlager en de lagerkamer worden gesmeerd of gespoten. Speling in het roerlager kan door het bijstellen van het bovenste roerlager worden opgeheven. Hoewel de roerpen geen speling mag vertonen, mag deze ook niet te vast zitten.

6. Vensters en luiken

Zodra de eerste druppels vallen, moeten alle luiken dicht worden gehouden.

Belangrijk:

Controleer voor de afvaart altijd of de alle vensters in de romp gesloten zijn. Het komt maar al te vaak voor dat kinderen de luiken onderweg ongemerkt hebben opengezet. Bedenk dat de scheepsinboedel en de bekledingsmaterialen die met zout water in aanraking zijn geweest, alleen met grote inspanning weer droog te krijgen zijn.

Het als uitzetraam uitgevoerde bovenlicht (50 x 50 cm) in de cabine op het voorschip dient tevens als nooduitgang.

Hiervoor moet de blauwe schuif (borging) naar buiten worden geduwd en de handgreep in de langsrichting van het jacht worden gedraaid. Daarna gaat het luik naar boven toe open.

Mocht er ondanks alle voorzorgsmaatregelen toch een brand aan boord uitbreken, handel dan als volgt:

Alle personen die niet actief aan de brandbestrijding deelnemen, moeten zich aan dek begeven via de

- trap naar het dek of

wanneer er brand in de pantry of machinekamer uitbreekt

- via het noodluik boven de kooien in het voorschip.

Brand in de pantry

Draai eerst de gaskraan dicht!

Neem een brandblusser wanneer het vuur naar delen van de inrichting is overgeslagen.

Brand in de machinekamer

Draai eerst de brandstofkraan dicht.

Laat het montageluik achter de trap dicht!

Hierin zit een kleine opening.

Steek het mondstuk van de brandblusser door het gat en spuit het apparaat helemaal leeg.

Wacht enkele minuten voordat u het luik naar de motorruimte opent om de schade op te nemen.

Brand in het woongedeelte

Er moet een blusemmer in de scheepskist klaarliggen, zodat de poederblusser alleen in noodgevallen hoeft te worden geactiveerd.

7. Elektrische circuits (gelijkstrooimininstallatie)

- Zie ook de waarschuwingen (aanwijzingen) op pag. 56 - 59

De standaarduitrusting bestaat uit twee accu's:

- een startaccu van ⁵⁵88 Ah
- een boordnetaccu van 135 Ah

Beide zijn via dioden op de dynamo en de acculader (optie) aangesloten. De accu's moeten regelmatig en volgens de instructies van de fabrikant worden onderhouden. Voor nadere informatie, zie bijlagen. Bij het laden krijgt de startaccu voorrang.

Aanwijzing: Ook onderhoudsvrije accu's moeten 's winters worden bijgeladen (ladingstoestand min. 50%) om niet te bevriezen.

Eenmaal per jaar moeten alle contacten worden gecontroleerd en met een speciale spray worden behandeld.

Maak dat u de circuits van het gehele elektrische systeem kent, zodat u in geval van een storing snel kunt ingrijpen. Wanneer een apparaat uitvalt, moet eerst worden gecontroleerd of het defect is.

LET OP: Controleer de volgende punten alvorens uit te varen:

- de accuspanning
- de werking van de scheepsverlichting
(neem altijd reservelampen mee)

LET OP:**Wat u nooit mag doen:**

- Aan elektrische installaties werken terwijl het systeem nog onder stroom staat.
- Zekeringen of overspanningsbeveiligingen wijzigen.
- De elektrische installatie of het betreffende bedradingschema wijzigen; dit mag alleen door een officieel installatiebedrijf worden gedaan.
- Elektrische apparaten installeren of vervangende onderdelen aanbrengen die de toelaatbare stroomsterkte in het circuit overschrijden.
- Het schip onbeheerd achterlaten wanneer het elektrisch systeem in bedrijf is.

Waarschuwing:

De elektrische installatie van het jacht of de bijbehorende schema's mogen niet worden veranderd.

Serviceverlening, onderhoud en reparaties moeten aan een erkend elektrotechnisch bedrijf worden overgelaten.

8. 220 V walaansluiting (wisselstroominstallatie)

De 220 V aansluiting voor het netsnoer tussen de wal en het schip bevindt zich aan stuurboord boven het zwemplatform tegen de spiegel. Van daaruit zijn twee 220 V leidingen getrokken:

- 1 x naar de acculader (optie)
- 1 x naar het schakelpaneel naast de kaartentafel

Op de stroomvoorziening aan de wal in de haven of aan de steiger in de marina mogen uitsluitend officieel goedgekeurde kabels en/of verlengsnoeren worden aangesloten.
Belangrijk: let erop dat u het 220 V snoer en de contactdozen alleen met droge handen aanraakt.

9. Hoofdschakelaar (12 V)

Het schip is met een hoofdschakelaar uitgerust. Deze zit in het elektrisch schakelpaneel van de kaartentafel.

Belangrijk: zolang de dieselmotor loopt, mag het 12 V circuit niet met de hoofdschakelaar worden onderbroken.

10. Elektrisch schakelpaneel

Op het elektrisch schakelpaneel zijn alle schakelaars voor de 12 V elektrische verbruikers gegroepeerd. Hierdoor kunnen de afzonderlijke circuits apart worden ingeschakeld. Deze zijn met logo's gekenmerkt en deels van een opschrift voorzien. Enkele schakelaars zijn reeds aangebracht voor de naderhand te monteren elektrische accessoires. Om dezelfde reden zijn er ook van tevoren lege elektraleidingen in het schip aangelegd. De zekeringen zijn automatisch. Als deze doorslaan hoeft meestal alleen de betreffende knop te worden ingedrukt. Wanneer een zekering herhaaldelijk doorslaat, moet u de oorzaak opsporen en verhelpen of een vakman (elektricien) erbij halen.

11. Verlichting

De stroomvoorziening en de zekering van de verlichtingsarmaturen zijn in twee groepen verdeeld. Deze bevinden zich op het paneel. De lampen worden met knoppen op het paneel of direct aan de armatuur bediend.

12. Koelaggregaat - optie -

Binnenin de koelbox is aan de zijkant tegen het koelement een thermostaat gemonteerd. Met de thermostaat kunt u de temperatuur in de box regelen. Zolang er levensmiddelen in worden bewaard, moet u de temperatuur regelmatig controleren en ervoor zorgen dat de temperatuur niet te sterk schommelt.

Wanneer u voor langere tijd van boord gaat, moet u de koelkast schoon achterlaten. Het deksel blijft open staan voor de ventilatie (zie fabrieksvoorschriften).

13. Installaties

Drinkwater

Warm water (optie)

Voor de warmwatervoorziening worden het koelsysteem van de motor en een elektrisch 220 V verwarmingselement gebruikt.

Vuilwaterleidingen

Dieselleidingen

Gasleidingen

Tanks (brandstof, drinkwater, vuil water)

U beschikt over een drinkwaterreserve van 300 liter, die over twee tanks is verdeeld. De voorste tank (optie) bevindt zich onder de kooi in het voorschip. Deze is uit polyethyleen vervaardigd en heeft een inhoud van 150 liter. Voor het inlaten van drinkwater wordt de vulopening aan dek naast het deksel van de ankerkast gebruikt. De tweede tank kan eveneens 150 liter bevatten en zit onder de kooi in de achtercabine aan bakboord. Deze wordt met de vulopening op het achterdek gevuld, zie overzichtstekeningen van het dek en de waterleidingen. Beide tanks hebben een inspectiegat en een sensor voor de waterstand. Er is een afsluiter in de leiding tussen de beide tanks aangebracht. Het water kan hiermee ook gescheiden aan de tanks worden onttrokken.

14. Waterdrukstelsysteem

De waterdrukpomp zit achter de rechter klep tegen de wand in de achterste toiletruimte. Hier bevinden zich ook het voorraadvat en de keuzekraan voor de boeg- of hektank. De drukpomp dient voor de drukopbouw in de gehele koud- en warmwatervoorziening. Zodra alle uitstroomopeningen dicht staan, stopt de pomp. Wanneer de pomp doordraait terwijl alle kranen stevig zijn dichtgedraaid, moeten alle waterleidingen op lekkages worden gecontroleerd. De pomp wordt beschermd door een filter, dat regelmatig gecontroleerd en zo nodig ook gereinigd moet worden.

15. Lenssysteem

Een **BAVARIA** jacht heeft een zelflozende cockpit. Het lenswater in het achterste (diepste) gedeelte van de cockpit wordt met slangen naar de spiegel overgebracht (wateruitlaat).

- Bij de Holiday uitvoering wordt het lenswater in de cockpit via een opening in de spiegel afgevoerd (onder de stuurmansstoel)
- Bij de uitvoeringen met een middencockpit loopt het lenswater via twee verticale openingen weg.

In de ankerkast zitten aan weerszijden lensopeningen, die met een kap zijn afgedekt. Uw jacht is bovendien niet alleen met een handlenspomp, maar tevens met een elektrische lenspomp uitgerust (opbrengst van 130 l/min).

Beide zuigkorven zitten in het kielruim op het laagste punt van de messroom. De bodemwrangen in de messroom staan middels boringen met elkaar in verbinding, zodat ingeval van binnentredend water beide pompen kunnen worden gebruikt.

Voor het gebruik van de handlenspomp moet de afdekklep van de pomp in de cockpit worden geopend en moet de pompzwengel in de daartoe bestemde opening worden gestoken. Door pompende bewegingen te maken, wordt het lenswater geloosd.

De elektrische lenspomp wordt ingeschakeld door de knop met het overeenkomstige symbool op het schakelpaneel in te drukken. Zet van tevoren in elk geval de hoofdschakelaar aan.

Wij adviseren de elektrische lenspomp alleen te gebruiken wanneer de motor draait. Hierdoor kan het volledige vermogen van de pomp worden benut.

LET OP

Het jacht is met een elektrische lenspomp uitgerust. Controleer regelmatig of de pomp werkt. De zwengel van de handlenspomp zit in het bovenste zijvak van de navigatietafel.

WAARSCHUWING

De totale pompcapaciteit is mogelijkwerwijs niet voldoende om het jacht ingeval van een aanvaring (evt. met drijvende voorwerpen) leeg te hozen. Neem maatregelen voor zulke gevallen door afdichtzeilen en dergelijke mee te nemen.

16. WC

Het afvalwater wordt middels een handpomp naast de WC via een gasdichte slang met een diameter van 1 1/2" of 38 mm met een afsluiter aan het uiteinde naar buiten gebracht. De kleppen moeten tijdens het zeilen of het varen op de motor altijd dicht staan, dwars op de lengterichting van de slang dus. Hetzelfde geldt voor de slang van de zeewaterinlaat voor de spoeling van het toilet. Deze wordt afgesloten met een kogelklep met een diameter van 1/2" of 12,7 mm.

Watertoevoer voor de douche - optie -

Het douchewater wordt in een voorgevormde kuip opgevangen en door een elektrische pomp naar buiten gebracht. De bedieningsknop voor de douchepomp zit naast de wastafel.

Tip: het correcte gebruik van het boordtoilet blijft een delicate aangelegenheid ...

Het is daarom aan te bevelen alle gasten aan boord grondig uit te leggen „hoe dat gaat met die kleppen“ en het ook een keer te demonstreren. Dit geldt vooral voor mensen die voor het eerst meevaren. De kleppen zitten onder de wastafel in de toiletruimte. Onder de handgreep van de WC-handpomp zit een kleine hendel waarmee de beide pompfuncties kunnen worden ingeschakeld.

- 1) Leegpompen en tegelijkertijd doorspoelen of
- 2) alleen leegpompen

Doorspoelen van het toilet:

- Zet beide kleppen open
- Bedien de pomp in stand 1, ca. 10 maal pompen
- Pomp de pot leeg en spoel door (pomp in stand 2)
- ca. 15 maal pompen

Op deze wijze wordt de vuilwaterslang over de gehele lengte gereinigd.
Wij adviseren de pot reeds voor gebruik door een paar pompslagen met zeewater te vullen.

Belangrijk:

- Gebruik de handpomp niet wanneer de kleppen dicht staan.
- Gooi geen grote of harde voorwerpen in de pot (gebruiksaanwijzing voor WC met optionele fecaliëntank).

Aanwijzing: Maak in de haven zo mogelijk gebruik van het sanitair aan wal. De capaciteit van de eventueel ingebouwde fecaliëntank is namelijk beperkt. Er hoeven in het geheel geen stankverdrijvende chemicaliën te worden gebruikt omdat het een gesloten systeem betreft en de slangen stankvrij zijn.

Het jacht is tevens met een driewegkraan uitgerust. Hiermee kunt u het afvalwater direct via de buitenboordkraan lozen of naar de fecaliëntank (optie) laten lopen.

17. Spoelbak in de pantry

Het stromend water komt uit een kraan (mengkraan ingeval van warm water). Afvoer naar zee via de 1/2" klep. Ook deze klep moet onderweg dicht blijven wanneer de spoelbak niet wordt gebruikt.

(zie overzichtstekening van doorvoeropeningen in de romp)

18. Ankers en landvasten

De uitvoering van het boeganker is in overeenstemming met de bouwvoorschriften van de Duitse Lloyd en is als optie verkrijgbaar.

Het boeganker (ploegschaaranker) weegt ca. 16 kg en is vuurverzinkt. Dit type anker graaft zich stevig in. Het ligt gebruiksklaar in een ankerrol met een kantelmechanisme en wordt met een pen geborgd. De ketting (eveneens een optie) heeft een lengte van 50 m en een dikte van 8 mm. Deze loopt over een ankerspil (eveneens een optie), die middels een afstandsbediening wordt geactiveerd. De afstandsbediening wordt voor gebruik in de ankerbak aangebracht en via het schakelpaneel bediend.

Voorts is het raadzaam eveneens een hekanker (evt. klapanker), landvasten en sleeptrossen aan boord te hebben die voldoende zwaar zijn uitgevoerd.

LET OP

Voor de afvaart controleert de schipper of

- de ankerlier werkt;
- de ankerketting van het boeganker is aangeslagen;
- de noodzakelijke landvasten en sleeptrossen aan boord zijn en in bruikbare staat verkeren.

XI ONDERHOUD EN VERZORGING

1. Mast en takelage

zie fabrieksdocumentatie

2. Zeil

De zeilen zijn uit Dacron vervaardigd. Dit materiaal is buitengewoon sterk en slijtvast. Hierdoor zullen de zeilen zeer lang hun vorm behouden, vooral wanneer u de volgende gebruiksvoorschriften in acht neemt:

- Het zeil met het rolreefsysteem oprollen:

Rol het zeildoek nooit te vast op. Anders kan er schade ontstaan door plooivorming. Er ontstaan ook plooien als het voorstag onvoldoende is doorgezet. De schoothoorn wordt zowel met de schoten als met de seizingen vastgezet, zodat deze bij sterke wind niet loslaat en begint te klapperen.

- Behandeling van het opgerolde zeil:

Het zeil moet op de ligplaats in principe altijd met een dekzeil worden beschermd. Dit geldt ook

voor UV-bestendig zeildoek. Net als elk ander soort doek mag dit niet onnodig aan schadelijke invloeden van buitenaf worden blootgesteld. Het is raadzaam om voor een rolzeil een niet al te ruime hoes te nemen, zodat het doek bij sterke wind niet begint te klapperen. De hoes moet uit een luchtdoorlatend weefsel bestaan, zodat het zeildoek voldoende geventileerd wordt.

- Het zeil opvouwen:

Wanneer het grootzeil wordt opgeborgen of voor de winter wordt opgeslagen, moet het losjes samengevouwen in een ruime zak worden bewaard.

Er kunnen scherpe vouwen ontstaan wanneer het zeildoek in te kleine zakken wordt geduwd, waardoor blijvend zwakke plekken in het profiel ontstaan.

Het zeil heeft het minste te lijden wanneer het parallel aan het onderlijk in ongeveer 60 centimeter brede stroken wordt opgevouwen.

En ten slotte: het zeil mag niet nat worden opgeborgen, anders kunnen er vochtvlekken ontstaan.

- Het zeil opbergen:

Probeer het zeil altijd droog weg te leggen en zorg voor voldoende ventilatie in de opslagruimte.

- Het verwijderen van vuil en vochtvlekken:

Spuut het zeil regelmatig af met zoet water om het zout te verwijderen.

Lauwwarm water en een zacht schoonmaakmiddel zijn meestal voldoende om ook het hardnekkigste vuil te verwijderen. Vochtplekken moeten onmiddellijk worden verwijderd omdat

deze voor zwakke plekken in het laminaat kunnen zorgen. Deze kunnen het beste met een zwakke chlooroplossing (ongeveer 1%) worden behandeld: eerst worden de betreffende plekken gedurende ongeveer twee uur ingeweekt en vervolgens met helder water en een zachte borstel afgeschrobd.

- Het voorkomen van beschadigingen:

Omdat de folie van het gelamineerde zeildoek vooral tegen de scherpe randen van het beslag moet worden beschermd, moet u voor het hijsen van de zeilen het staand en het lopend want grondig controleren. Let bijv. op zalingnokken, niet afgeplakte splitpennen en de scherpe randen

van de blokken aan de hekstagen etc. De gedeelten van het zeil die tegen de zalingen of het want kunnen schuren, moeten aan beide kanten ter bescherming met zelfklevend doek (nummerdoek) worden beplakt. Hetzelfde geldt voor het onderlijk wanneer dit tegen de relingdraad kan schavielen.

- Behandeling van het zeil:

Speciaal voor gelamineerd zeildoek geldt dat het zeil gehesen mag blijven tot de door uw zeilmaker geadviseerde maximale windsterkte wordt bereikt.

Vooraf in ons klimaat moet u zeer goed op uw hoede zijn; één harde windvlaag kan immers al voldoende zijn om het vernuftige profiel in uw nieuwe zeil te ruïneren.

- De correcte valsparing:

Gelamineerde zeildoeken zijn aanzienlijk gevoeliger voor een te sterke uitrekking dan conventionele weefsels. Daarom moet de valsparing zorgvuldig worden ingesteld.

Vuistregel: zet het val zover door dat de dwarsplooien net uit het voorlijk worden getrokken.

- De correcte uithaarpunten:

Vergeet nooit om na het reven of uitrollen ook de uithaarpunten van het zeil dienovereenkomstig te verschuiven. Wanneer dat niet gebeurt, zal de schoot onder een verkeerde hoek trekken, waardoor het zeil niet de juiste stand kan aannemen. Na het reven kann

dit bijvoorbeeld als gevolg hebben dat het onderlijk te hard wordt aangetrokken, terwijl het achterlijk te sterk getordeerd wordt en begint te killen. Het zeil komt niet goed strak te staan en zal voortijdig verslijten. Daarom is het raadzaam om gekleurde merktekens op of naast de rail aan te brengen, bijv. voor een 130% Genua: groen bij 100%, geel bij 70% en rood bij 40%.

De procedure kan nog verder worden vergemakkelijkt door de sleetjes met een zo stijf mogelijke lijn vanuit de cockpit te verstellen en deze eveneens met dezelfde kleuren te markeren

(bijv. met markeringsklemmen).

Aanwijzing:

Het is goed te bedenken dat schade aan het zeildoek vrijwel altijd door een verkeerde behandeling van het zeil ontstaat. Belangrijke oorzaken zijn het klapperen van het zeil, een voortdurende blootstelling aan UV-straling of een onvakkundige bewaarmethode. Wanneer u vragen over het zeildoek hebt, kunt u zich altijd tot uw zeilmaker of direct tot de fabrikant wenden.

3. Dekbeslag

- Was het gehele dek incl. het beslag vaak met zoet water.
- Ook op onderdelen uit roestvrijstaal kan op den duur door milieu-invloeden vliegroeist ontstaan. Deze roestsporen laten zich gemakkelijk verwijderen met een gebruikelijk polijstmiddel.
- Pleeg ook regelmatig onderhoud aan de lieren.
- Wanneer de liertrommel zwaar begint te draaien, wordt het tijd deze te reinigen en te smeren.

De demontage van een lier is niet ingewikkeld, maar vereist wel enige aandacht en voorzichtigheid:

- Zet een bak naast de lier waarin u de afzonderlijke onderdelen bewaart (deze raakt u anders gemakkelijk kwijt).
- Onthoud goed waar de onderdelen oorspronkelijk zaten, zodat deze later correct gemonteerd kunnen worden.
- Reinig de onderdelen met een oplosmiddel en gebruik een smeermiddel dat door de fabrikant wordt voorgeschreven.

LET OP:

- Een verkeerd gemonteerde lier kan ongevallen veroorzaken! (terugslaan van de zwengel)
- De wantspanners moeten om de paar maanden worden gesmeerd (bijv. met WD 40)
- Katrollen en blokken met delrinkogels hoeven niet gesmeerd te worden; het is echter raadzaam deze met zoet water af te spoelen, zodat er zich geen zand of zout in kan ophopen.

LET OP:

- Haal de kogelgelagerde schootwagens nooit achteloos uit de rails. Om te voorkomen dat u alle kogels over het dek strooit, moet u een stuk rails met een dichte uiteinden gebruiken.

4. Vensters en plexiglas**Belangrijk:**

- Onderdelen of ruiten uit perspex of plexiglas mogen nooit met agressieve middelen worden gereinigd. Dit is vooral van belang bij het schoonmaken van het schuifluik en de andere ruiten. Er mogen alleen milde schoonmaakmiddelen worden gebruikt, ook aceton is niet toegestaan.
- Ondiepe en kleine krassen in het plexiglas kunnen met een polijstmiddel en een zachte doek worden weggewerkt.

5. Houtwerk aan de buitenzijde

Een ongelakt teakdek kan het beste met schoon zeewater worden gereinigd. Hierdoor krijgt het een gelijkmatige lichtgrijze kleur en beschermt het zichzelf tegen de invloeden van buitenaf. Het kan ook met zoet water worden gewassen of misschien kiest u voor de methoden en materialen die in de handel worden aangeboden.

6. GFK

- Zoals bekend is de gelcoat erg gevoelig voor stoten met scherpe voorwerpen of krassen. Neem dus het volgende in acht:
- Gebruik alleen schone stootkussen die groot genoeg zijn. Deze kosten stukken minder dan de reparaties aan een beschadigde scheepshuid.
- Let bij het afmeren op de aanwezigheid van scherpe voorwerpen of puntige delen die uit de aanlegsteiger steken.
- GFK wordt simpelweg gereinigd met water en zachte schoonmaakmiddelen.
- Na verloop van tijd wordt de scheepshuid van het zeiljacht iets dof en kan er een lichte verkleuring optreden. De glans kan worden opgehaald door de gelcoat met een polijstmiddel en een lamsvel te poetsen.

Eventuele krassen of scheuren kunnen met een reparatiegelcoat (mesplamuur) worden bestreken. Laat het geheel daarna uitharden alvorens het geschuurd en gepolijst kan worden. Voor het achterhalen van de bijbehorende kleurtint (RAL nr.) moet u contact opnemen met uw leverancier.

Aangroei onder water is op den duur schadelijk voor de beschermingslaag. Vooral kleine mosselen en slakken kunnen zich na enige tijd door de gelcoat vreten en vormen dus een bedreiging voor de scheepshuid.

Gebruik nooit heet water wanneer u het zeiljacht met een hogedrukreiniger (of een vergelijkbaar apparaat) schoonspuit. Houd de spuitlans nooit dichterbij dan 30 cm bij de gelcoat (gebruik dergelijke apparatuur nooit voor een teakdek).

7. Elektrische installatie

De accu's moeten in goede staat worden gehouden en zo mogelijk altijd opgeladen blijven. Controleer regelmatig of de elektrische circuits van het schakelpaneel in orde zijn en ga na of deze werken.

Alvorens 's nachts uit te varen moeten alle navigatielichten worden gecontroleerd. Neem altijd reservezekeringen mee aan boord.

8. Motor

Naast dit handboek zitten in de **BAVARIA** documentatiemap ook alle beschikbare handboeken en beschrijvingen van de ingebouwde of meegeleverde apparatuur en instrumenten. Er is tevens een instructieboekje voor de ingebouwde dieselmotor aanwezig. Lees ook dit aandachtig door en volg de raadgevingen en het advies van de fabrikant op. De voornaamste aandachtspunten worden hieronder nogmaals aangehaald:

- Controleer tijdig het peil en de kwaliteit van de olie in de motor en de wisselbak.
- Controleer de koelwaterpomp.
- Controleer de oplosanode op het staartstuk direct voor de schroef eenmaal per jaar en vervang deze indien nodig.
- Reinig de motor op gezette tijden en pleeg regelmatig onderhoud.

De brandstofleidingen zijn overeenkomstig de overzichtstekening van de motor (zie bouwtekeningen) gelegd. In de toevoerleiding van de dieselolie is een veiligheidsafsluiter opgenomen.

9. Installaties

(gasinstallatie en gasfornuis)

Er loopt een 8 mm dikke koperen gasleiding van de standaard 3 kg gasfles naar het gasfornuis. De gasfles is een zelflozende behuizing gemonteerd, die achterin de cockpit in het dek is opgenomen. Alle gasleidingen zijn met inachtneming van de strenge Duitse veiligheidsvoorschriften geïnstalleerd. Op de flexibele verbindingsslang tussen de gasfles en de vaste koperen leiding en op de slang van het fornuis staat de houdbaarheidsdatum. Zodra deze is verstreken, moeten de slangen worden vervangen.

Voor de gasvoorziening wordt een gebruikelijke blauwe 3 kg gasfles (butaan) gebruikt. Het reduceerventiel in de kast van de gasfles heeft een werkdruk van 30 mbr. De opbrengst bedraagt 1 kg per uur.

10. Inrichting, meubels, stoffering

De grootste vijand van het interieur is vocht. Daarom is het voor de levensduur van de meubels en de stoffering belangrijk dat het schip langdurig, resp. zo vaak mogelijk gelucht wordt.

BAVARIA jachten zijn standaard reeds van ventilatieroosters aan dek voorzien (zie overzichtstekening dek met uitrusting). Dat neemt echter niet weg dat u zelf ook iets tegen het vocht aan boord moet ondernemen. Op de eerste plaats moet u uw ogen open houden voor eventuele lekkages en deze meteen verhelpen. Ten tweede zorgt u ervoor dat het kielruim altijd droog en schoon blijft. De automatische lenspomp kan namelijk schade oplopen door het vuil en buiten bedrijf raken. De inrichting is uit hoogwaardig mahoniehout opgetrokken en wordt door meerdere laklagen beschermd. De meubels kunnen met zachte schoonmaakmiddelen worden gereinigd.

Het is raadzaam om krassen of andere beschadigingen van het hout of het gefineerde multiplex altijd meteen bij te lakken, zodat het hout tegen water en zout beschermd blijft. De bij te werken plekken moeten eerst met fijn schuurpapier worden opgeschuurd en vervolgens in drie keer worden afgelakt.

XII WINTERKLAAR MAKEN EN CONSERVEREN

Indien mogelijk moeten de volgende zaken voor de winterstop van boord worden gehaald en op een droge en niet al te koude plek worden opgeslagen:

- Scheepsbescheiden en andere documenten
- Zeekaarten, boeken, instrumenten
- Matrassen, kussens, dekens en slaapzakken
- Zeilen en lijnen
- Levensmiddelen
- Gasflessen
- Reddingsmiddelen
- Opblaasboot en reddingsvlot
- Accu's

Tip:

Voor het ingaan van de winterperiode behoeven de volgende onderdelen een specifieke verzorging en bescherming:

- Was de sensor voor de snelheidsmeter en het dieptelood.
- U moet de elektrische systemen reinigen en regelmatig met een geschikt middel verzorgen (WD 40).
- De waterleidingen kunnen goed worden gereinigd met een zwak zuur, zoals kleurloze azijn.
- De waterafsluiters moeten gedemonteerd en ingevet worden.
- De WC en bijbehorende leidingen worden met zoet water gereinigd.
- Het roer moet zodanig zijn vastgezet dat het niet kan bewegen.
(simpelweg door de helmstok of het stuurrad te blokkeren)

Motor:

- Maak de brandstoftank vol.
- Vervang de oplosanode bij de schroef (indien nodig).
- Tap het koelwater van de motor af en volg de instructies van de fabrikant op.
- Ontspan alle aandrijfriemen (dynamo en alle andere door de motor aangedreven hulpaggregaten).

Mast en takelage

Hoewel de onderstaande punten niet altijd ten uitvoer kunnen worden gebracht, blijven ze aanbevelenswaardig:

- Strijk de mast.
- Verwijder het staand en lopend want.
- Controleer de kabels en andere leidingen.
- Controleer de pennen, spanners en overige verankeringen op eventuele metaalmoeheid of scheuren
- Was alle aluminium onderdelen met zoet water.
- Was alle lijnen met zoet water en berg deze droog op.
- Was alle katrollen in de mast en de giek (met vet smeren).

BAVARIA YACHTBAU GmbH doet continu aan productverbetering en zal steeds trachten de geboden service nog verder uit te breiden. Dit geldt reeds bij de ontwikkeling en vormgeving van de jachten en komt terug in de materiaalkeuze en de bouwwijze. Hieraan danken onze schepen hun lange levensduur. Wanneer u het jacht goed onderhoudt en de raadslagen in dit handboek opvolgt, zult u bij latere verkoop constateren dat uw jacht nog steeds een goede prijs opbrengt. Een lage afschrijving zal echter niet het enige oogmerk van uw inspanningen zijn.

XIII VOORBEREIDING OP HET NIEUWE ZEILSEIZOEN

Hier gaat hier eigenlijk om dezelfde maatregelen als in het vorige hoofdstuk, maar dan in omgekeerde richting:

- Was de gehele scheepshuid met een zacht, niet agressief schoonmaakmiddel en veel zoet water.
- Was en polijst de gehele gelcoat en alle onderdelen uit GFK.
- Was en polijst alle roestvrijstalen onderdelen.
- Was alle teakhouten onderdelen aan dek en olie deze in.
- Was en smeer alle mechanische onderdelen (vergeet de lieren en de ankerlier niet).
- Monteer de uitrustingsstukken die in de herfst zijn verwijderd.
- Neem de motor weer in gebruik (deconservering) en volg daarbij de aanwijzingen in het instructieboekje op.
- Ververs de olie van de motor en de wisselbak.
- Vervang het olie- en het brandstoffilter.
- Vul koelwater bij.
- Breng de accu's weer aan.
- Reinig alle watertanks met azijn en water en tank deze daarna vol.
- Conserveer de elektrische systemen ter bescherming en isolatie.
- Controleer of alle technische systemen functioneren en voer de noodzakelijke reparaties en afstellingen uit.
- Leg de boeken en zeekaarten op de kaartentafel en in de rekken terug.
- Controleer of alle scheepsbescheiden nog geldig zijn.

LET OP:

Loopt de verzekering nog of moet deze worden verlengd?

XIV INFORMATIE EN AANWIJZINGEN VOOR DE SCHIPPER/EIGENAAR

1. Dit vaartuig is met draagbare brandblussers uitgerust. Voor de bluscapaciteit en plaatsing, zie hieronder:

- | | |
|--------------------------------|-----------------------------------|
| a) Kist aan stuur- en bakboord | Brandklasse: ABC, 2 kg, type: P2G |
| b) In de stoel/kaartentafel | Brandklasse: ABC, 2 kg, type: P2G |

2. De schipper/eigenaar heeft als taak:

- de blusmiddelen volgens de voorgeschreven intervallen te controleren;
de vervaldata staan op de brandblussers.
- de blusmiddelen te vervangen wanneer de vervaldatum verstreken is of wanneer het apparaat is gebruikt. De vervangende apparatuur moet dezelfde of een grotere capaciteit hebben.
- de bemanning te informeren over
 - de plaatsing en het gebruik van de blusmiddelen
 - de plaatsing van de blusopeningen in de machinekamer
 - de plaatsing van de noodluiken
- voor een goede bereikbaarheid van de blusmiddelen te zorgen wanneer het vaartuig bemand is.

Reparaties:

Ingeval van kleinere reparaties kunt u bij uw leverancier de passende materialen of vervangingsonderdelen betrekken. Grotere reparaties moeten altijd aan een vakman worden overgelaten. Informeer daarover bij uw leverancier of ga naar een gerenommeerde herstellingswerf. Ook de werf waar het jacht is gebouwd, zal u graag van advies dienen.

Veiligheidsvoorzieningen:

De losse uitrustingsstukken vallen onder de verantwoording van de gebruiker, bijv.

- Zwemvesten
- Reddingsvlot
- Brandblussers
- Anker, ankerketting/ankertros
- Landvasten, sleeptros

Onderhoud en reiniging:

Gebruik steeds een kleine hoeveelheid schoonmaakmiddelen en voorkom dat deze in het water terechtkomen.

Verdere aandachtspunten:

- Het schip kan het beste aan de wal worden gereinigd.
- Het afslijpen van de scheepshuid moet zo mogelijk worden vermeden; gebruik liever een hogedrukreiniger.
- Gebruik geen oplosmiddelen.

Winterstop:

- Volg de aanwijzingen in het instructieboekje van de motor op.
- Bewaar de accu's in geladen toestand en op een roestvrije plaats.
- Vet de stuurkabel en de delen van de besturing in.
- Maak het schip van binnen helemaal droog en bescherm het tegen binnendringend regenwater.
- Vervang de onderdelen wanneer u aan de werking of de technische staat twijfelt.

LET OP**3. WAT U NOOIT MAG DOEN**

- De toegang naar de luiken en uitgangen blokkeren.
- Veiligheidssystemen verplaatsen, zoals bijv. brandstofafsluiters, gaskranen, schakelaars van elektronische apparatuur.
- Draagbare brandblussers die in kasten zijn ondergebracht, verplaatsen.
- Het vaartuig onbeheerd achterlaten wanneer het gasfornuis en/of de verwarming in gebruik is.
- Gasverlichting aan boord gebruiken.
- Wijzigingen in de boordinstallaties aanbrengen (geldt vooral voor het elektrische systeem, het brandstofsysteem en de gasinstallaties).
- Brandstoftanks vullen of gasflessen verwisselen wanneer de motor loopt of het gasfornuis en de verwarming in bedrijf zijn.
- Roken tijdens het werken met brandstof of gas.

4. Houd de kielruimen schoon en controleer periodiek of er brandstof- of gasdampen vrijkomen.

5. Wanneer onderdelen van het brandblussysteem worden vervangen, mogen uitsluitend producten met dezelfde specificaties worden gebruikt. De technische en brandwerende eigenschappen moeten gelijkwaardig zijn.

6. Hang geen losse gordijnen of andere stoffen op in de buurt van of boven gasfornuizen of andere toestellen waarbij open vuur optreedt.

7. Er mogen geen brandbare materialen in de machinekamer worden opgeslagen. Wanneer er onbrandbare materialen worden opgeslagen, moeten deze zodanig worden vastgezet dat deze niet omvallen en een belemmering vormen voor het verlaten of betreden van deze ruimte.

8. Werk nooit aan de elektrische installatie wanneer deze nog in bedrijf is.

9. Veiligheidsvoorschrift

Tijdens de vaart mag niemand zich op een plek ophouden die persoonlijk gevaar kan opleveren. Blijf onder het varen zo min mogelijk staan en draag altijd een zwemvest.

10. Verdere controle- en aandachtspunten:

- Regelmatige controle
- Brandstofslangen en aansluitingen
- Accuklemmen, peil van het accuzuur
- Lenspompen
- Stuurinrichting

11. Voorts adviseren wij een reddingsvlot in één van de kisten in de cockpit mee te nemen. Het is raadzaam om de bemanning voor vertrek over de aanwezigheid van het reddingsvlot op de hoogte te stellen. De schipper moet zich er voor vertrek van overtuigen dat het reddingsvlot in goede staat verkeert en dat alle reddingsmiddelen aan boord en compleet zijn.
12. Bij het verlaten van het jacht moeten alle buitenboordkleppen worden dichtgezet.

WAARSCHUWINGEN

Het uiteinde van de elektrische walkabel mag **n i e t** in het water terechtkomen. Het elektrische veld kan dodelijk letsel toebrengen aan zwemmers.

Het voorkomen van elektrische schokken en vuur

- De boordschakelaar voor de elektrische walkabel moet voor het aansluiten of verbreken van de verbinding op „UIT“ staan.
- Sluit eerst de kabel aan boord aan en zet daarna pas de walschakelaar om.
- Wanneer de polariteit verkeerd is, moet de kabel meteen worden afgekoppeld.
- Druk de boordcontactdoos voor de walkabel stevig dicht.
- De bedrading van de netvoeding aan wal mag nooit worden gewijzigd.
- Het afkoppelen van de kabel: altijd eerst aan de wal en pas daarna aan boord.

BELANGRIJK: - in verband met de vloeibaar gasinstallatie -

Er zitten twee kranen in de gasleiding.

Eén ter hoogte van het fornuis en één op de gasfles zelf.

Voor de inbedrijfstelling en het gebruik van de vloeibaar gasinstallatie moeten de fabrieksvoorschriften en de onderstaande aanwijzingen in acht worden genomen:

1. Sluit de gaskranen van de gasleiding en de gasfles wanneer de apparatuur niet in gebruik is.
Draai de gaskranen in geval van nood meteen dicht.
2. Overtuig u ervan dat de gaskranen van de apparatuur dicht staan voordat de kraan op de gasfles open wordt gedraaid.
3. Controleer de vloeibaar gasinstallatie regelmatig op eventuele lekkages. Volg één van de onderstaande methoden om te controleren of alle aansluitingen gasdicht zijn:
 - Draai de gaskranen van de apparatuur en de gasfles dicht en kijk op de manometer (indien aanwezig).
 - Gebruik een draagbare lekdetector.
 - Gebruik zeepsop of een oplossing van schoonmaakmiddelen (daarbij moeten de gaskranen van de apparatuur dicht staan en de kranen op de gasfles en in de gasleiding open staan).

Wanneer een lekkage wordt geconstateerd, moet de gaskraan op de gasfles worden dichtgedraaid en moet de installatie voor ingebruikneming van de apparatuur worden gerepareerd. Deze reparatie moet aan een vakman worden overgelaten.

Waarschuwing: Gebruik geen ammoniakhoudende oplossingen.

Let op: Gebruik geen open vuur om lekkages op te sporen.

4. De apparaten verbruiken tijdens het verbrandingsproces van de brandstoffen zuurstof en tevens

worden er verbrandingsproducten aan boord uitgestoten. Daarom moet tijdens het gebruik van de apparatuur voor voldoende ventilatie worden gezorgd. Het gasfornuis of de oven mogen niet als verwarming worden gebruikt. Sluit de ventilatieopeningen nooit af. Het is raadzaam om het dekvenster in de dekopbouw boven het fornuis als ventilatie te openen (of een rompvenster indien aanwezig).

5. De toegang tot de onderdelen van de vloeibaar gasinstallatie mag nooit worden versperd.
6. Zorg ervoor dat de kranen van de lege gasflessen zijn dichtgedraaid en dat deze van de installatie zijn losgekoppeld. Houd de deksels, afsluitdoppen of afdichtpluggen klaar voor gebruik. Bewaar de reserveflessen in de buitenlucht aan dek of in de daartoe bestemde gasdichte kasten, die naar buiten toe geventileerd worden.
7. De max. omgevingstemperatuur voor het door ons geadviseerde vloeibare gas (butaan) bedraagt 40 °C.
8. Gebruik de kasten voor de gasflessen nooit om andere uitrustingsstukken te bewaren.
9. Laat uw vaartuig nooit onbeheerd achter wanneer er apparaten op vloeibaar gas in bedrijf zijn.
10. Rook niet en gebruik geen open vuur bij het verwisselen van de flessen met vloeibaar gas.
11. Controleer de slangen van de vloeibaar gasinstallatie regelmatig; minstens eenmaal per jaar. Vervang deze wanneer er beschadigingen worden geconstateerd.
12. Controleer de rookgasafvoerpijpen minstens eenmaal per jaar en vervang deze ingeval van beschadiging of wanneer er gaten in zitten.

XV GARANTIEVOORWAARDEN

BAVARIA staat ervoor garant dat nieuwe jachten, accessoires en uitrustingsstukken op het moment van aflevering aan de KLANT geen gebreken vertonen.

De garantieperiode begint op de dag van aflevering aan de KLANT. Wanneer deze beroepsmatig in schepen handelt of schepen verchartert, geldt als ingangsdatum de dag van aflevering aan de KLANT van BAVARIA. Op jachten die door de KLANT eerst voor demonstratie- of charterdoeleinden zijn gebruikt en vervolgens aan derde zijn doorverkocht, verleent BAVARIA geen garantie.

BAVARIA overtreft de wettelijke eisen door de KLANT over een periode van vijf jaar garantie te bieden op de statische sterkte van de scheepsconstructie, ongeacht of de klant een handelaar of een eindafnemer is. Wanneer het schip in het kader van een reclamatie moet worden onderzocht, moet dit in de fabriek van BAVARIA plaatsvinden. De daarvoor gemaakte transportkosten zijn voor rekening van de KLANT.

Voor het overige geldt een garantieperiode van zes maanden: wanneer met de reders en/of toeleveranciers van BAVARIA voor ingebouwde onderdelen, apparatuur, instrumenten, accessoires en/of overige uitrustingsstukken van het jacht een langere garantieperiode is overeengekomen, geeft BAVARIA dit recht aan de klant door en draagt hiermee alle uit het leveringscontract voortvloeiende garantie-aanspraken t.a.v. de toeleverancier/reder over aan de KLANT. De contractuele afspraken die een eventuele garantieclaim rechtvaardigen, zullen daarvoor ter inzage worden gelegd.

Is de KLANT van BAVARIA een handelaar of een beroepsmatig charterbedrijf voor jachten, dan moet hij zijn klant (= eindafnemer) alle diensten verlenen die in de bijlage van deze overeenkomst zijn opgenomen (= afleveringsservice). Tevens heeft de handelaar of het charterbedrijf de verplichting om modificaties of werkzaamheden in het kader van de garantie te verrichten. BAVARIA zal de hiervoor benodigde materialen en onderdelen kosteloos ter beschikking stellen. De vergoeding die BAVARIA aan de KLANT uitkeert voor de kosten die gemaakt worden om de modificaties en de garantiewerkzaamheden uit te voeren, bijv. voor transport, tol en arbeidsloon, is reeds opgenomen in de door BAVARIA gegeven korting die de handelaar of het charterbedrijf bij aankoop van het jacht heeft ontvangen. Deze korting maakt steeds een evenredig deel uit van de catalogusprijs.

Aanwijzing:

Aangezien de door **BAVARIA YACHTBAU GmbH** vervaardigde jachten in principe via de vakhandel worden verkocht, bestaat er geen directe contractuele overeenkomst tussen de werf en de consument.

BAVARIA Yachtbau GmbH is hierdoor niet van alle voorwaarden in het contract op de hoogte en uw leverancier is niet verplicht onze garantievoorwaarden volledig over te nemen.

Om deze reden is het absoluut noodzakelijk dat u ingeval van een garantieclaim met uw leverancier in verbinding treedt.

HANDBUCH BAVARIA 35 Exclusive

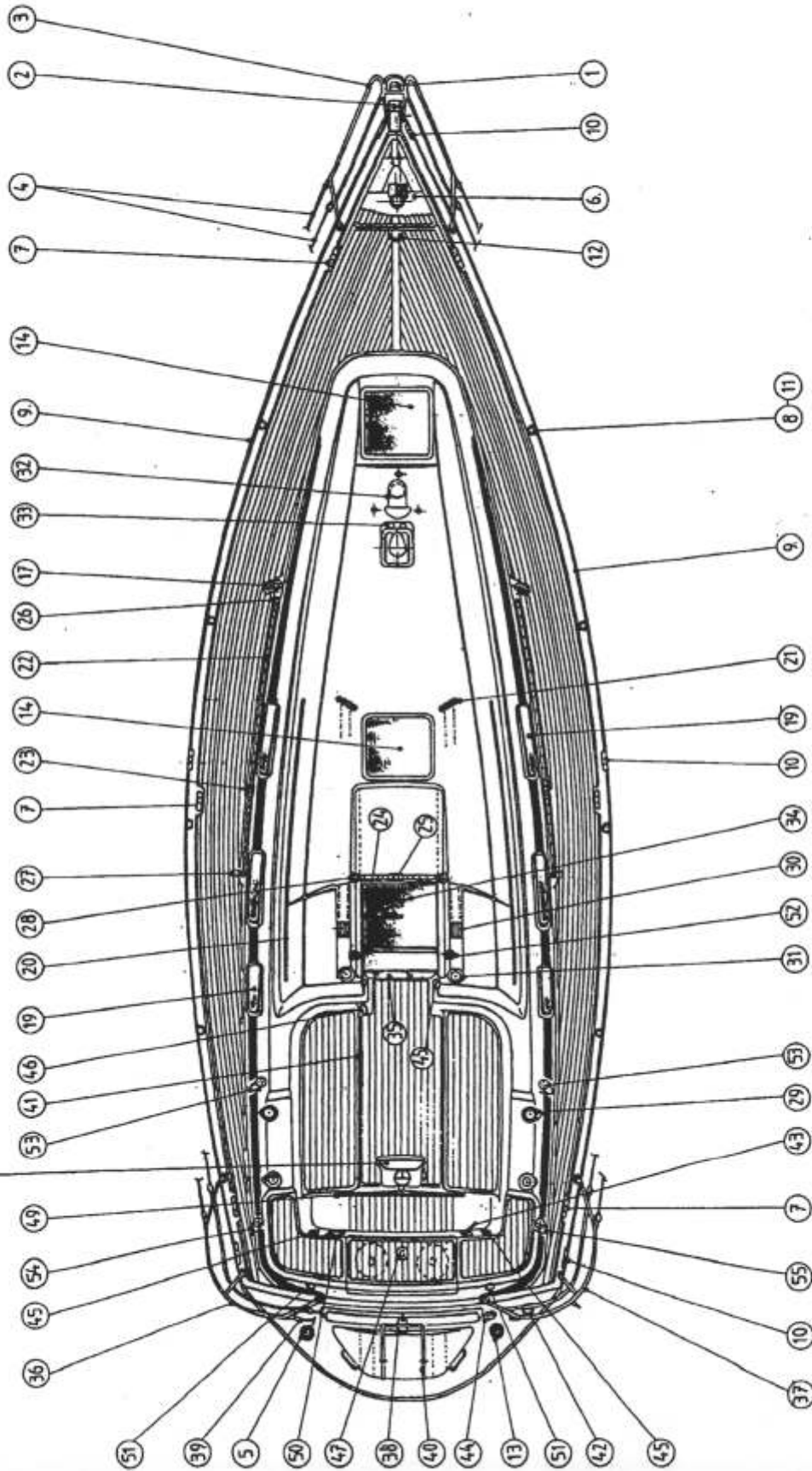
PLANLISTE

- Deckplan mit Ausrüstung und Legende
- Deckplan mit Laufendem Gut und Legende
- Mast und Segelplan
- General Einrichtung
- Installation Abwasser
- Installation Frischwasser
- Installation Motor
- Installation Gas
- Installation Elektrik
- Schaltplan Elektrik
- Schaltplan Tafel Calira
- Ruderlager
- Konstruktion Grundriß
- Konstruktion Längsschnitt mit Kiel und Ruder
- Rumpfdurchlässe

Bavaria 35 Exclusive

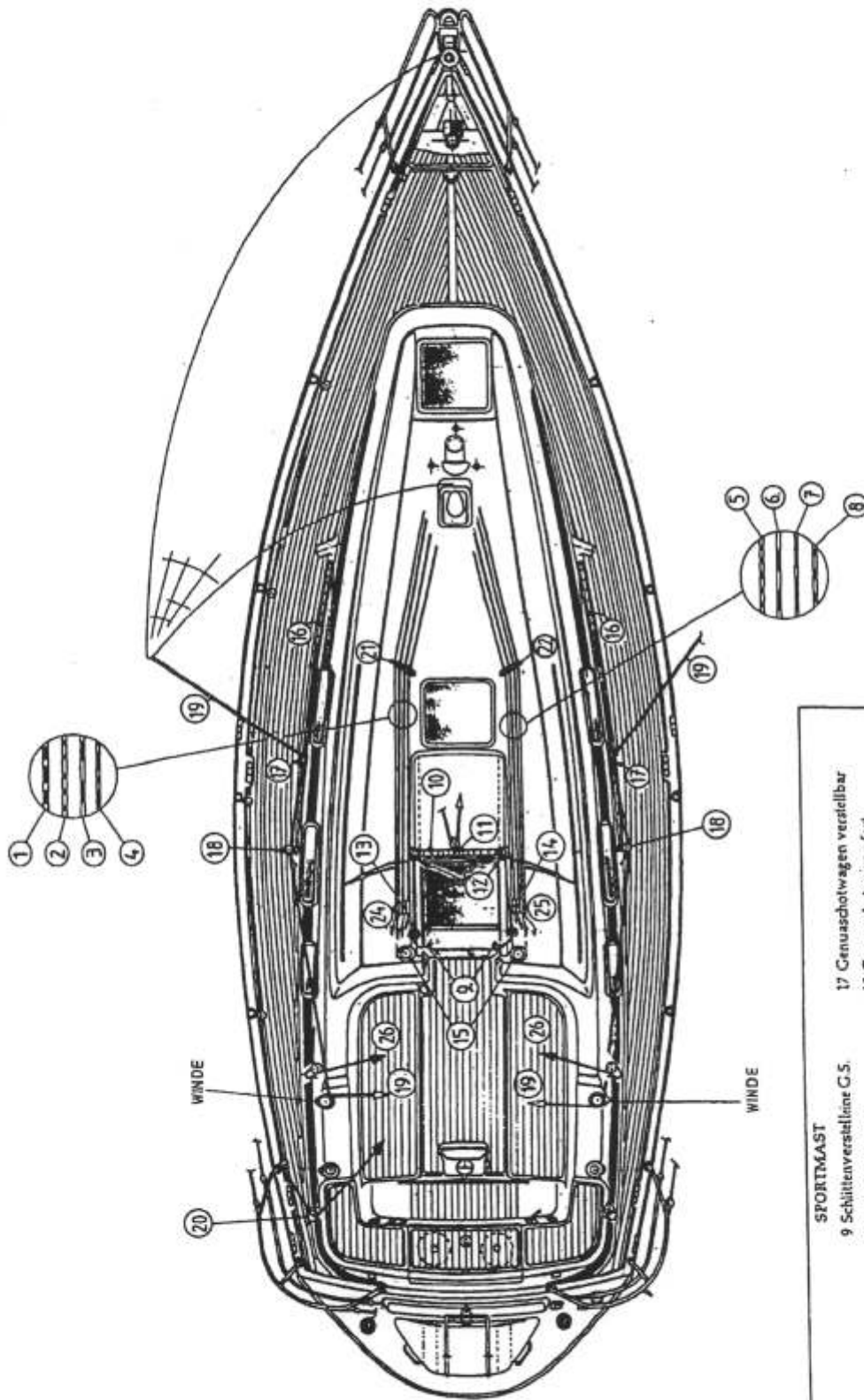
	DESCRIPTION	BESCHREIBUNG	STK.
1	Bow navigation light	Zweifarbeleuchte	1
2	Bow fitting	Bugbeschlag	1
3	Bow pulpit	Bugkorb	1
4	Life lines	Relingsdurchzüge	2
5	Water inlet	Wasser Einfüllstutzen	1
6	Anchor chain bail	Ankerkasten	1
7	Mooring cleats	Belegklampe	6
8	Stanchion	Relingstütze	8
9	Toe rail	Fussreling	2
10	Passage	Relingdurchgang	6
11	Stanchion base	Relingfuss	8
12	Spin. boom vang padeye	Deckauge	1
13	Fuel inlet	Diesel Einfüllstutzen	1
14	Op. hatch	Vorschiffsluke	2
15	Op. hatch	Vorschiffsluke	0
16	Forward lowers chainplate	Vorstagpütting	0
17	Main shrouds + aft kiwers ckg	Wantenpütting	2
18	Fixed portlight	Fest-Portlight	0
19	Opening portlight	Decksfenster	6
20	Grabrails	Handreling	2
21	Deck organizer	Umlenkblöcke	2
22	Genoa track	Genuaschiene	2
23	genoa track car	Genuaschlitten	2
24	Mainsheet track	Grossschotschlitten	1
25	Mainsheet track car	Grossschotschiene	1
26	Front endstop (g. track)	Schienenendstück	2
27	Aft endstop (g. track)	Schienenendstück mit Umlenkblöcke	2
28	Endstops mainsheet track	Schienenendkappe	2
29	Winch	Genuawinde	2
30	Stopper	Stopper	6+2
31	Winch	Fallwinde	2
32	Ventilator	Deckslüfter	1
33	Through deck cable fitting	Kabeldurchführung	1
34	Sliding hatch	Schiebeluke	1
35	Washboard	Steckschott	1
36	Aft port pushpit	Heckkorb links	1
37	Aft starboard p.	Heckkorb rechts	1
38	Backstay chainplate	Achterstagpütting	1
39	Aft pushpit life line	Heckkorbsicherung mit Pelikanhaken	2
40	Swim ladder	Badeleiter	1
41	Cockpit portlight	Cockpitfenster	1
42	Stern light	Heckleuchte	1
43	Hand operator bilge pump (Shower)	Handlenzpumpenhebel (Dusche)	1
44	Shore pick up 220 V	Landanschluss 220 V	1
45	Engine ventilation inlet	Belüftungsroste für Motorraum	6
46	Winch handle pocket	Halter für Windenkurbel	1
47	Tiller	Pinne	-
48	Stick	Pinnen Verlängerung	-
49	Steering wheel	Steuerrad	1
50	Shower	Cockpitdusche	1
51	Tank venting	Tankentlüftung	2
52	Camcleat	Schotklemme	2
53	Footblock with lockoff	Liegender Block mit Stopper	2
54	Cheek block-port	Liegender Block Backbordseite	1
55	Cheek block-starboard	Liegender Block Steuerbordseite	1
56	Backstay stopper	Stopper für Achterstag	0

STEUERSÄULE MIT MOTORINSTRUMENTENTAFEL
STEERING PEDESTAL WITH ENGINE PANEL



DECKPLAN MIT AUSRÜSTUNG
DECK GEAR

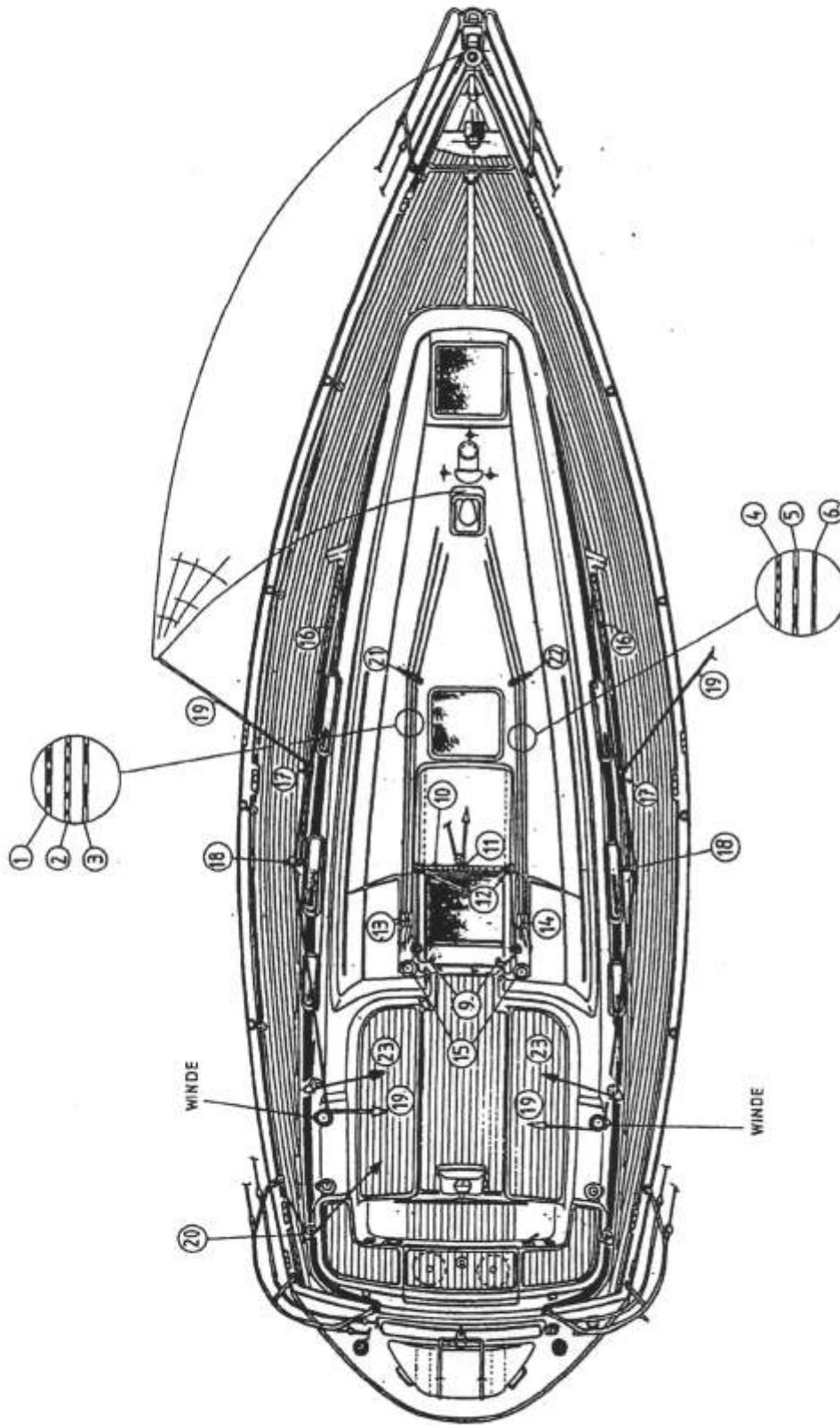
BAVARIA 35 EXCLUSIVE



SPORTMAST		
1 Genua-fall	9 Schlittenverstellline G.S.	17 Genuaschotwagen verstellbar
2 Reff 1	10 Großschotsechse	18 Genuaschotwagen fest
3 Unterlieksrecker	11 Großschotwagen	19 Genuaschot
4 Reff 2	12 Endstück Großschotsechse	20 Umlenkung Rollleine mit Stopper
5 Baumniederholer	13 Stopper Bb	21 Organisier Bb
6 Großschot	14 Stopper Sib	22 Organisier Sib
7 Dirk	15 Fallwinde	24 zus. Stopper f. Spifall
8 Großfall	16 Genuaschiene	25 zus. Stopper f. Großfall
		26 Verstellleine Genuaschot

SPORTMAST

BAVARIA 35 EXCLUSIVE



ROLLMAST

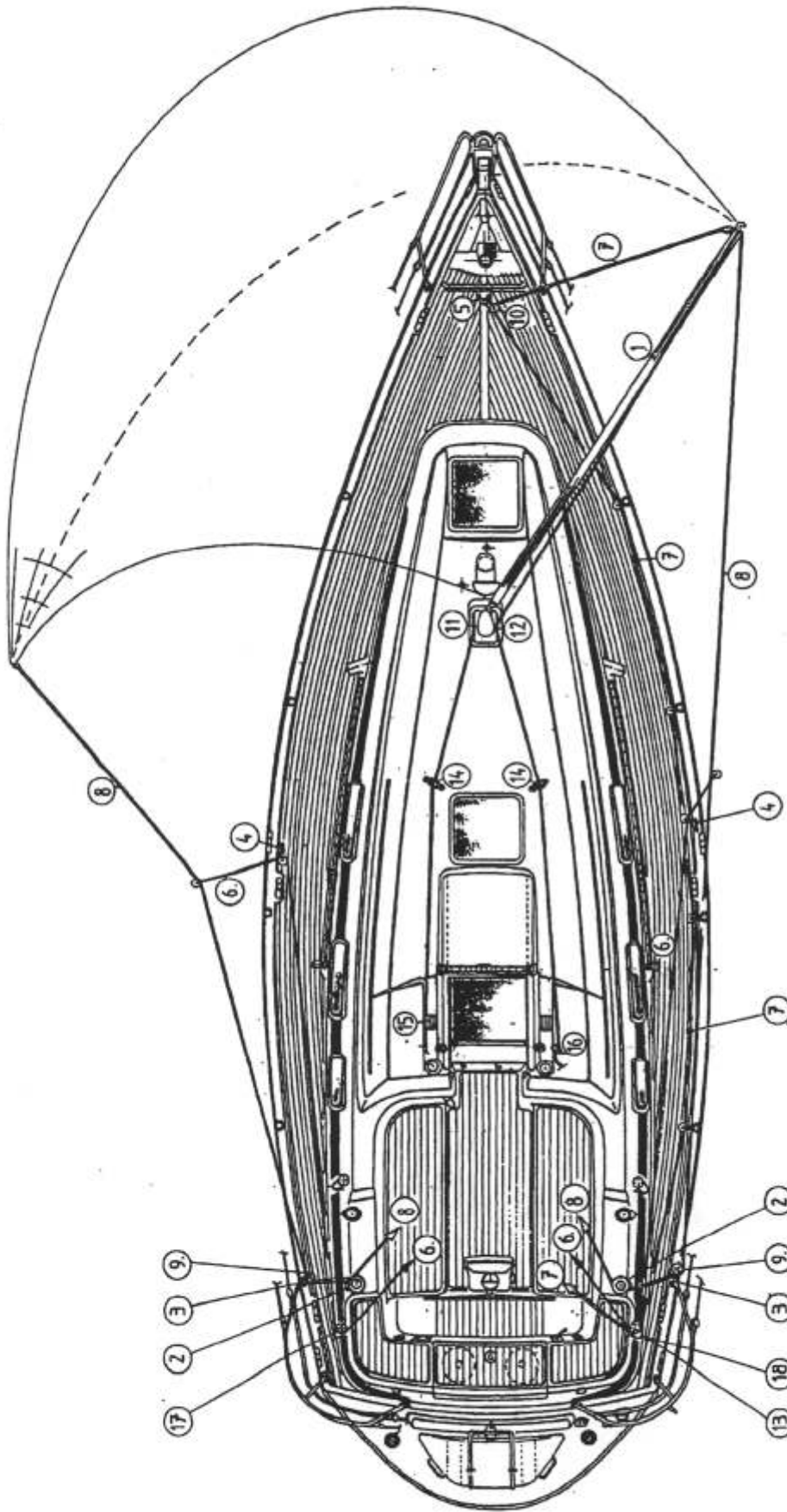
- 1 Streckleine
- 2 Einroll-leine
- 3 Großschot
- 4 Baumniederholer
- 5 Dirk
- 6 Genuafall
- 7
- 8

- 9 Verstellleine Großschotwagen
- 10 Großschotschiene
- 11 Großschotwagen
- 12 Endstück Großschotschiene
- 13 Stopper f1b dreifach
- 14 Stopper Sib dreifach
- 15 Fallwinde
- 16 Genuaschiene

- 17 Genuaschotwagen verstellbar
- 18 Genuaschotwagen fest
- 19 Genuaschot
- 20 Umlenkung Rollleine mit Stopper
- 21 Organiser Bb
- 22 Organiser Sib
- 23 Verstellleine Genuaschot

ROLLMAST

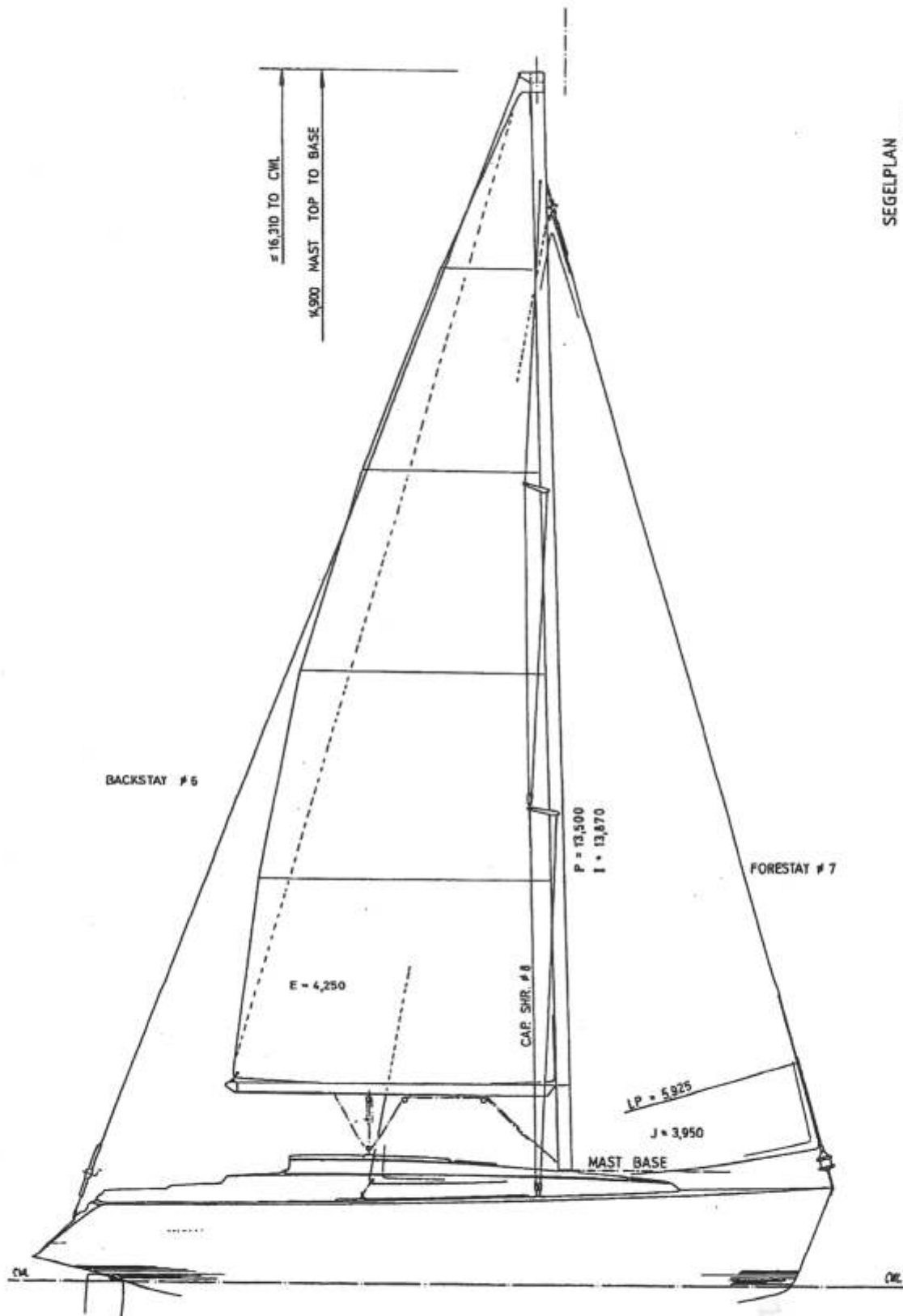
BAVARIA 35 EXCLUSIVE



OPTION SPINNAKER	
1 Spinnakerbaum	13 Umlenkung mit Stopper f. Niederholer
2 Spinnakervinden	14 2-fach Organizer Bb und Sbb
3 Pütting f. Spinnakelblock	15 Stopper f. Spifall
4 Pütting f. Barberhauler	16 Klemme f. Topprant
5 Pütting f. Spibaumiederholer	17 Barberh. Umlenkung mit Stopper Bb
6 Barberhaulerleine mit Block	18 Barberh. Umlenkung mit Stopper Sbb
7 Spibaumiederholerleine	
8 Spishot Bb und Sbb	
9 Block f. Spishot	
10 Block f. Spibaumiederholer	
11 Spinnakerfall	
12 Topprant	

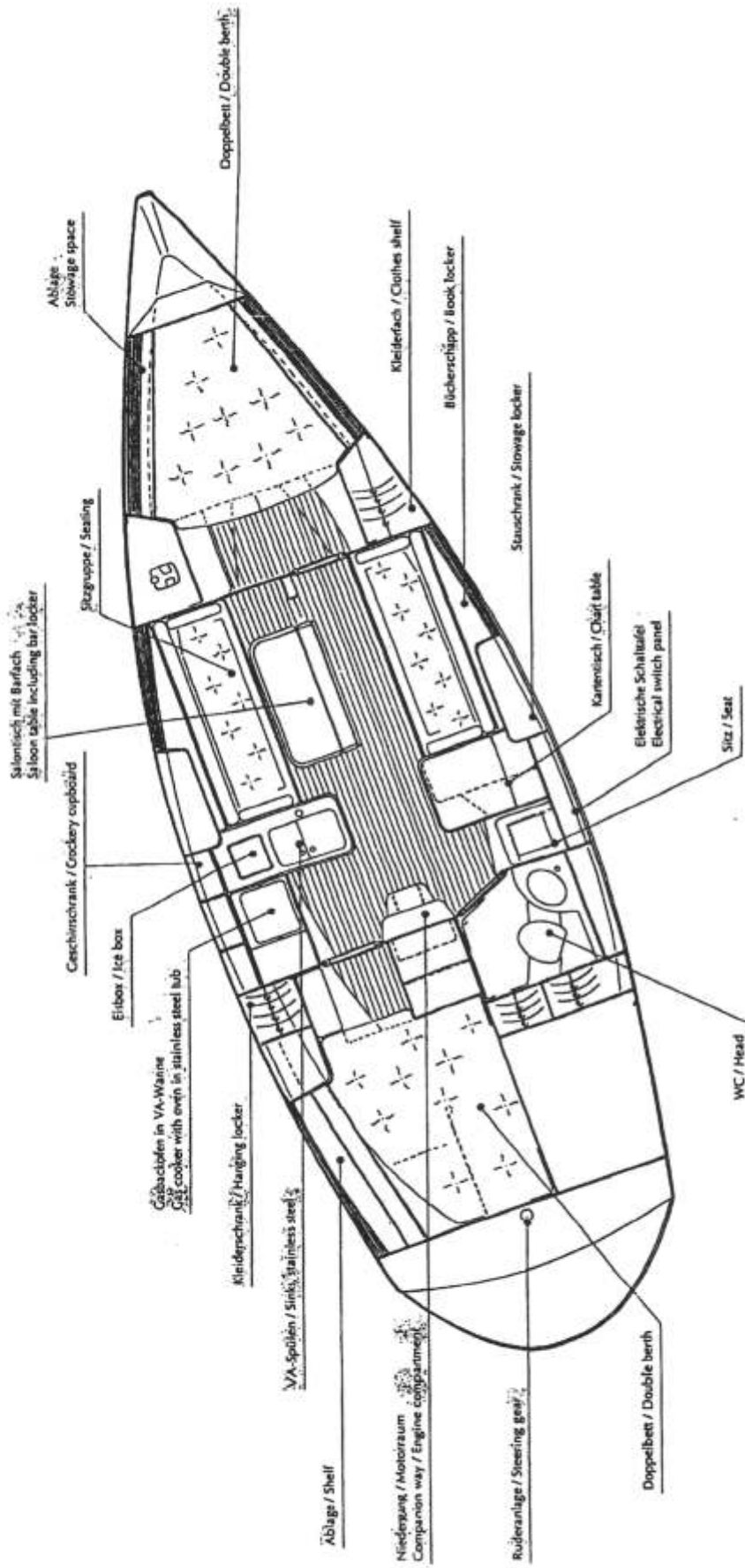
OPTION SPINNAKER

BAVARIA 35 EXCLUSIVE



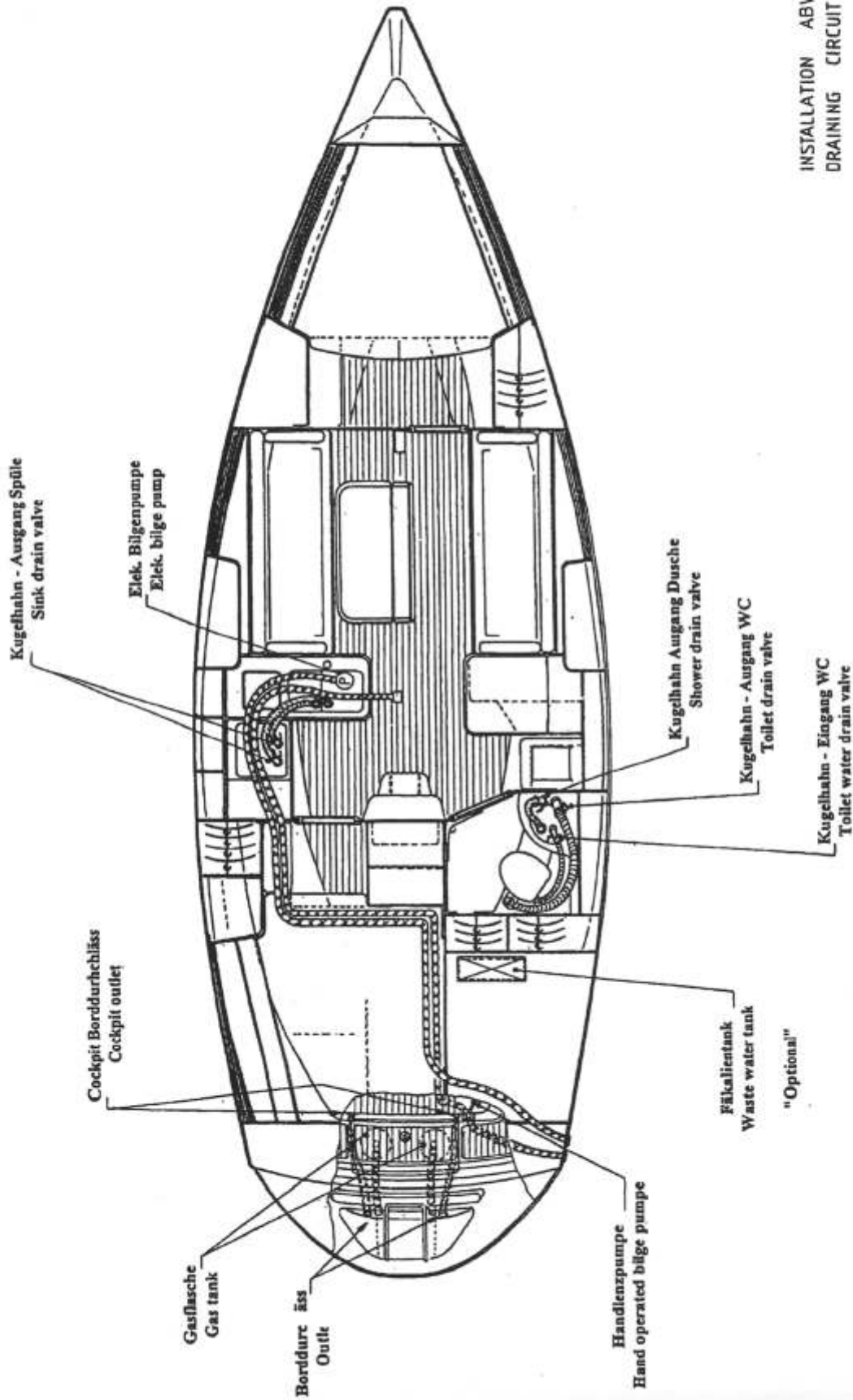
SEGELPLAN
SAIL PLAN

BAVARIA 35 EXCLUSIVE



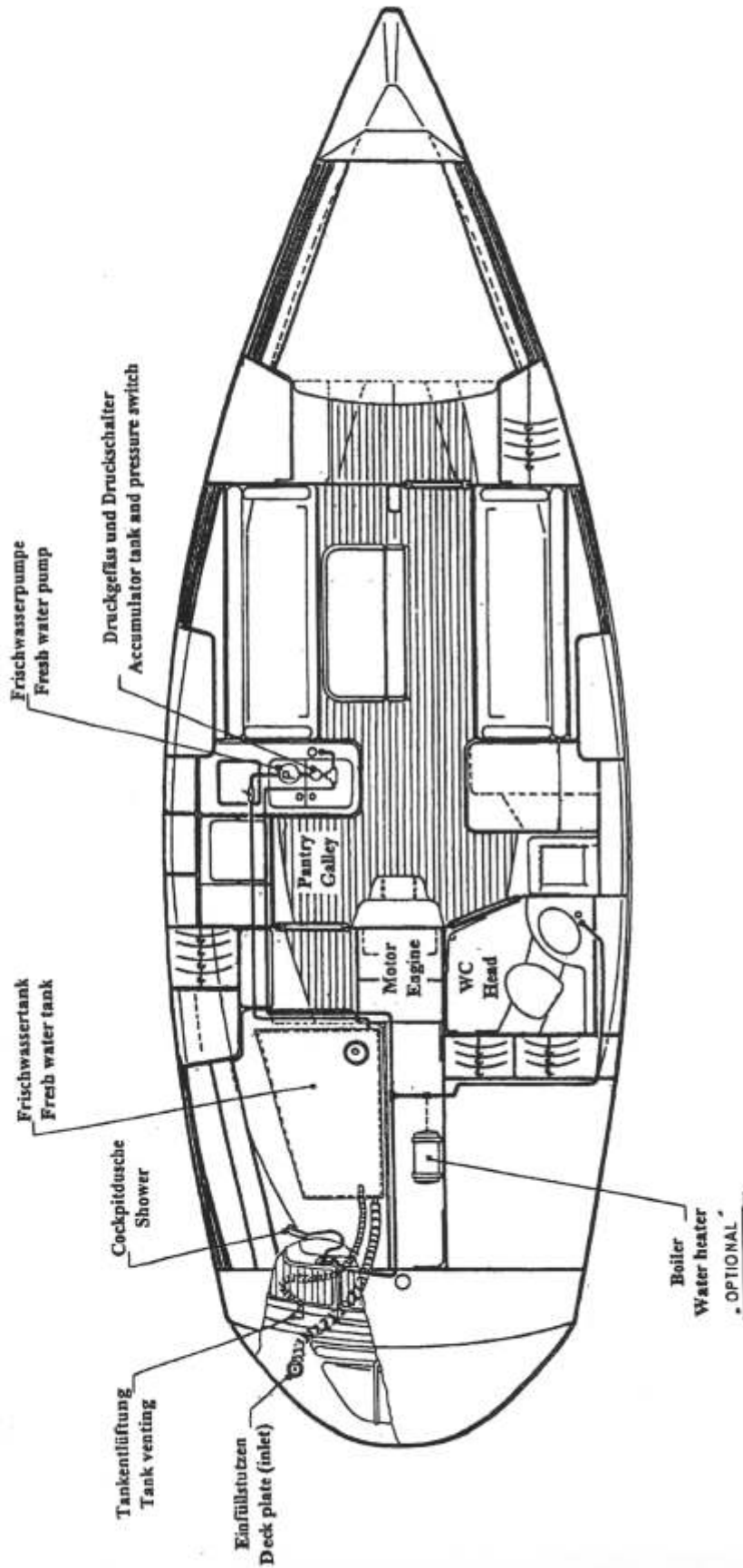
GENERALPLAN EINRICHTUNG
GENERAL ARRANGEMENT PLAN

BAVARIA 35 EXCLUSIVE



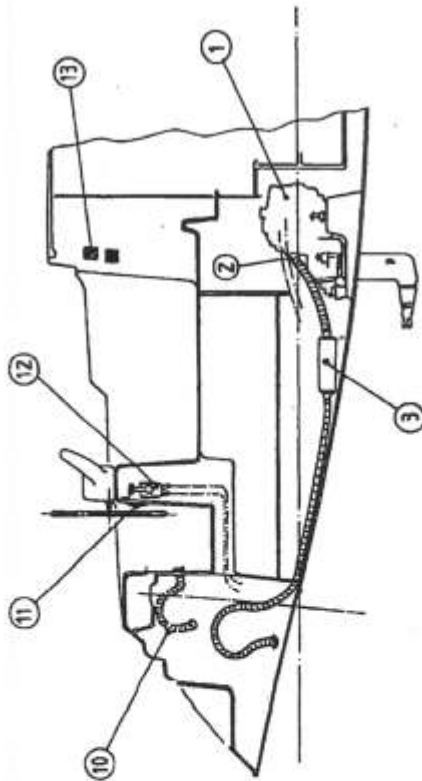
INSTALLATION ABWASSER
DRAINING CIRCUIT

BAVARIA 35 EXCLUSIVE



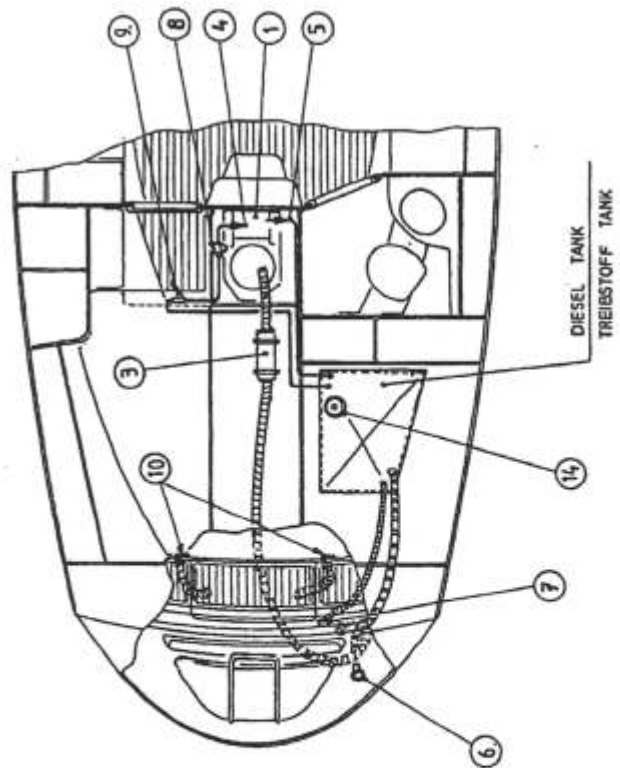
INSTALLATION FRISCHWASSER
FRESH WATER CURCUT

BAVARIA 35 EXCLUSIVE



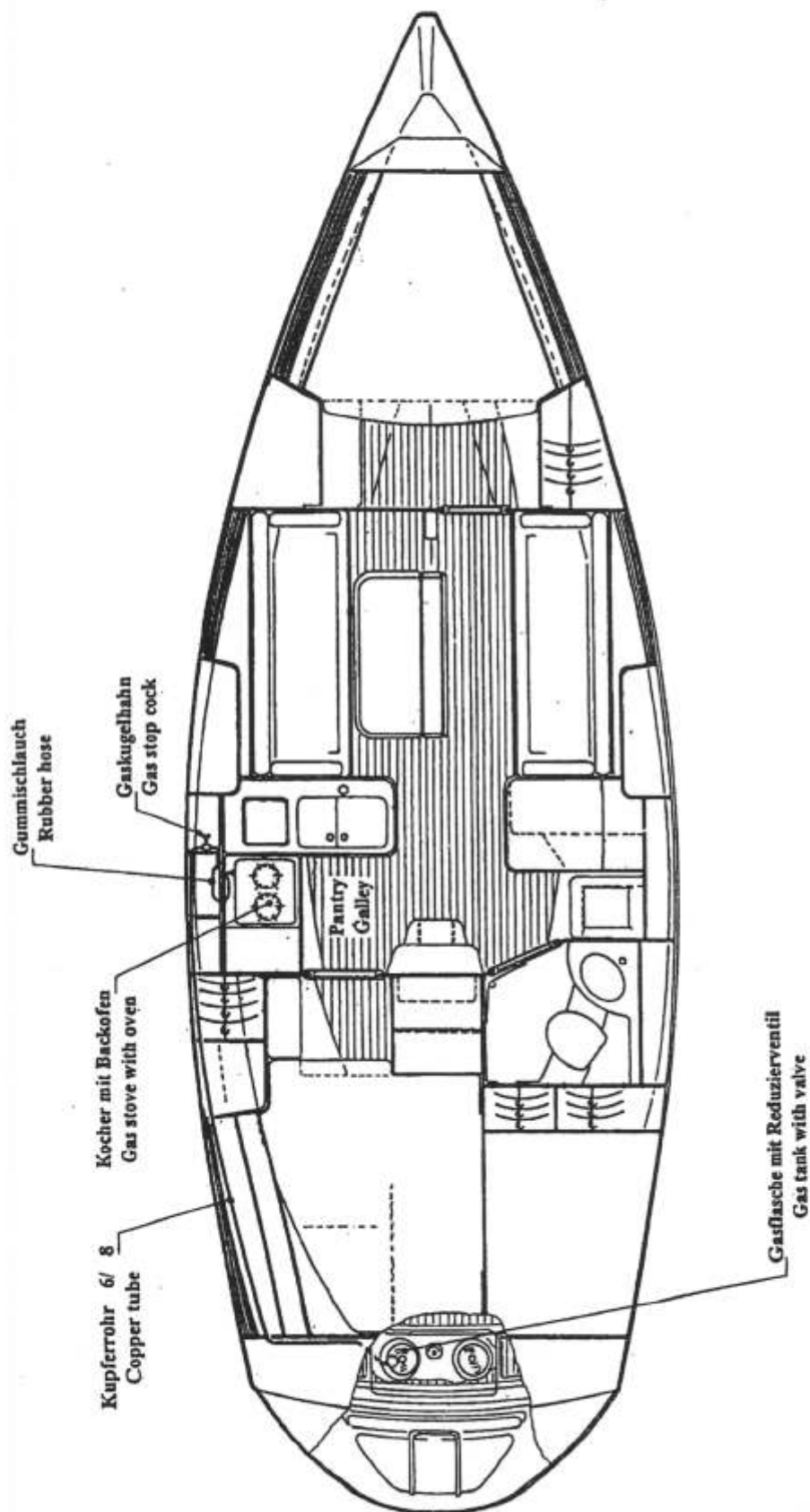
INSTALLATION MOTOR

1	MOTOR VOLVE MD 2030	ENGINE VOLVO MD 2030
2	MOTOR AUSPUFFSYSTEM	ENGINE EXHAUST SYSTEM
3	AUSPUFF-WASSERSAMMLER	EXHAUST WATER LOCK
4	KRAFTSTOFFEINFUELLSTUTZEN	ENGINE FUEL INTAKE
5	KRAFTSTOFFRUECKFUEHRUNG	FEED BACK FUEL
6	DIESEL EINFUELLSTUTZEN	FUEL TANK FILLING HOSE
7	TANKENTLUEFTER	FUEL TANK VENTILATOR
8	KRAFTSTOFF FILTER	FUEL FILTER
9	KRAFTSTOFF KUGELHAHN	FUEL COCK
10	BELUEFTUNGSGROSTE	VENTILATOR GRILLE
11	MOTORINSTRUMENTENTAFEL	ENGINE PANEL
12	MOTOR-FERNBEDIENUNGSKABEL	ENGINE CONTROL CABLES
13	MOTOR BELUEFTUNGSGROSTE	VENTILATOR ENGINE
14	VORRATGEBER FUEER KRAFTSTOFFTANK	FUEL GAUGE



INSTALLATION MOTOR
(ENGINE)

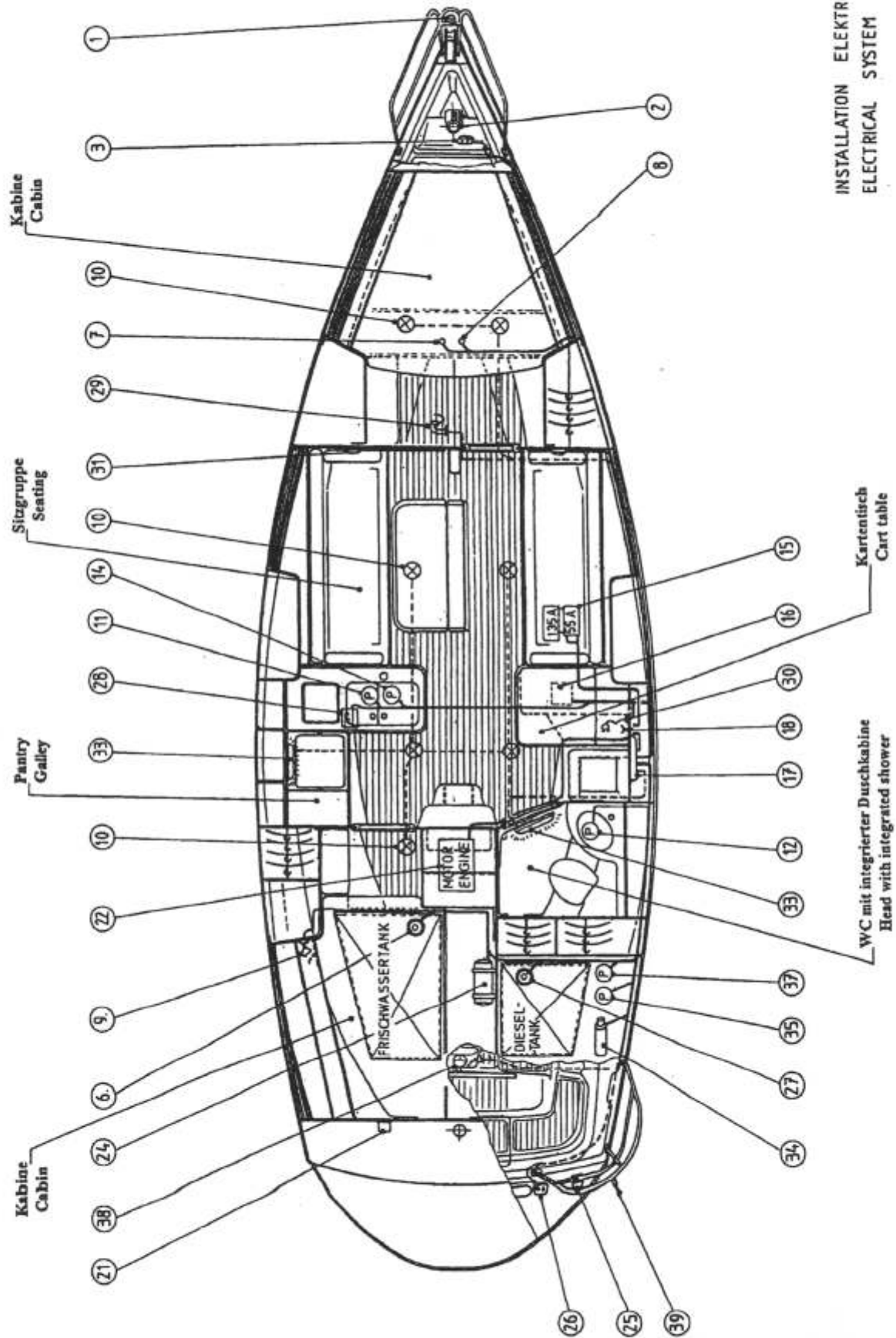
BAVARIA 35 EXCLUSIVE



INSTALLATION GAS
GAS INSTALLATION

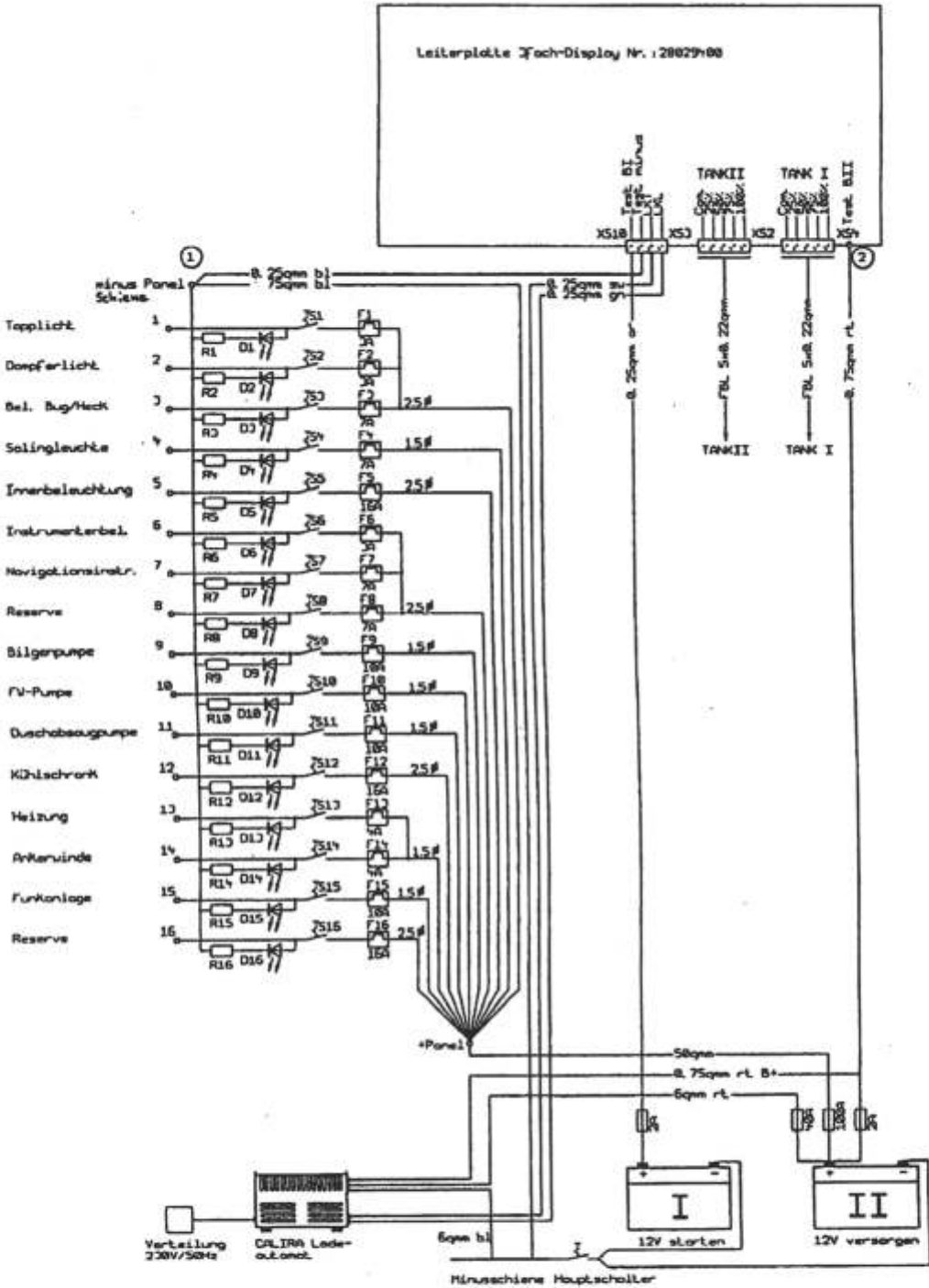
BAVARIA 35 EXCLUSIVE

Baavaria 35 Exclusive			PCS	Kabel/Wire
	Description	Beschreibung	Stück	Ø
1	Motoring light	Zweifarbeneleuchte	1	2 x 2,5
2	A windlass	Elekt. Ankerwinde	1	2 x 25
3	Windlass switch	Ankerwinde - Bedienteil		
4	Windlass switch	Ankerwinde - Bedienteil		
5				
6	Fresh water gauge	Vorratgeber für Frischwassertank	1	5 x 0,75
7	Through - hull depth sounder	Echolot - Geber	1	
8	Through - hull speedometer	Sumlog - Geber	1	
9	Reading light	Leselampe	1	2 x 2,5
10	Ceiling light	Deckenleuchte	7	2 x 2,5
11	Fresh water pump	Druckwasserpumpe	1	2 x 2,5
12	Shower drain pump (Optional)	Duschpumpe (Option)	1	2 x 6
13	Shower pump switch (Optional)	Duschpumpenschalter (Option)	1	2 x 6
14	Bilge pump	Elektrische Lentzpumpe	1	2 x 6
15	Batteries group	Batterie		
	Engine battery 55 A	Motorstromkreis-Batterie 55 A	0	70
	Bord battery 135 A	Bordstromkreis-Batterie 135 A	1	70
16	Battery charger (Optional)	Batterieladegerät (Option)	1	1 x 10; 2 x 2,5
17	Electric panel	Elektro Panel	1	
18	Main switch	Batterie-Hauptschalter	1	95
19	Auto pilot (Optional)	Autopilot (Option)	1	2 x 2,5
20	Electronic Compass (Optional)	Elektronischer Kompass (Option)	1	5 x 0,75
21	Instrument repeater (Optional)	Instrumenten Wiederholer (Option)	1	
22	Engine start	Anlasser	1	70
23				
24	Water heater (Optional)	Boiler (Option)	1	3 x 1,5
25	Stern Light	Heckleuchte	1	2 x 2,5
26	Shore pickup 220 V	Landanschluss 220 V	1	3 x 1,5
27	Fuel gauge	Vorratgeber für Kraftstofftank	1	5 x 0,75
28	El. reffridgeration	El. Kühlschrank	1	2 x 6
29	Mast lights (navigation light)	Kabeldurchführung		4 x 2,5 + VHF
30	Reading light	Kartentischlampe	1	2 x 2,5
31	Speaker (Optional)	Lautsprecher (Option)	2	2 x 1,5
32				
33	Neon lamp	Neonlampe	2	2 x 2,5
34	Air heater (Optional)	Heizungsfühler (Option)	1	2 x 1,5
35	Air heater - pump diesel (Optional)	Heizung Pumpe Diesel (Option)	1	2 x 2,5
36	Air heater-thermostat (Optional)	Heizung Thermostat (Option)	1	2 x 6
37	Waste water pump (Optional)	Fäkalien Pumpe (Option)	1	2 x 6
38	Engine instrument panel	Motorinstrumententafel	1	
39	Radio antenna	Antennenkabel	1	VHF

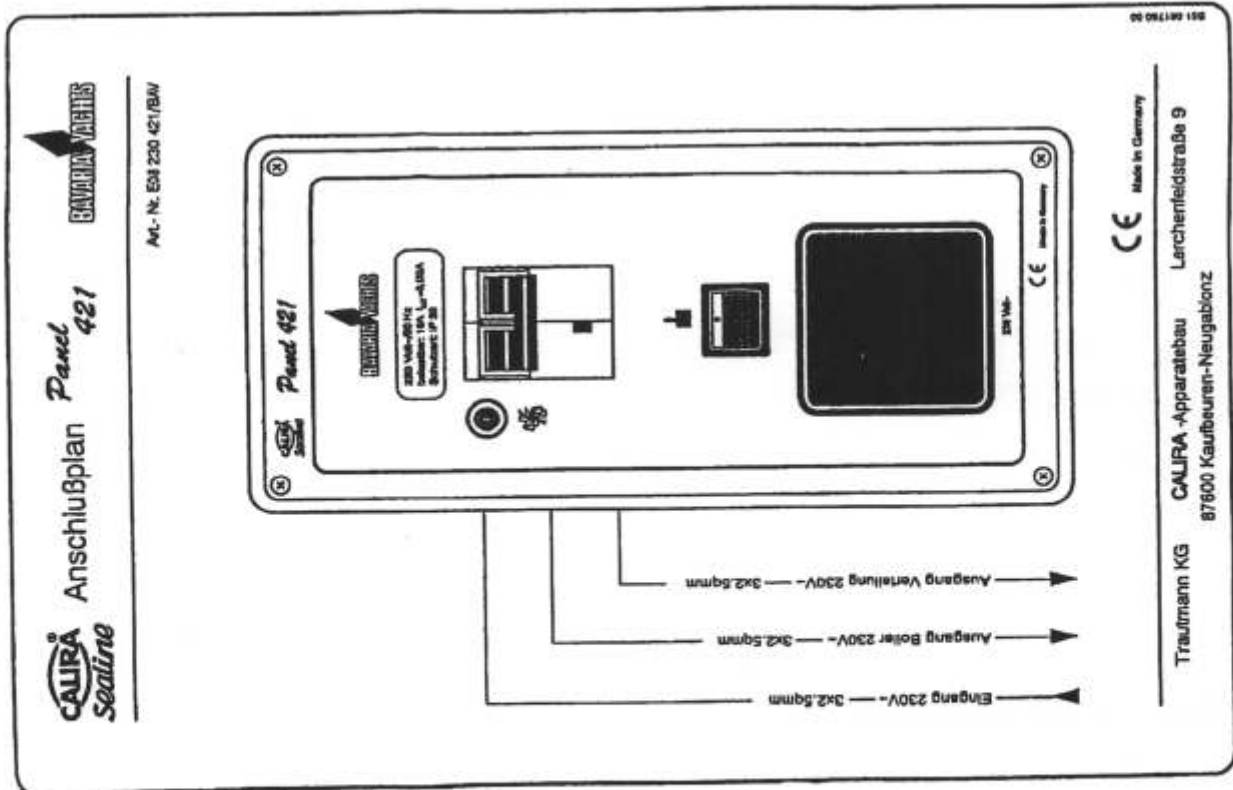
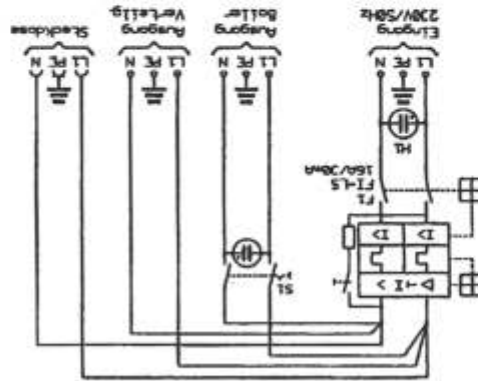


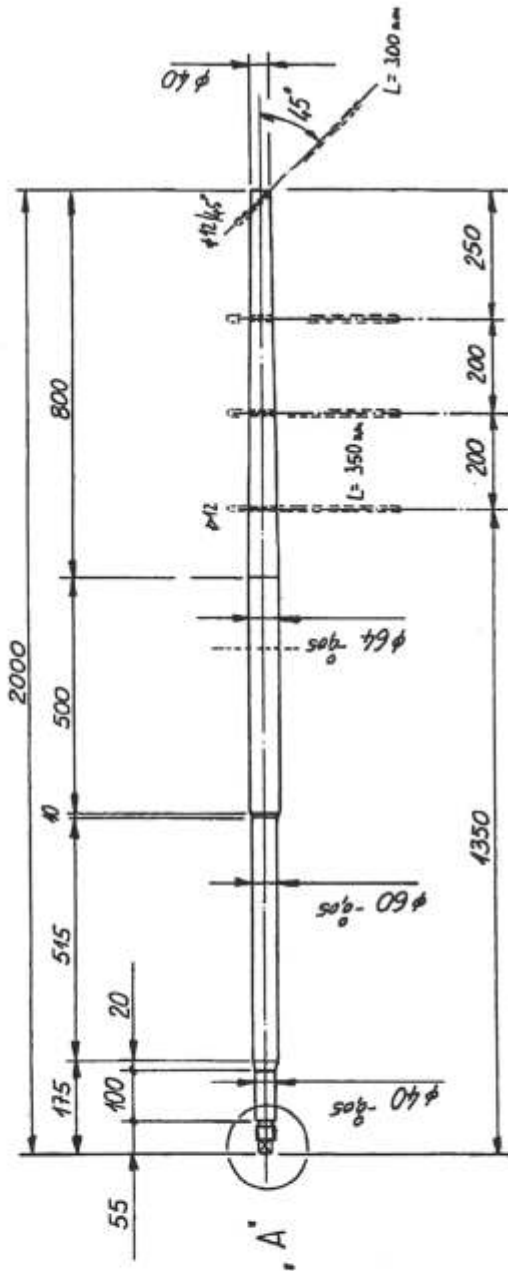
INSTALLATION ELEKTRIK
ELECTRICAL SYSTEM

BAVARIA 35 EXCLUSIVE

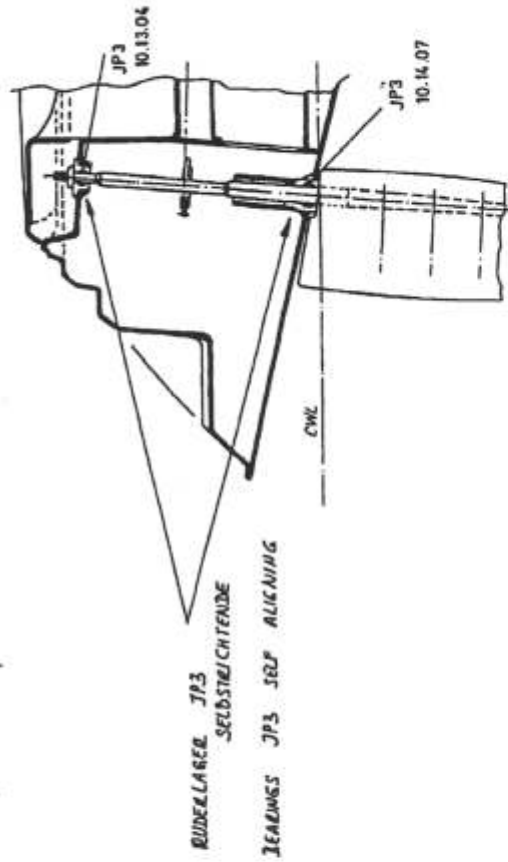
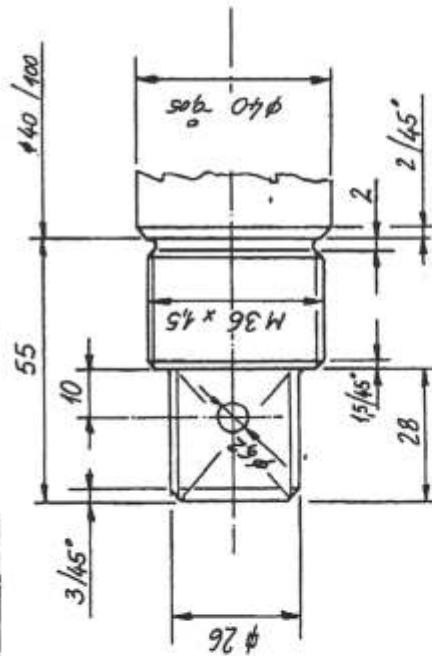


gez.	31.05.96	Kunz	Änderung	Ind.	Datum	Name
gepr.	31.07.97	Nayler				
	Datum	Name				
Trautmann KG CALIRA Apparatgebau Lerchenfeldstrasse 9 87600 Kaufbeuren			Benennung: Panel 420 Bavaria Schaltplan		Gruppe: Blatt: 4 von 81	

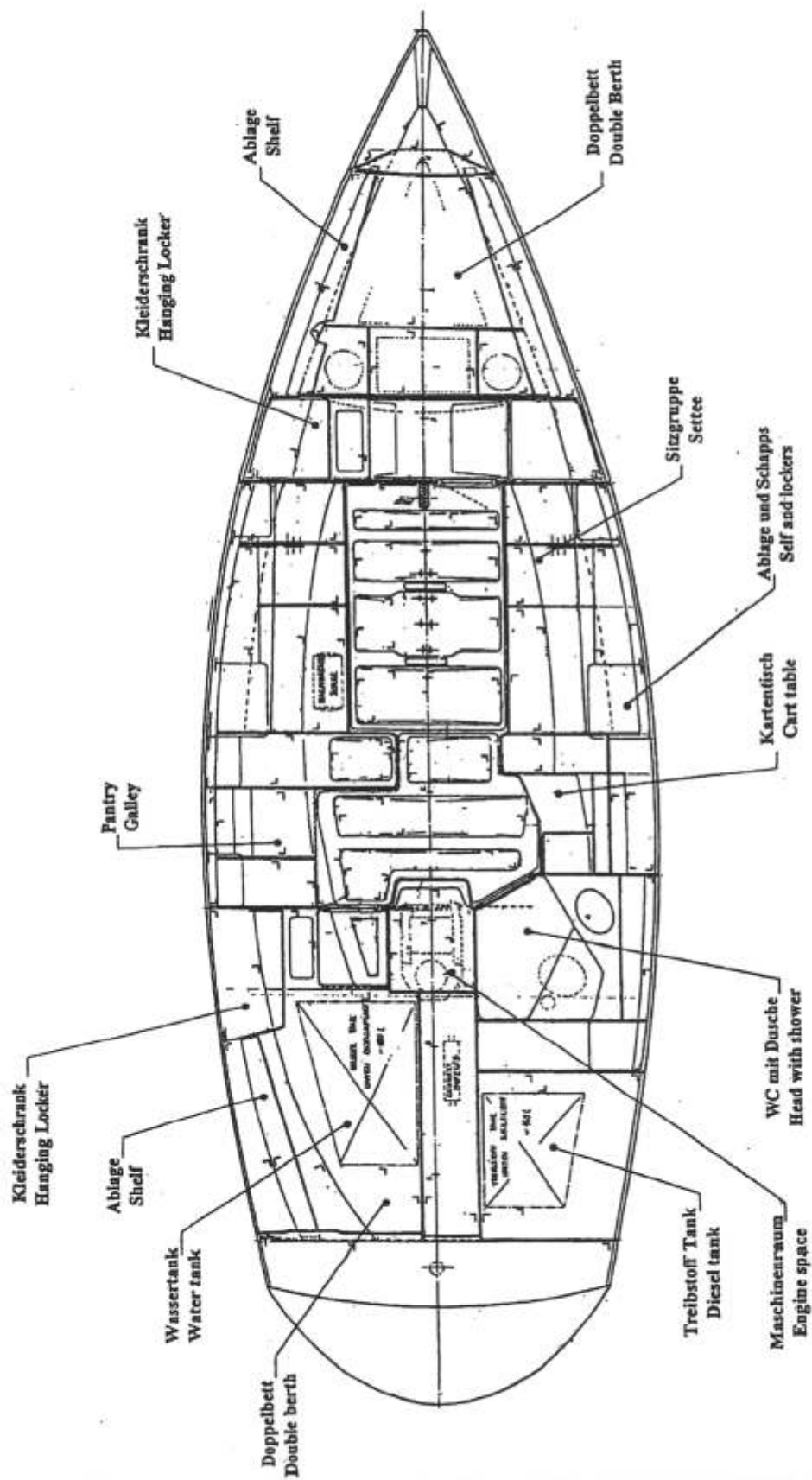


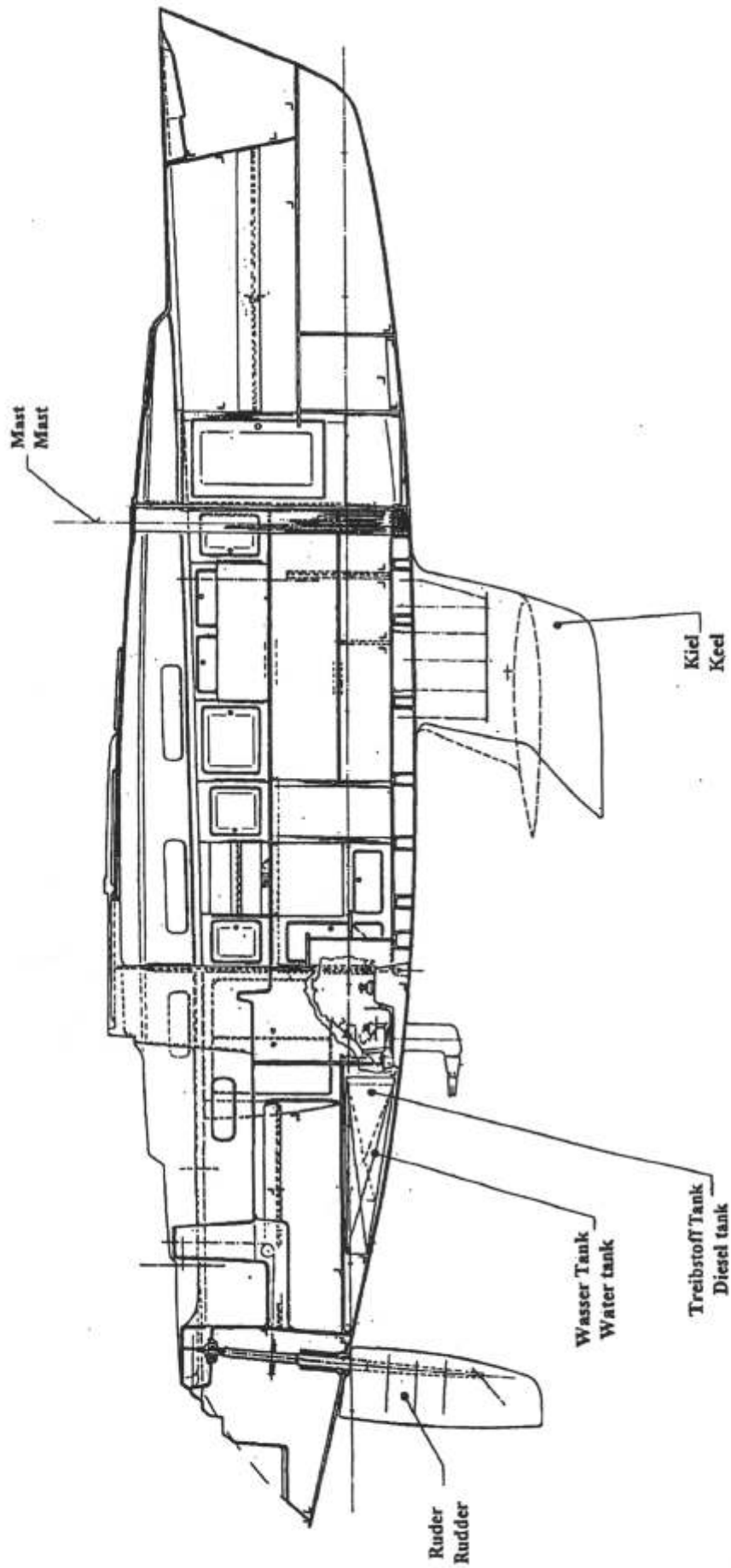


DETAIL "A"
M 1:1



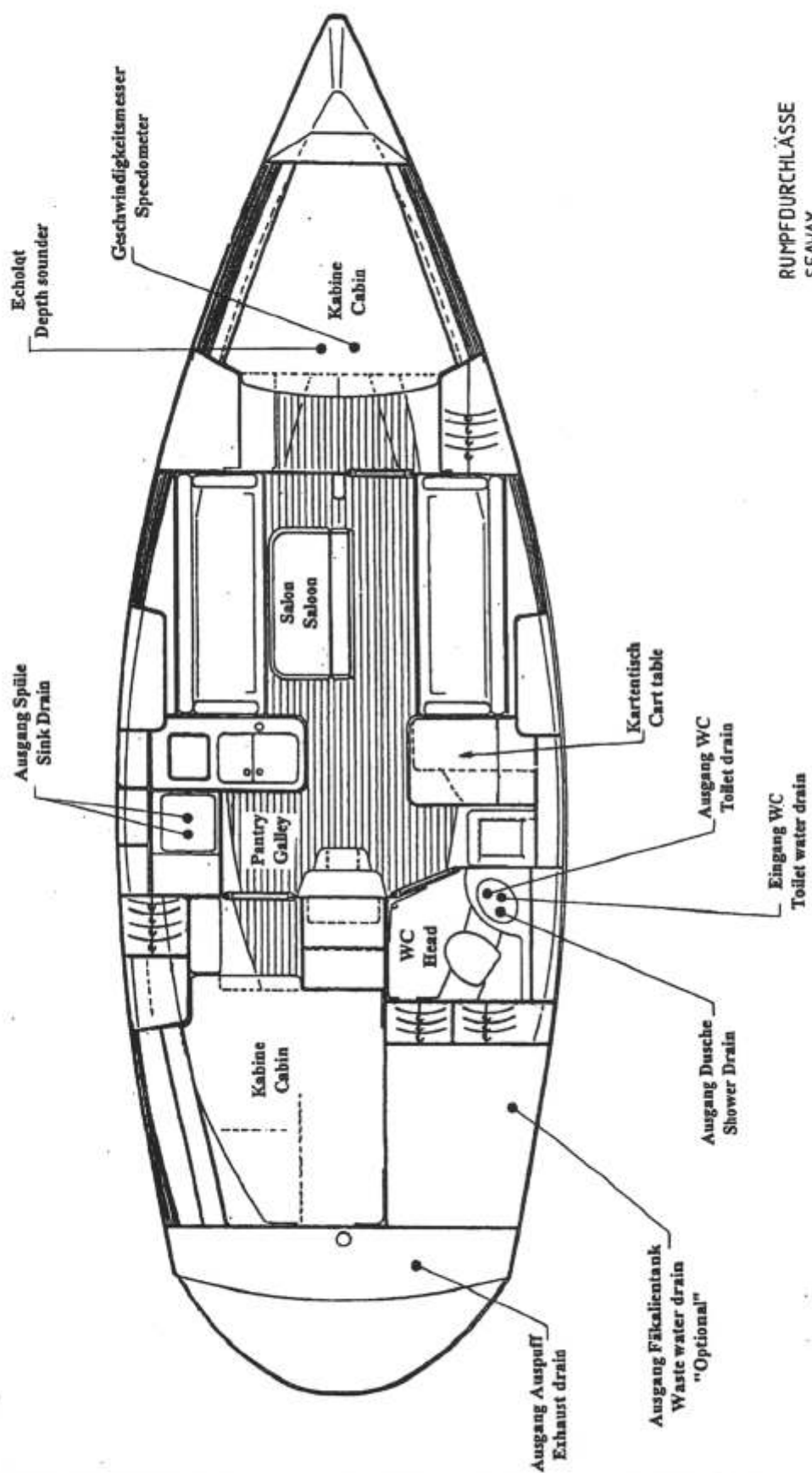
RUDELLAGER
RUDDER AND BEARINGS





KONSTRUKTION LÄNGSSCHNITT

BAVARIA 35 EXCLUSIVE



RUMPF DURCHLÄSSE
SEAWAY

BAVARIA 35 EXCLUSIVE