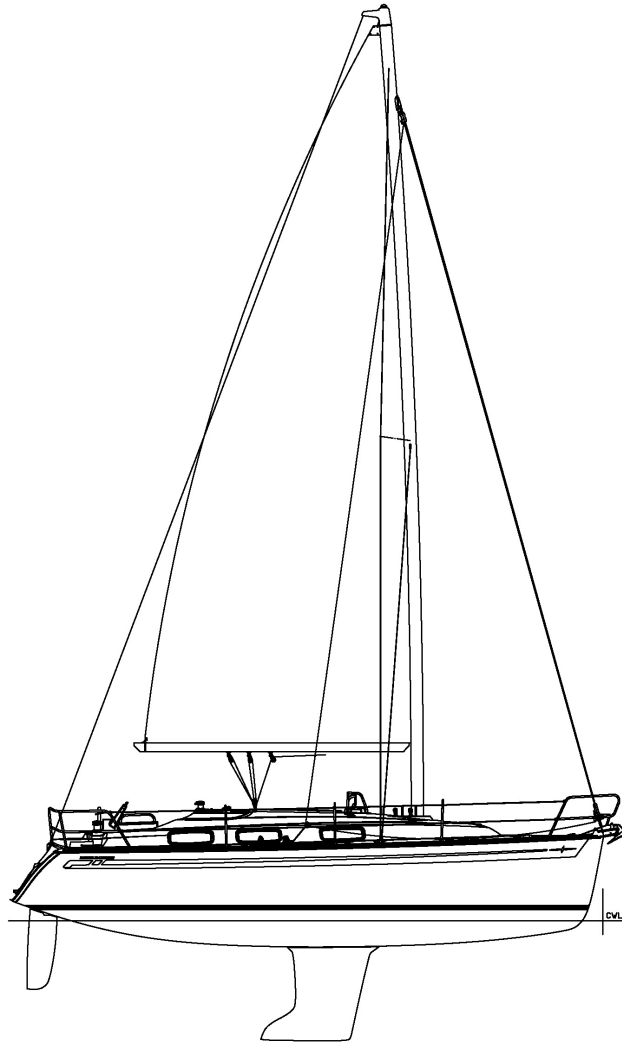


Handbuch für den Bootsführer



Segelyacht „BAVARIA 30 Cruiser“



Bavaria Yachtbau GmbH • Bavariastr. 1 • D – 97232 Giebelstadt
Tel.: +49 (0) 9334 942 – 0; Fax: +49 (0)9334 942 – 116
e-mail: info@bavaria-yachtbau.com

Inhaltsverzeichnis**Seite**

Einführung	4
Entwurfskategorie	5
Zertifizierung	5
Identifizierung	5
Typenschild (Herstellerplakette)	6
Warnhinweise	6
Konformitätserklärung für Sportboote	7
1. Beschreibung des Bootes	11
1.1 Hauptdaten	11
1.1.1 Hauptabmessungen	11
1.1.2 Verdrängung, Gewichte	11
1.1.3 Motorisierung	11
1.1.4 Elektrische Anlage	11
1.1.5 Tankkapazitäten	11
1.1.6 Anschlagpunkte für Kranen, Auflagepunkte für Slip und Transport	11
1.2 Generalplan	12
1.2.1 Mast- und Segelplan	12
1.2.2 Decksplan	13
1.2.3. Einrichtungsplan	15
1.3 Antriebsanlagen	16
1.3.1 Besegelung	16
1.3.2 Takelage	16
1.3.3 Motorisierung, Maschinenraum, Getriebe	16
2. Anlagen und Kreisläufe	18
2.1 Tanks und Leitungen – Wasser	18
2.1.1 Frischwasser, Trinkwasser, kalt	18
2.1.2 Seewasser-Kreislauf	18
2.1.3 WC-Anlage: s. beiliegende Gebrauchsanweisung	19
2.2 Tanks und Leitungen – Treibstoff	20
2.3 Ruderanlage	20
2.3.1 Systembeschreibung	20
2.3.2 Ruderblatt und –lager	20
2.4. Lenzpumpen, Lenzleitungen	22
2.4.1 Beschreibung der Lenzanlage	22
2.5 Elektrische Anlage	23
2.5.1 Wechselstrom-Anlage	23

2.5.2 Gleichstrom-Bordnetz	23
2.5.3 Bedienung und Besonderheiten der Anlage	23
2.5.4 Wichtige Hinweise zur Gleichstromanlage	24
2.5.5 Wichtige Hinweise zur Wechselstromanlage	24
2.5.6 Verteilung E – Geräte:	25
2.5.7 E – Schaltplan	27
2.5.8 E – Verteilerplan	27
2.5.9 Wechselstromverteilung	27
2.6 Flüssiggasanlage	27
2.6.1 Die Komponenten	27
2.6.2 Betrieb	28
2.7 Brandschutz	28
2.8 Anker (Option)	30
2.9 Motor-Kühlkreislauf	30
2.10 Abgasanlage	30
2.11 Lüftung	31
2.12 Borddurchlässe, Seeventile	31
2.13 Generator (Option für 44vision, 50vision, 50 Cruiser)	31
3. Umweltschutz	33
3.1 Kraftstoff und Öl	33
3.2 Abfälle	33
3.3 Schall	33
3.4 Schwell	33
3.5 Abgase	33
3.6 Antifouling-Anstriche	33
3.7 Lackentferner	33
4. Wartung	34
4.1 Pflege, Reinigung	34
4.2 Verschleiß- und Austauschteile	35
4.3 Reparaturen	35
4.4 Winterlager	36
5. Abschließende Bemerkungen und Hinweise	37
6. Liste gelieferter Handbücher	38
Empfangsbestätigung	41

Einführung

Dieses Handbuch soll Ihnen helfen, Ihre Segelyacht sicher und mit Freude zu führen. Das Handbuch enthält neben Informationen über die Yacht selbst, über mitgeliefertes oder eingebautes Zubehör und über seine Anlagen hinaus auch Informationen über Betrieb und Wartung. Bitte machen Sie sich mit allem vertraut, bevor Sie mit der Yacht auf Fahrt gehen.

Sollte dies Ihre erste Segelyacht sein oder sollten Ihnen die besonderen Eigenschaften einer Kielyacht noch nicht vertraut sein, achten Sie bitte zu ihrer eigenen Sicherheit und Bequemlichkeit darauf, dass Sie sich Kenntnisse über Handhabung und Betrieb der Yacht aneignen, bevor Sie die Führung übernehmen. Die Werft wird Sie gern zusätzlich über Schulungsmöglichkeiten unterrichten, sofern Sie ihre Kenntnisse auf diesem Wege erweitern oder auffrischen möchten.

Da sich der Lieferumfang nach dem Auftrag richtet, kann die Ausstattung Ihrer Yacht bei einigen Beschreibungen und Abbildungen abweichen. Um unsere Yachten dem ständig fortschreitenden technischen Standard anpassen zu können, müssen wir uns Änderungen in Form, Ausstattung und Technik vorbehalten. Aus allen Angaben, Abbildungen und Beschreibungen in diesem Handbuch können aus diesen Gründen keine Ansprüche abgeleitet werden.

**BITTE BEWAHREN SIE DIESES HANDBUCH AN EINEM SICHEREN ORT
AUF UND ÜBERGEBEN SIE ES DEM NEUEN BESITZER,
FALLS SIE DIE YACHT VERKAUFEN.**

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

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

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

BAVARIA YACHTBAU GmbH
- Geschäftsleitung -



W. Herrmann

Entwurfskategorie

Eine Forderung der Europäischen Sportbootrichtlinie besteht darin, dass jedes Boot in eine Entwurfskategorie eingeordnet werden muss.

Die Segelyacht BAVARIA 30 Cruiser erhält die Entwurfskategorie A.

Die Entwurfskategorie A ist in der Richtlinie folgendermaßen gekennzeichnet:

Entwurfskategorie A: Hochsee

Entworfen für ausgedehnte Fahrten, bei denen Wetterverhältnisse mit einer Windstärke über 8 (Beaufort-Skala) und einer signifikanten Wellenhöhe von über 4 m auftreten können und diese Boote weitgehend aus eigener Kraft bestehen können, jedoch ausschließlich extremer Wetterverhältnisse.

Zertifizierung

Die EG-Richtlinie sieht für Yachten dieser Größe nur den Zertifizierungs-Modul **Aa** vor. Das bedeutet, dass der Hersteller die Übereinstimmung von Bau und Ausrüstung mit der Richtlinie selbst bescheinigt, dass aber die Stabilität und Schwimmfähigkeit durch eine anerkannte Prüfstelle nachgeprüft wird.

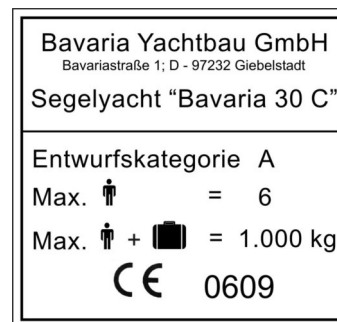
Als zugelassene Prüfstelle nach der EG-Richtlinie wurde damit die **IMCI – International Marine Certification Institute** mit Sitz in Brüssel beauftragt (siehe Konformitätserklärung).

Identifizierung

Achtern auf Steuerbordseite wurde das Rumpfkennzeichen eingeformt. Dies ist eine weltweit einmalige Folge von Ziffern und Buchstaben.

Typenschild (Herstellerplakette)

Das Typenschild an der Vorderwand der Plicht ist eine Forderung der Richtlinie. Die enthaltenen Angaben sind vorgeschrieben und sollen an dieser Stelle erläutert werden.

Erläuterungen

– Entwurfskategorie A : Hochsee

– Max.  = 6

:Maximale, vom Hersteller empfohlene Personenzahl, wenn sich das Boot in dem seiner Entwurfskategorie entsprechen den Seegebiet befindet. Bei Fahrten in Nichthochseegebieten kann die Personenzahl unter Berücksichtigung der maximalen Zuladung erhöht werden.

– Max.  +  = 1000 kg

:Maximale Zuladung bestehend aus 6 Personen, Vorräten, Proviant und persönlicher Ausrüstung (Tankinhalte wurden nicht berücksichtigt).

– CE 0609

::CE-Zeichen als Nachweis, dass das Boot entsprechend den Forderungen der Richtlinie gebaut wurde. Die Ziffernfolge ist die Kenn-Nummer der zertifizierenden Stelle, in diesem Fall die **IMCI – International Marine Certification Institute**.

Warnhinweise

In vielen Kapiteln des Eigner-Handbuches finden Sie Hinweise, die dem störungsfreien Betrieb, der Wartung oder auch der Warnung vor Gefahren dienen. Der besseren Übersicht halber sind diese in Kästchen, teilweise gerastert, hervorgehoben.



Beachten Sie immer die seemännische Sorgfaltspflicht!

**Gefahr**

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

**Warnung**

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

**Achtung**

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

Sicherheitshinweis**Achtung**

Ab Windstärke 6 ist das Steckschott im Kabineneingang einzusetzen.

**INTERNATIONAL MARINE CERTIFICATION INSTITUTE**

International Non-Profit Association

Rue Abbé Cuypers 3 / B-1040 Bruxelles / Belgique / +32 2 741 6836 / +32 2 741 2418
www.imci.org / info@imci.org**EXAMINATION REPORT***We hereby certify that the product below manufactured by***Bavaria Yachtbau GmbH***Bavariastr. 1 - D-97232 GIEBELSTADT - GERMANY***Recreational Craft****BAVARIA 30 CRUISER****Scope**

Module type
Boat type
Boat design category
Length of hull [m]
Beam of hull [m]
Loaded displacement mass [kg]
Maximum rated engine power [kW]
Number of persons recommended
Maximum recommended load [kg]
Certificate number

Design & Construction

Aa
Sail
A
9,32
3,29
5600
58
6
1000
BBAV030

*meets the requirements of the Recreational Craft
Directive 94/25/EC as amended by 2003/44/EC in
accordance with the Essential Safety Requirements 3.2
for Stability and Freeboard and 3.3 for Buoyancy and
Flotation*



Ulrich Heinemann (Managing Director)
for EU - Notified Body : 0609

2006-09-01

This certificate is valid for craft identified as a
2007 model



References to the relevant standards used are given on the Declaration of Conformity

NBN EN 45011 accredited organisation - Certificate No 070 PR

VOLVO PENTA**Declaration of Conformity for Recreational Craft Propulsion Engines with the exhaust emission requirements of Directive 94/25/EC as amended by 2003/44/EC****D1-13, D1-20, D1-30, D2-40****Engine manufacturer:**

AB Volvo Penta
Gropegårdsgatan
405 08 Göteborg
Sweden

Body for exhaust emission assessment:

NKIP
Nipkowweg 9
Postbus 65
8500AB Joure
Netherlands
ID Number: 0613

Module used for exhaust emission assessment B, EC Type Examination acc to Annex VII
Other Community Directives applied EMC 89/336/EEC

Description of engine(s) and essential requirements

Engine Type 4 stroke diesel engine

Engine model(s) covered by this declaration **EC Type certificate number**

D1-13 CE-RCD-540
D1-20 CE-RCD-540
D1-30 CE-RCD-541
D2-40 CE-RCD-541

Essential requirements	Standards Used	Other normative document used
Annex I.B – Exhaust Emissions		
Engine identification	Volvo Penta std	Annex 1.B.1
Exhaust emission requirements	EN ISO 8178-1:1996	Annex 1.B.2
Durability	Volvo Penta std	Annex 1.B.3
Operator's manual	ISO 10240:2004	Annex 1.B.4
EMC Directive	EN 61000-3-2, EN 61000-3-3, CISPR 25	

This declaration of conformity is issued under the sole responsibility of the manufacturer. I declare on behalf of the engine manufacturer that the engine(s) will meet the requirements of above mentioned directives when installed in a recreational craft, in accordance with the engine manufacturer's supplied instructions and that this (these) engine(s) must not be put into service until the recreational craft into which it is (they are) to be installed has been declared in conformity with the relevant provisions of the above mentioned Directives.

Name and function: Sam Behrmann, Product Liability
(identification of the person empowered to sign on behalf of the engine manufacturer or his authorised representative)

Signature and title:
(or an equivalent marking)



Date and place of issue: (yr/month/day) 2005/12/16 Göteborg

PL-80/05

1. Beschreibung des Bootes

1.1 Hauptdaten

1.1.1 Hauptabmessungen

Länge über alles	$L_{\text{üa}}$	9,45 m	Länge Rumpf	L_H	9,32 m
Länge in der Wasserlinie	L_{wl}	8,25 m	Breite max.	B_{max}	3,29 m
Tiefgang Normalkiel	T_{max}	ca. 1,85 m	Tiefgang Flachkiel	T_{max}	ca. 1,40 m
Durchfahrthöhe O.K. Mast(o. eventuelle Antennen usw.)			H_D	ca.	14,10 m
Transporthöhe			H_T	ca.	3,60 m

1.1.2 Verdrängung, Gewichte

Leerfahrzeugmasse	- einschließlich Sicherheitsausrüstung	m_{LCC}	4200 kg
Masse des voll ausgerüsteten Bootes	- fertig zum Auslaufen mit Besatzung	m_{max}	5600 kg
Ballastanteil		m_{Ballast}	1000 kg

1.1.3 Motorisierung

Dieselmotor	Volvo Typ D1-20	Leistung: 13,8 kW
Kühlung	indirekt (See-/Frischwasser)	
Wende-Untersetzungsgetriebe	Saildrive 130S Untersetzungsverhältnis 2,19:1	
Propeller	2-Flügelpropeller aus Aluminiumlegierung (Option: Faltpropeller)	

1.1.4 Elektrische Anlage

230 V Wechselspannung

Landanschluss (Option), Steckdose CEE-Stecker, FI-Schalter, 230 V Schuko-Steckdose, Ladegerät (Option) 230 V AC / 12 V DC mit 27 A max. Strom (Option)

12 V Gleichspannung

1 x Starterbatterie 12 V 55 Ah 1 x Verbraucherbatterie (Option 2 x) 12 V 140 Ah

Motorgenerator (Lichtmaschine) Ladegerät

Die Verteilung erfolgt über Verteilertafel, Stromkreise mit elektronischen Schutzschaltern, und Leuchtdiodenanzeige

1.1.5 Tankkapazitäten

1 Frischwassertank ca. 150 l	Der Tank befindet sich auf der Bb.-Seite in der Backskiste.
1 Treibstofftank ca. 90 l	Der Tank befindet sich auf der Stb.-Seite in der Backskiste.
1 Fäkalientank ca. 60 l	Der Tank befindet sich auf der Stb.-Seite hinter der Nasszelle.
1 Flüssiggasflasche (optional) 3 kg	Flaschenkasten im Cockpit

1.1.6 Anschlagpunkte für Kranen, Auflagepunkte für Slip und Transport

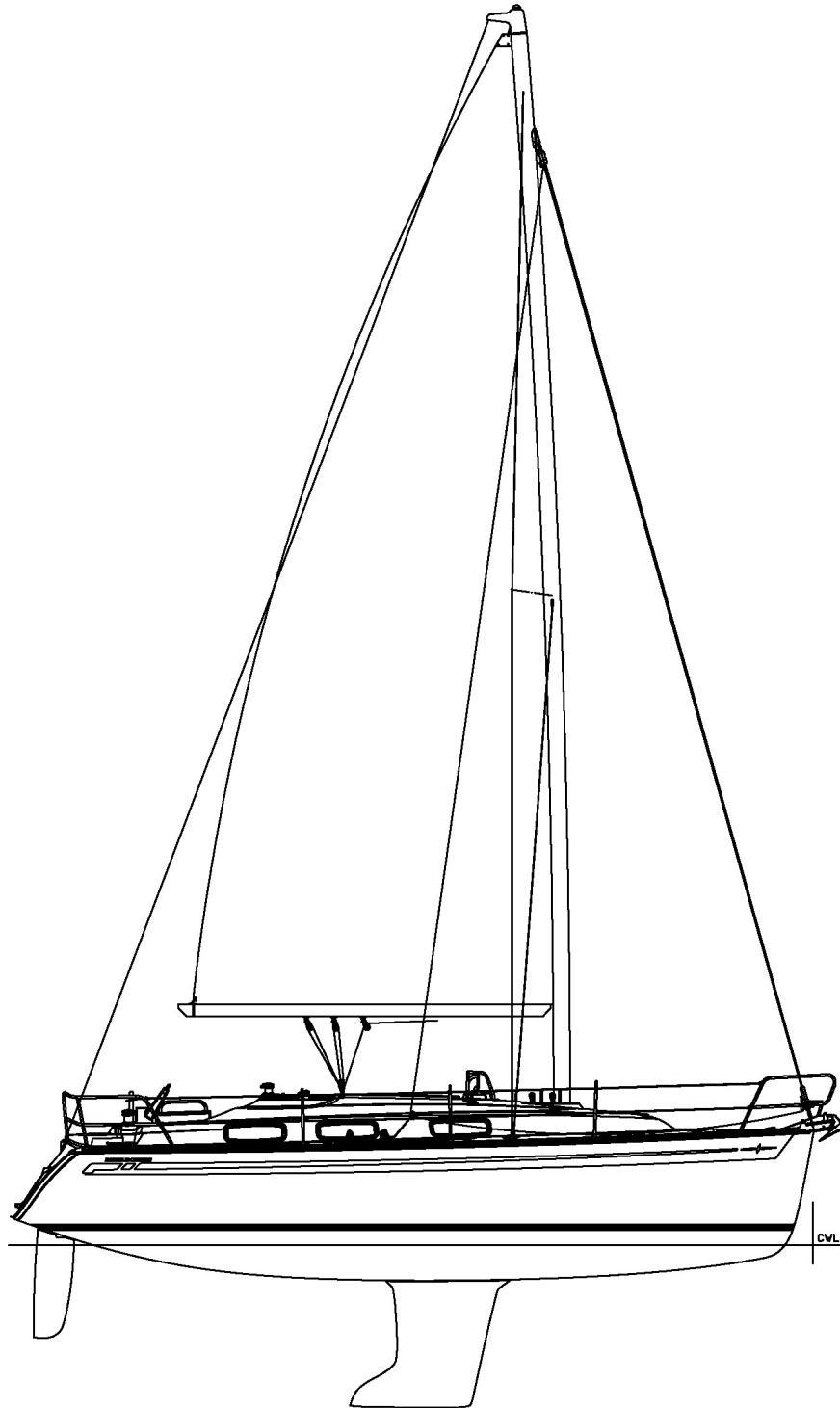


Vorsicht
Der hintere Gurt liegt im Bereich des Saildrive.



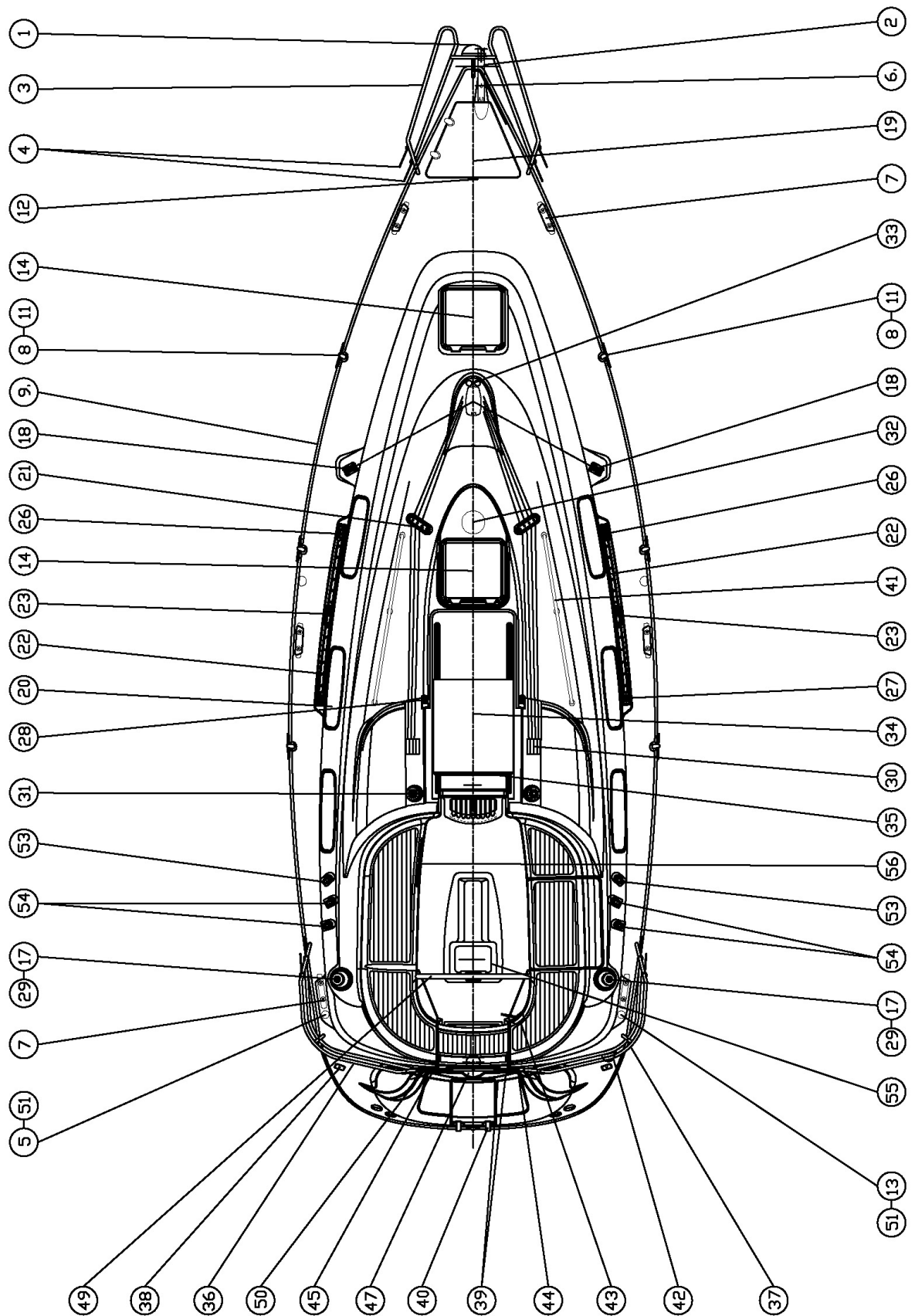
1.2 Generalplan

1.2.1 Mast- und Segelplan

**Hinweis**

Die gültigen Ablängmaße der Vorsegelreffeinrichtung befinden sich auf dem Beipackzettel am Karton der Furler-Vorsegelreffanlage.

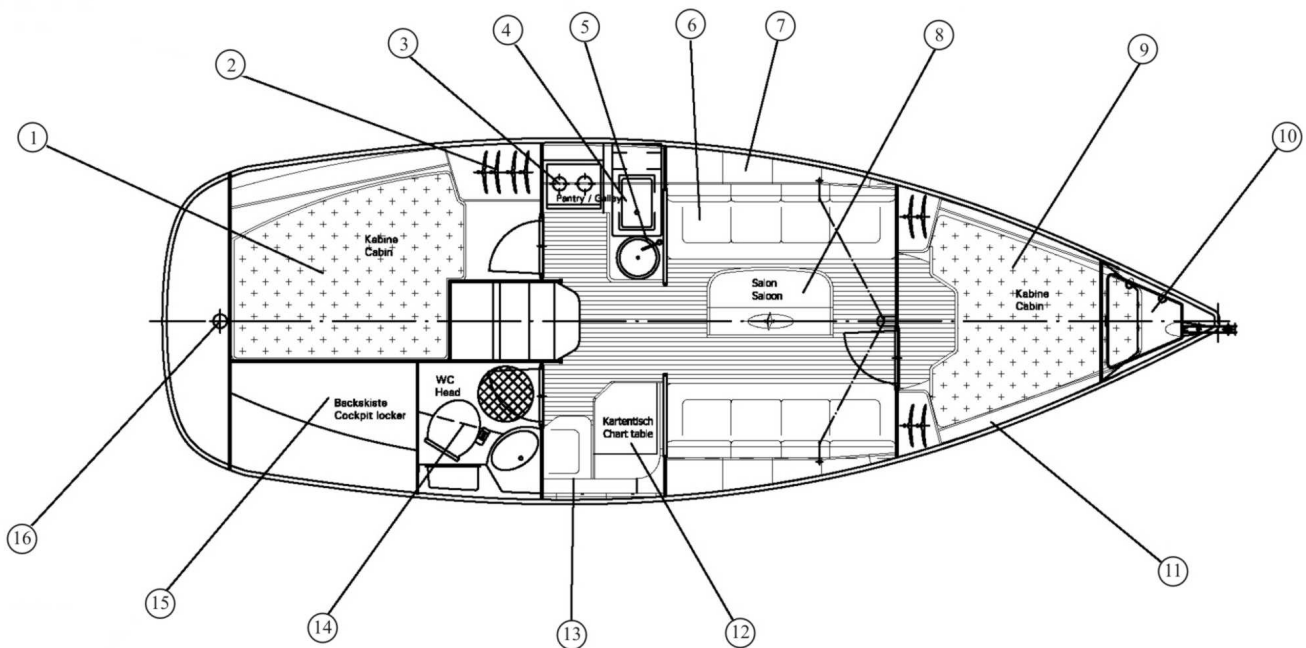
1.2.2 Decksplan



Erläuterung zum Decksplan:

1	Zweifارbenleuchte	Bow navigation light
2	Bugbeschlag	Bow fitting
3	Bugkorb	Bow pulpit
4	Relingsdurchzüge	Life lines
5	Wasser Einfüllstutzen	Water inlet
6	Ankerkasten	Anchor chain bail
7	Belegklampe	Mooring cleats
8	Relingstütze	Stanchion
9	Fussreling	Toe rail
11	Relingfuss	Stanchion base
12	Deckauge	Spin. boom vang padeve
13	Diesel Einfüllstutzen	Fuel inlet
14	Vorschiffsluke	Op. hatch
15	Vorschiffsluke	Op. hatch
16	Festluke	Fixed hatch
17	SpinnakerWinde	Spinnaker winch
18	Wantenpütting	Main shrows
19	Elektrische Ankerwinde	Electric windlass
20	Portlight	Opening port light
21	Umlenkblöke	Deck organizer
22	Genoaschiene	Genoa track
23	Genoaschlitten	Genoa track car
24	Grossschotschlitten	Main sheet track
25	Grossschotschiene	Main sheet track car
26	Schienenendstück	Front end stop (g. track)
27	Schienenendstück mit Umlenkbloken	Aft end stop (g. track)
28	Pütting für Grossschot	Putting for main sheet
29	Genoawinde	Winch
30	Stopper	Stopper
31	Fallwinde	Winch
32	Decklüfter	Ventilator
33	Kabeldurchführung	Cable penetration
34	Schiebeluke	Sliding hatch
35	Steckschott	Washboard
36	Heckkorb links	Aft port pushpit
37	Heckkorb rechts	Aft starboard pushpit
38	Achterstagpütting	Backstay chain plate
39	Streктаu mit Pelikanhaken	Aft pushpit life line
40	Badeleiter	Boarding ladder
41	Handreling	Grab rails
42	Hecklaterne	Stern light
43	Handlenzpumpe	Hand operated bilge pump
44	Steckdose 230 V	Shore socket 230 V
45	Belüftungsroste	Engine ventilation inlet
47	Pinne	Tiller
49	Steuerrad	Steering wheel
50	Cockpitdusche	Shower
51	Tankentlüfter	Tank venting
53	Liegender Block mit Stopper	Footblock with lockoff
54	Liegender Block Back/Steuerbordseite	Cheek block-port/starboard
55	Motorinstrumententafel	Engine panel
56	Cockpit Portlight	Cockpit port light

1.2.3. Einrichtungsplan



	Beschreibung	Description
1	Doppelbett	Double berth
2	Kleiderschrank	Hanging locker
3	Gasbackofen	Gas cooker with oven
4	Kühlschrank	Refrigerator
5	Spüle	Sink
6	Sitzgruppe	Seating
7	Bücherschapp	Book locker
8	Salontisch	Saloon table
9	Doppelbett	Double berth
10	Ankerkasten	Anchor locker
11	Hängeschrank	Shelf
12	Kartentisch	Chart table
13	Elektrische Schalttafel	Electrical switch panel
14	WC	Head
15	Backskiste	Cockpit locker
16	Ruderanlage	Steering gear

1.3 Antriebsanlagen

1.3.1 Besegelung

Für die SY Bavaria 30 sind standardmäßig folgende Segel vorgesehen:

Großsegel - Standard	ca. 23,34 m ²
Großsegel durchgelattet	ca. 26,35 m ²
Rollgenua	ca. 24,49 m ²

1.3.2 Takelage

Mastlänge: 12.525 mm; Baumlänge: 4.150 mm; Länge Salingarme: 967 mm;

Mast: -LM-Profil, unverjüngt; – Doppelsalinge 27° gefeilt; – 2 Fallen, Toppnant und Dirk;

– Niederholer mit Beschlägen

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

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

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

Laufendes Gut

Im Mast eingezogen

– Großfall

– Genuafall

– Dirk

– zusätzlich 3 Sorgleinen

Im Großbaum eingezogen: 2 Reffleinen (Lattensegel); 1 Unterliekstrecker

Option Spi-Einrichtung

– Spifall (beiliegend)

– Spibaum-Toppnant

– Spibaum-Niederholer

Ergänzend verweisen wir auf die beiliegenden Trimmanleitungen des Herstellers.



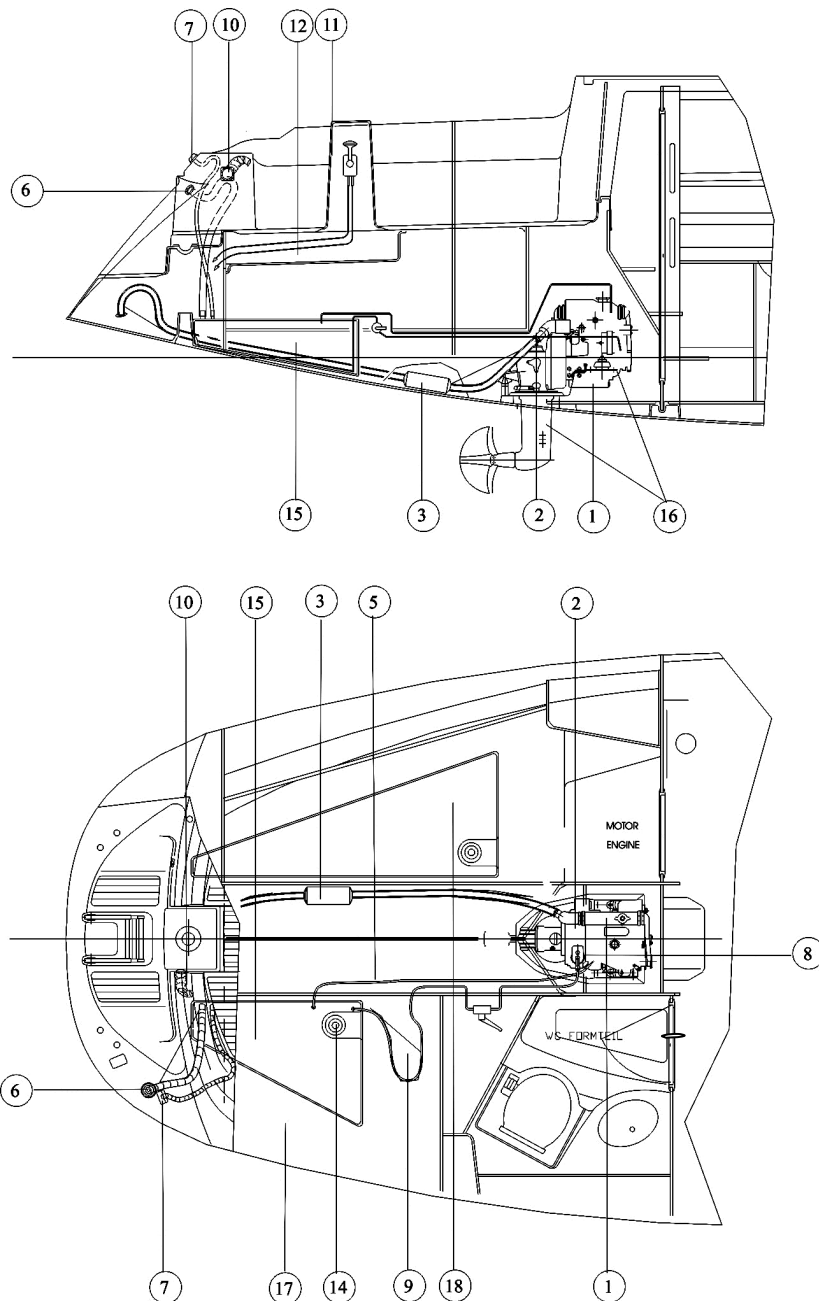
Achtung

Vor jedem Segeltörn:

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

1.3.3 Motorisierung, Maschinenraum, Getriebe

Die Yacht besitzt einen Diesel-Einbaumotor mit Saildrive-Getriebe und Festpropeller (Option Faltpropeller). Der Motorraum ist vom Wohnraum durch Sperrholz-Schotte getrennt und an den Trennwänden schallisoliert. Die Zugänglichkeit ist über eine Klappe unter dem Niedergang und demontierbare Steckschotten seitlich und hinter dem Motor möglich. Die Kühlwasserzuführung zum Motor erfolgt über das Saildrive-Getriebe.

Installation Motor:

1	Motor Volvo	Engine Volvo
2	Motorauspuffsystem	Engine exhaust system
3	Auspuffwassersammler	Exhaust water lock
4	Kraftstoffeinfüllstutzen	Engine fuel inlet
5	Kraftstoffrückführung	Feed back fuel
6	Diesel-Einfüllstutzen	Fuel tank filling hose
7	Tankentlüfter	Fuel tank ventilator
8	Kraftstoff-Filter	Fuel filter
9	Kraftstoffkugelhahn	Fuel cock
10	Belüftungsroste	Ventilator grille
11	Motorinstrumententafel	Engine panel
12	Motorfernbedienungskabel	Engine control cables
13	Motorbelüftungsroste	Ventilator engine
14	Vorratgeber Kraftstofftank	Fuel gauge
15	Dieseltank	Fuel tank
16	Motorkühlwasser	Engine cooling water
17	Backskiste	Locker seat
18	Frischwassertank	Fresh water tank

2. Anlagen und Kreisläufe

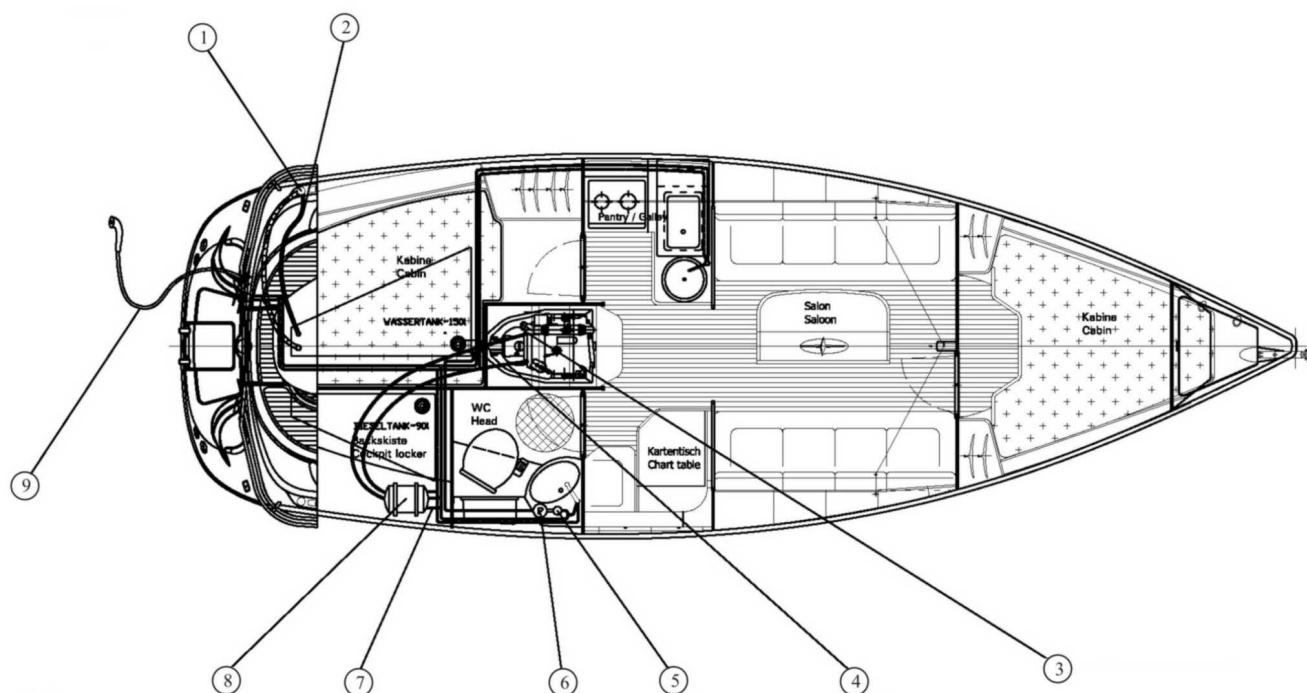
2.1 Tanks und Leitungen – Wasser

2.1.1 Frischwasser, Trinkwasser, kalt

Die Yacht besitzt einen Wassertank von ca. 150 l Fassungsvermögen. Die Frischwasserzufuhr erfolgt am Spiegel Bb.-Seite der Yacht. Der Einfüllstutzen ist mit einer blauen Verschlusskappe versehen. Die Entnahme erfolgt über eine Schlauchleitung, die zur Druckwasserpumpe führt.

Die Druckwasserpumpe befindet sich vor dem Wassertank in der Achterkabine. Sie dient zur Druckwassererzeugung für die gesamte Kaltwasserzirkulation. Eine Unterbrechung der laufenden Druckpumpe erfolgt durch Absperren aller Auslässe. Arbeitet die Pumpe trotz festem Absperren aller Hähne weiter, sollten alle Wasserleitungen auf Dichtigkeit überprüft werden. Die Pumpe ist durch einen Filter geschützt, dieser muss regelmäßig überprüft und falls notwendig auch gesäubert werden.

Komponenten:



1	Einfüllstutzen	Deck plate (inlet)
2	Tankentlüftung	Tank venting
3	Motorkreislauf	Engine circular
4	Zum Entleeren des Boilers	To drain the water heater
5	Druckgefäß + Drückschalter	Accumulator tank + pressure switch
6	Frischwasserpumpe	Fresh water pump
7	Rücklauf Boiler	Reflux water heater
8	Boiler	Water heater
9	Cockpitdusche	Cockpit shower

2.1.2 Seewasser-Kreislauf

Seewasser wird für zwei Kreisläufe eingebracht:

- für die WC-Spülung
- für die Motorkühlung (siehe Pkt. 2.9)

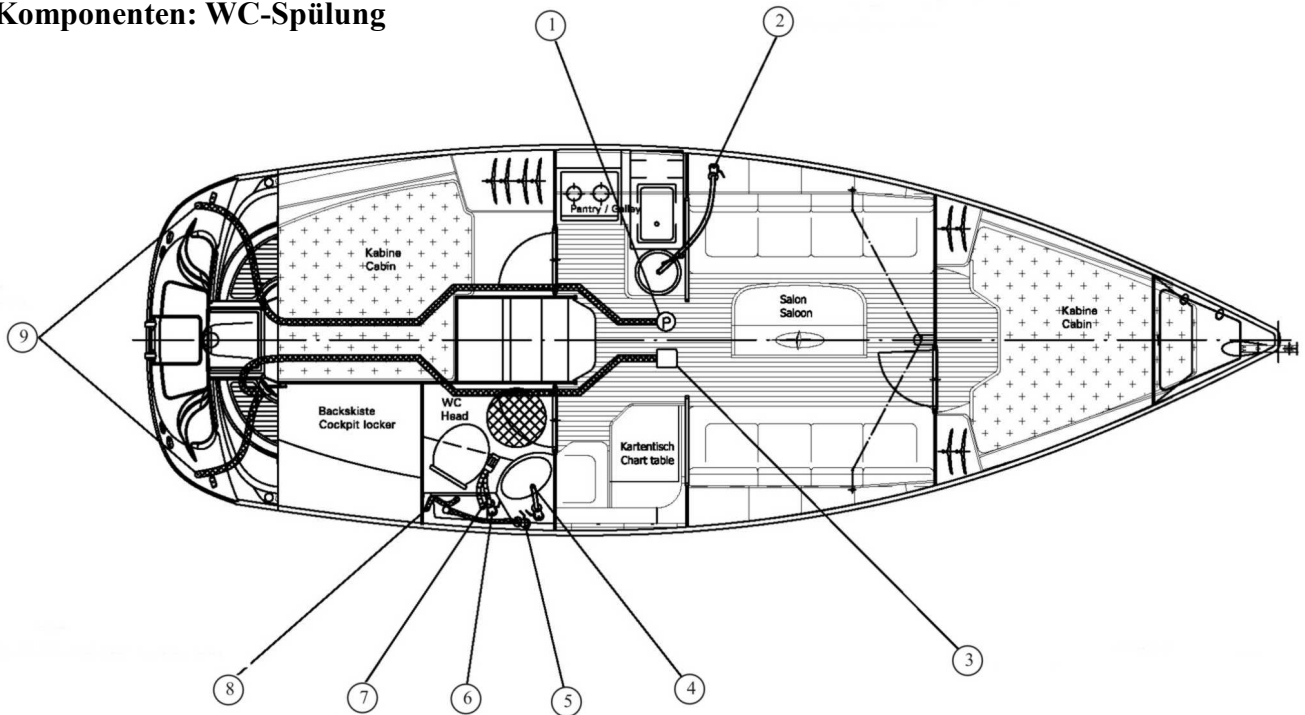
2.1.3 WC-Anlage: s. beiliegende Gebrauchsanweisung



Achtung

Wenn Sie für längere Zeit von Bord gehen, Seeventile schließen.

Komponenten: WC-Spülung



1	Elektrische Lenzpumpe	Electrical bilge pump
2	Kugelhahn-Ausgang Spüle	Sink drain valve
3	Handlenzpumpe	Hand operated bilge pump
4	Kugelhahn-Ausgang Spüle	Sink drain valve
5	Kugelhahn-Ausgang Fäkalientank	Waste-water drain valve
6	Kugelhahn-Eingang WC	Toilet-water inlet valve
7	Ausgang WC	Toilet drain
8	Fäkalientankentlüftung	Waste-water tank venting
9	Borddurchlässe	Outlets

2.2 Tanks und Leitungen – Treibstoff

Vorratstank

Auf Stb.-Seite unter der Backskiste ist ein Kunststoff-Dieseltank von ca. 90 l Inhalt installiert. Er wird befüllt durch einen Einfüllstutzen (Chrom mit Beschriftung DIESEL) am Spiegel der Yacht. Zulaufleitung: feuerfester Treibstoffschlauch nach ISO 7840. Die Entlüftung ist bis über das Deck hochgezogen.

Zulauf zum Motor

Der Zulauf erfolgt über ein Saugrohr an Oberkante Tank. Wegen der kurzen Leitungswege ist durchlaufend feuerfester Treibstoffschlauch verwendet worden. Dieser geht über Grobfilter/Wasserabscheider, Treibstoffpumpe, Feinfilter zum Motor und Rücklauf zum Tank zurück.

**Achtung**

Ein störungsfreier Betrieb von Motor und Heizung ist nur möglich, wenn der Kraftstoff sauber ist. Daher ist es unerlässlich, dass Filter/Wasserabscheider regelmäßig inspiziert und gesäubert werden.
Einmal jährlich sollte der Dieseltank vollständig entleert und gereinigt werden.

**Warnung**

Zum Befüllen des Tanks
Motor, Heizung und Kocher ausstellen.
Beim Befüllen:
Niemals rauchen, niemals mit offener Flamme hantieren.

2.3 Ruderanlage

2.3.1 Systembeschreibung

Das Ruder ist ein freihängendes, vorbalanciertes Mittelruder (Profilruder). Die Bedienung erfolgt vom Steuerrad an der Steuersäule des Cockpits. Die Kraftübertragung erfolgt mittels Seilzüge und Umlenkrollen zum Ruderquadranten.

2.3.2 Ruderblatt und –lager

Das Ruderblatt ist ein profiliertes Blatt. Es besteht aus einem GFK-Körper, in den der Ruderschaft aus einer seewasserbeständigen Aluminiumlegierung fest einlaminert ist. Der Schaft wird in zwei leichtgängigen Spezial-Ruderlagern geführt. Gehalten wird das Ruder durch einen Klemmring am oberen Ende des Schaftes, der gleichzeitig zur Aufnahme der Ruderpinne dient. Das Klemmstück ist zusätzlich mit einem durchgehenden Stift auf dem Ruderschaft gesichert.

**Achtung**

Festen Sitz des Klemmrings auf dem Ruderschaft regelmäßig prüfen und ggf. wiederherstellen.

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

Notpinne

Die Notpinne befindet sich in der Steuerbord-Backskiste.

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

Die Ruderabdeckung ist zu entfernen, die Notpinne wird aufgesetzt und gesichert.

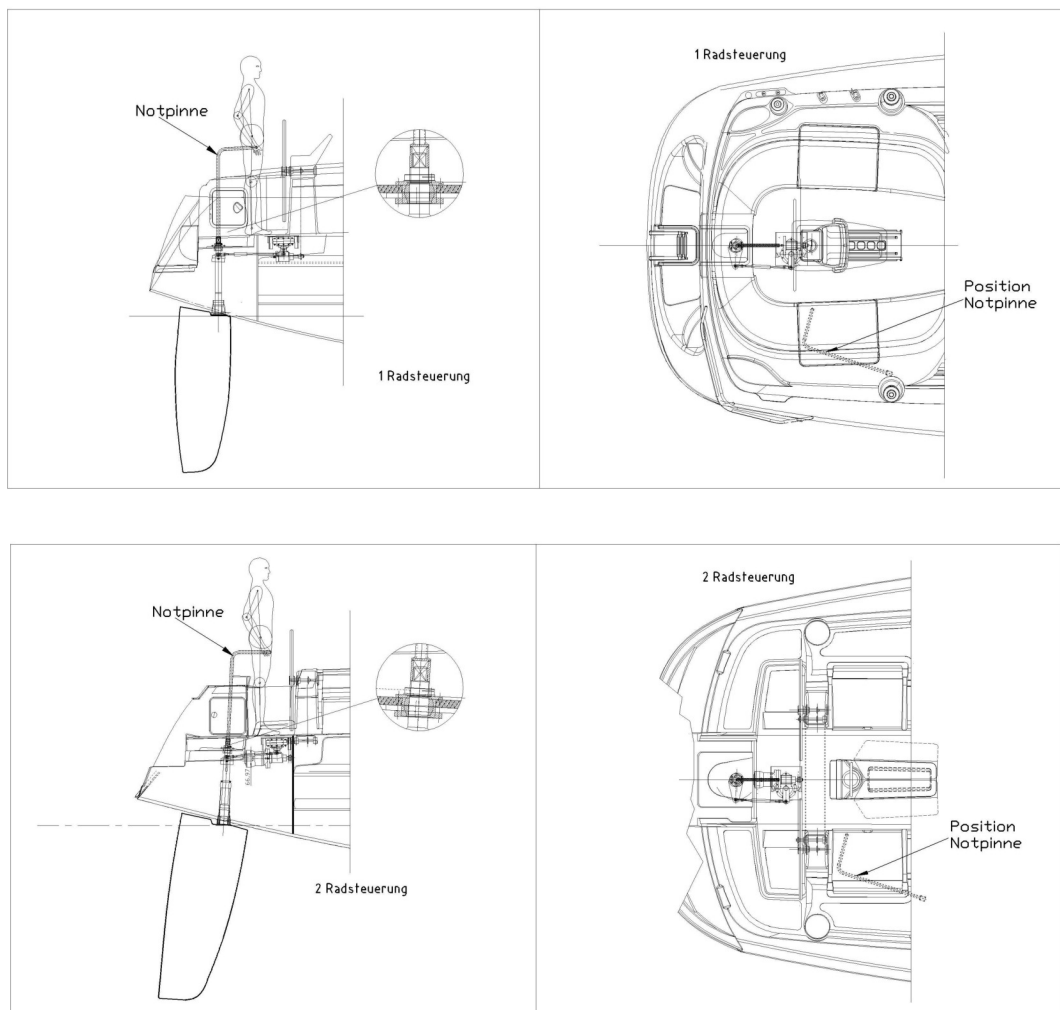
**Achtung**

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

Am Steuerrad ist eine Bremse eingebaut, die Sie durch Drehen feststellen können.

Wichtig: vergessen Sie nicht und prüfen Sie immer wieder, ob die Bremse nicht angezogen ist. Dies gilt vor allem beim Segeln unter Autopilot. Sonst wird der Elektromotor unnötig belastet.

Der Sockel der Ruderanlage ist in die Decksform integriert. Auf dem Sockel ist das Gehäuse mit der Nabe des Steuerrades aufgesetzt. Über ein Zahnrad der Nabe ist eine Kette gelegt. Die beiden Seilzüge laufen vom Ruderquadranten über die Umlenkrollen zu den Kettenenden, wo sie überkreuz mittels doppelter Seilklemmen befestigt und durch einen Schrumpfschlauch geschützt sind. Für beide Seilenden ist am Ruderquadranten je ein Seilspanner angebracht. Es empfiehlt sich, diese Seile des öfteren zu überprüfen und bei Bedarf nachzuspannen.



2.4. Lenzpumpen, Lenzleitungen

Der Ankerkasten ist gegenüber dem Boot wasserdicht ausgeführt. Er lenzt direkt durch zwei Öffnungen nach außen.

Bei allen **BAVARIA** Yachten ist das Cockpit selbstlenzend ausgelegt. Das Lenzen im hinteren (tiefsten) Bereich des Cockpits werden durch die nach achtern offene Bauweise zum Spiegel erreicht.

2.4.1 Beschreibung der Lenzanlage

Bei **BAVARIA** Yachten ist das Cockpit selbstlenzend ausgelegt. Beide Saugkörbe befinden sich in der Bilge an der tiefsten Stelle im Messebereich. Die Bodenwrangen in der Messe sind durch Bohrungen verbunden, so dass bei evtl. Wassereintrich beide Pumpen eingesetzt werden können. Die Lenzleitungen werden mittels Schlauch nach achtern zum Spiegel (Austritt) verlegt.

Die Cockpit-Lenzung erfolgt über den Durchgang am Spiegel (unter dem Steuermannssitz).

Im Ankerkasten befinden sich beidseitig Lenzöffnungen, welche mit einer Blende abgedeckt sind. Ihre Yacht ist außerdem mit einer Handlenzpumpe sowie einer elektrischen Bilgenpumpe (Leistung 75 l/min) ausgestattet.

Bei Einsatz der Handlenzpumpe ist der Pumphebel der Pumpe herauszuziehen. Durch Pumpbewegungen wird der Lenzvorgang vorgenommen.

Die elektrische Lenzpumpe wird durch Betätigung des symbolisch gekennzeichneten Schalters am Panel in Gang gesetzt. - Vorher auf jeden Fall auch Hauptschalter anschalten -

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

Eine Schlagpütz ist ein ausgezeichnetes Gerät zum Lenzen. Sie sollte immer griffbereit in der Backskiste liegen.

**Warnung**

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

**Achtung**

Schließen sie die Seehähne, wenn Sie das Boot für längere Zeit verlassen. Seeventile in Räumen, die nicht einsehbar sind (z.B. WC-Raum) sollten nur bei Benutzung geöffnet werden. Warten Sie Ihre Lenzanlage regelmäßig.

**Hinweis**

Bei Kugelhähnen ist es einfach zu erkennen, ob sie geschlossen oder offen sind:
GESCHLOSSEN: Hebel steht quer zu Schlauch oder Rohr
OFFEN: Hebel steht in Richtung von Schlauch oder Rohr

Wartungshinweis

Borddurchlässe müssen in regelmäßigen Abständen auf Dichtigkeit geprüft werden. Stopfbuchsmuttern der Ventile nachziehen, Schlauchschellen auf festen Sitz kontrollieren.

Komponenten der Lenzanlage siehe Bild 2.1.3

2.5.4 Wichtige Hinweise zur Gleichstromanlage



Niemals

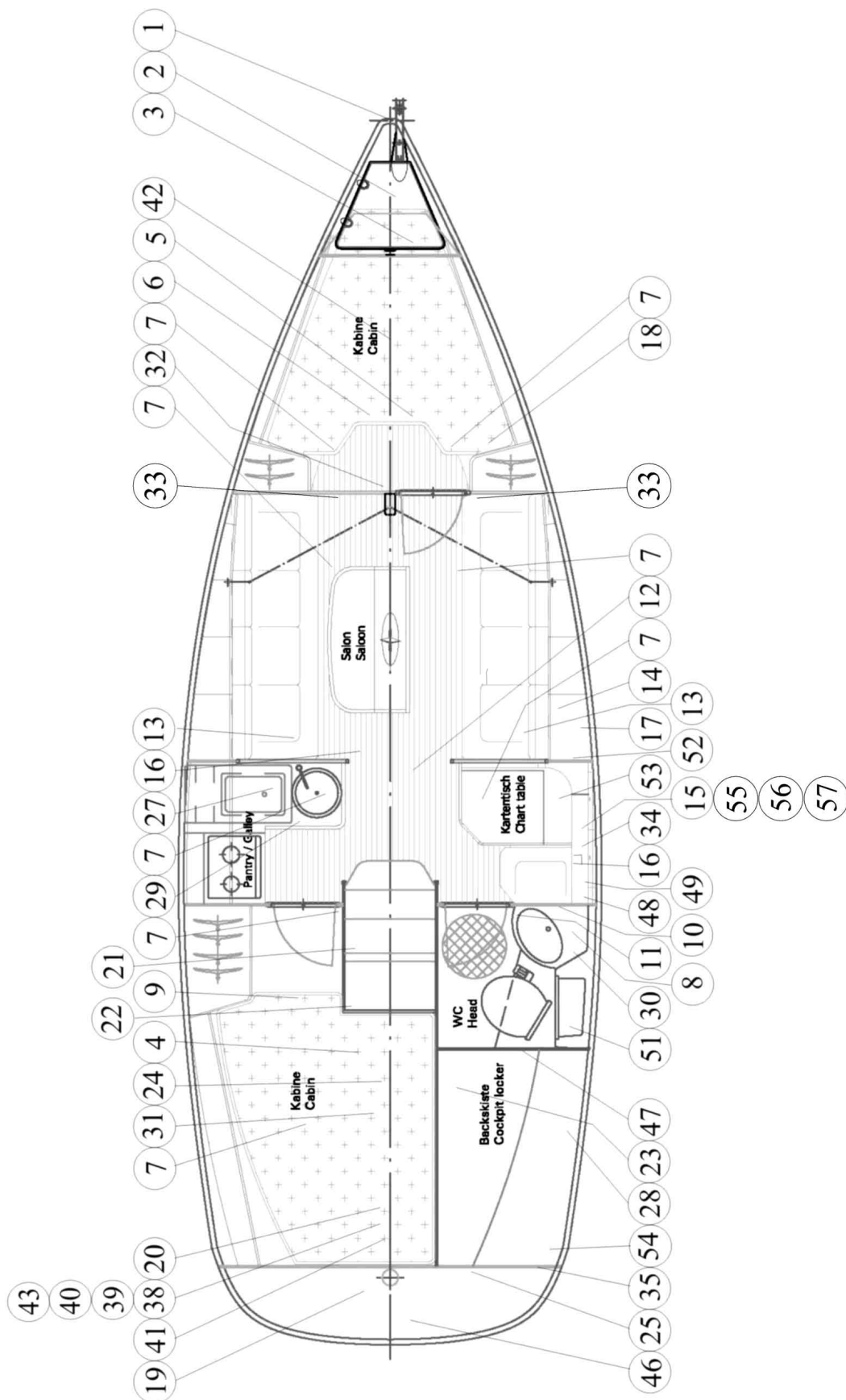
- a) an elektrischen Anlagen arbeiten, die mit Energie versorgt werden;
- b) das elektrische System des Wasserfahrzeuges oder die zugehörigen Zeichnungen ändern: Einbau, Änderungen und Wartung sollten nur von einem qualifizierten Schiffselektriker ausgeführt werden;
- c) Überstromschutzeinrichtungen oder ihren Bemessungsstrom ändern;
- d) elektrische Geräte installieren, ersetzen oder so zu verändern, dass der Bemessungsstrom des jeweiligen Kreises überschritten wird;
- e) das Wasserfahrzeug unbeaufsichtigt lassen, während das elektrische System mit Spannung versorgt wird, ausgenommen automatische Bilgepumpen, Feuerschutz- und Alarmstromkreise.

2.5.5 Wichtige Hinweise zur Wechselstromanlage



- a) Das elektrische System des Wasserfahrzeuges oder wichtige Zeichnungen dürfen nicht verändert werden. Installation, Änderungen und Wartung müssen durch einen qualifizierten Schiffselektriker durchgeführt werden. Überprüfung des Systems mindestens alle zwei Jahre.
- b) Im ungenutzten Zustand des Systems Land-Stromabschluss abtrennen.
- c) Metallische Gehäuse oder Umhüllungen von eingebauten elektrischen Geräten sind mit dem Schutzleitersystem des Wasserfahrzeuges zu verbinden (Leiter mit einem grün-gelben Streifen)
- d) Nur doppelt isolierte oder geerdete elektrische Geräte zu verwenden.
- e) WARNUNG: Das Ende des Landstromkabels darf nicht ins Wasser hängen: Es kann ein elektrisches Feld erzeugt werden, das in der Nähe befindliche Schwimmer verletzen oder töten kann.
- f) WARNUNG: Zur Vermeidung von elektrischem Schlag und von Feuergefahr:
 - Der Schalter im Wasserfahrzeug für den Land-Stromanschluss ist auszuschalten, bevor das Land-Stromkabel angeschlossen oder gelöst wird.
 - Das Land-Stromkabel ist zuerst am Wasserfahrzeug anzuschließen, bevor es an der Land-Stromquelle angeschlossen wird.
 - Das Land-Stromkabel ist sorgfältig mit einer entsprechenden Kappe zu verschließen.
 - Landstrom-Kabelverbindungen dürfen nicht verändert werden: nur passende Stecker benutzen.

2.5.6 Verteilung E – Geräte:



Erläuterungen zur Verteilung E-Geräte

1	Zweifarbennleuchte	Navigation light
2	Elektrische Ankerwinde	Electric windlass
3	Bedienteil Ankerwinde	Windlass switch
4	Frischwassertankgeber	Fresh water gauge
5	Echolot Geber	Echo sounder
6	Sumlog Geber	Log
7	Halogenleuchten	Light
8	Neonleuchten	Neon lamp
9	Wasserpumpe	Water pump
10	Duschpumpe	Shower drain pump
11	Duschschalter	Shower drain switch
12	Elektrische Lenzpumpe	Bilge pump
13	Batterien	Batteries
14	Batterie Ladegerät	Battery charger
15	Elektro Panel	Electric panel
16	Hauptschalter (Motor/Verbraucher)	Main switch (engine/consumer)
17	Kurscomputer Auto - Optional	Auto pilot – option
18	Kompass Auto - Optional	Compass – option
19	Rückholgeber Auto - Optional	Repeater – option
20	Motor Auto - Optional	Auto engine – option
21	Anlasser Motor	Engine start
22	Gleichrichter	Detector
23	Dieseltankgeber	Fuel tank gauge
24	Boiler	Water heater
25	Heckleuchte	Stern light
26		
27	Kühlaggregat	Cooling unit
28	Landanschluss 230 V	Shore socket 230 V
29	Steckdose Küche 230 V	Socket 230 V
30	Steckdose Duschraum 230 V	Socket 230 V
31	Steckdose Boiler	Socket 230 V
32	Kabeldurchführung	Cable penetration
33	Lautsprecher	Speaker
34	Radio	Radio
35	Antennenkabel Radio	Radio antenna
36	Motor Panel	Engine panel
37	Tankuhr	Tank gauge
38	Tridata Bedienteil	Tridata unit
39	Wind Bedienteil	Wind gauge
40	Auto 6001 Bedienteil	6001 unit
41	Kompass	Compass
42	Bugstrahlruder motor - Optional	Bow thrusters engine - option
43	Steuerung Bugstrahlruder - Optional	Bow thrusters unit – option
44	Genuawinsch Bedienteil - Optional	Genua winsh unit – option
45	Genuawinsch Motor - Optional	Genua winsh motor – option
46	Heizung - Optional	Heater – option
47	Dieselpumpe Heizung - Optional	Heater fuel pump – option
48	Thermostat Heizung - Optional	Heater thermostat – option
49	Fühler Heizung - Optional	Heater gauge – option
50	Generator - Optional	Generator - option
51	Fäkalientankgeber	Waste water tank gauge
52	Sicherung	Fuse
53	Kartenplotter	Map plotter
54	GPS Antenne	GPS antenna
55	Relais Autopilot	Relay
56	Sicherung Ladegerät	Fuse battery charger
57	Ankerspillrelais	Relay anchor winch
58	Lampe	Lamp

2.5.7 E – Schaltplan

2.5.8 E – Verteilerplan

2.5.9 Wechselstromverteilung

Siehe mitgelieferte E-Dokumentation

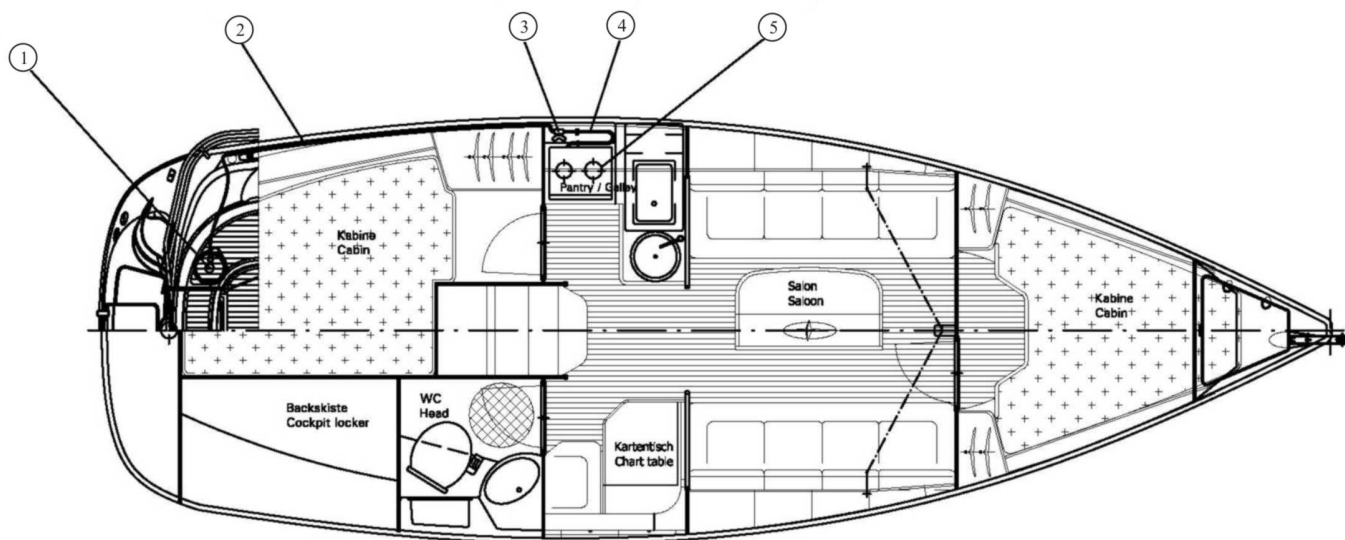
2.6 Flüssiggasanlage

Die Gasanlage für den Kocher wurde nach der europäischen Norm EN 10239 installiert. Die Prüfbescheinigung liegt bei.

Die Gasleitung, die zum Gasherd führt, ist eine 8 mm Kupferleitung und kommt von der Standard - 3 kg - Gasflasche. Diese ist in einem im Deck eingeformten selbstlenzenden Gehäuse im achteren Cockpitbereich montiert. Alle Gasleitungen sind strengen deutschen Sicherheitsvorschriften entsprechend verlegt. Auf den weichen Verbindungsschläuchen zwischen dem Gasbehälter außen und festem Kupferrohr sowie weiter zum Herd, ist das Haltbarkeitsdatum aufgedruckt. Wenn es abgelaufen ist, müssen Sie diese Schläuche erneuern.

Der Druckminderer, welcher sich im Gaskasten befindet, hat einen Anschlussdruck von 30 mbar. Die Durchflussmenge beträgt 1 kg pro Stunde.

2.6.1 Die Komponenten



1	Gasflasche mit Reduzierventil	Gas tank with valve
2	Kupferrohr 6/8	6/8 Copper tube
3	Gaskugelhahn	Gas stop cock
4	Gummischlauch	Rubber hose
5	Kocher mit Backofen	Gas stove with ove

2.6.2 Betrieb

Gasanlagen erfordern Sorgfalt. Deshalb sollten Sie folgende Reihenfolge einhalten:

**Achtung**

- Absperrventil im Flaschenkasten öffnen.
- Ventil vor dem Kocher öffnen.
- eines der Brennerventile drücken und das Gas entzünden.
- Ventil geöffnet halten, bis die Zündsicherung ein Weiterbrennen zulässt.

**Achtung**

Beim Ausschalten folgende Reihenfolge: Zuerst Ventil im Flaschenkasten und dann Brenner-Ventil in der Pantry schließen.

**Vorsicht:**

- Verwenden Sie zur Prüfung der Leitung keine Lösungen, die Ammoniak enthalten.
- Niemals eine offene Flamme zur Suche nach Undichtigkeiten benutzen.
- Rauchen Sie nicht und benutzen Sie keine offene Flamme, wenn Sie die Gasflaschen anschließen oder ersetzen.

Noch einige Hinweise, wie Sie Schwierigkeiten mit der Gasanlage vermeiden können:

- Schließen Sie die Ventile der Versorgungsleitung und der Flasche, wenn der Herd nicht in Betrieb ist. Schließen Sie die Ventile unverzüglich in einem Notfall.
- Geräteventile müssen geschlossen sein, bevor das Flaschenventil geöffnet wird.
- Überprüfen Sie die Flüssiggasanlage regelmäßig auf eventuelle Undichtheiten. Prüfen Sie alle Anschlüsse durch Seifenwasser oder Reinigungsmittel-Lösungen. (Dabei müssen die Geräte-Ventile geschlossen und die Flaschen- und Anlage-Ventile geöffnet sein.)
- Zeigen sich Undichtheiten, schließen Sie das Flaschen-Ventil und lassen Sie die Anlage vor weiterer Benutzung des Gerätes durch einen Fachmann reparieren.
- Da die Flammen Sauerstoff verbrauchen, ist gute Be- und Entlüftung notwendig. Benutzen Sie den Herd nicht zum Heizen des Salons.
- Versperren Sie nie den Zugang zu Teilen der Flüssiggasanlage.
- Ventile der leeren Gasflaschen müssen geschlossen und von der Anlage abgekoppelt sein. Halten Sie Deckel und Verschlussklappen bereit.
- Benutzen Sie den Gasflaschenkasten nicht zur Aufbewahrung anderer Ausrüstungsteile.
- Lassen Sie Ihre Yacht nie unbeaufsichtigt, wenn der Herd in Betrieb ist.
- Prüfen Sie die Schlauchleitungen der Flüssiggasanlage regelmäßig, zumindest jährlich. Lassen Sie diese periodisch ersetzen.
- Wenn Sie den Kocher wechseln, achten Sie darauf, dass der neue Kocher den gleichen Betriebsdruck hat.
- Prüfen Sie die Abgasrohre zumindest jährlich. Ersetzen Sie diese bei Schäden oder Löchern.

2.7 Brandschutz

Beim Bau der Yacht haben wir der Vermeidung von Brandgefahren besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Dazu gehört die Wahl der Materialien, der Abstand der Flammen des Herdes von den umgebenden Einbauten und ein freistehender Motor, wobei der Maschinenraum mit feuerhemmendem Isoliermaterial ausgekleidet wurde.

Als Eigner der Yacht sollten Sie diesen Zustand erhalten und folgende Hinweise beachten:

**Achtung**

Halten Sie die Bilgen sauber und kontrollieren sie in regelmäßigen Abständen, ob es in der Yacht nach Treibstoff oder Gas riecht.

Bringen sie keine freihängenden Vorhänge in der Nähe von oder über dem Herd oder anderen Geräten mit offener Flamme an.

Brennbares Material darf nicht im Motorraum aufbewahrt werden. Wenn Sie nichtbrennbare Materialien im Motorraum stauen, sind diese so zu sichern, dass sie nicht in die Maschinenanlage fallen können und nicht die Zugänglichkeit zur Maschine behindern.

Zum vorbeugenden Brandschutz können Sie und Ihre Mannschaft beitragen, indem Sie folgende Hinweise beachten:

**Niemals**

- Wege zu Ausgängen und Luken verstellen.
- Sicherheitseinrichtungen wie z.B. Treibstoff- und Gasventile, Schalter an elektrischen Anlagen verstellen.
- irgend etwas an den Fahrzeugen verändern (vor allem nicht an elektrischen, Brennstoff- oder Gasanlagen).
- das Fahrzeug unbeaufsichtigt lassen, wenn Koch- und/oder Heizgeräte benutzt werden.

Niemals

- Gasleuchten in der Yacht verwenden.
- Brennstofftanks füllen oder Gasflaschen ersetzen, wenn der Motor läuft oder wenn Koch- oder Heizgeräte in Gebrauch sind.
- Rauchen beim Umgang mit Brennstoff oder Gas.

Zu den bekannten Gefahrenquellen an Bord gehören der Herd in der Pantry und der Motorraum. Sollte trotz aller Vorsichtsmaßnahmen an Bord doch einmal ein Feuer entstehen, so verfügen Sie über 3 Feuerlöscher, die an folgende Stellen montiert sind:

Nr. 1 und 2: **Pulverlöscher** in der Stb. Backskiste, mindestens Löschmittelkapazität 10A/68B

Nr. 3 **Pulverlöscher** im Salon unter dem Navigationssitz, mindestens Löschmittelkapazität 10A/68B

Zusätzlich sollten Sie in der Pantry noch eine leichte **Löschdecke** platzieren, die aus Glasgewebe besteht und z.B. bei Bränden durch überhitztes Fett besonders wirksam ist.

Es ist Aufgabe des Yachteigners,

- die Feuerlöscher regelmäßig prüfen und warten zu lassen;
- dafür zu sorgen, dass Feuerlöscher nach Ablauf ihrer Lebenszeit ersetzt werden. Gleiches gilt, wenn die Feuerlöscher benutzt worden sein sollten. Die neuen Feuerlöscher müssen mindestens die gleiche Löschkapazität haben wie die jetzt installierten.

–

Es ist Aufgabe des Yachteigners oder Skippers, dafür zu sorgen, dass

- Feuerlöscher frei zugänglich sind
- alle Personen an Bord informiert sind über
 - Anordnung und Benutzung von Feuerlöschern und Löschdecke,
 - Lage und Funktion der Löschöffnung für den Maschinenraum;
 - Ausstieg aus dem Vorschiffsluk.

**Achtung:**

Prüfen Sie die Feuerlöscher regelmäßig!
Schulen Sie sich in Sachen Brandbekämpfung!

Beachten Sie immer die seemännische Sorgfaltspflicht!

2.8 Anker (Option)

Der Buganker (Pflugscharanker), ca. 17 kg, feuerverzinkt, gilt als Anker mit hoher Haltekraft. Er liegt fertig zum Fallen in einer Ankerrolle und ist mit einem Bolzen gesichert. Die Kette, Länge 50 m, Nennstärke 8 mm. Sie läuft in eine Ankerspille ein (ebenfalls Option) welches mittels Fernbedienung bedient wird. Die Fernbedienung wird im Ankerkasten vor Benutzung angebracht und die Funktion am Panel angeschaltet.

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

Z.B.: 1 Heck-Klappanker (4-Flunken-Dracken), 12 kg, feuerverzinkt, wird am Heck beigegeklappt an der Seereling gefahren. 6 m Kettenvorlauf, 8 mm, 34 m Ankertrosse, 18 mm Polyamid, 3-litziger Trossenschlag. Sie wird in der Bb.-Backskiste gestaut.

Die Ankerleine wird auf den Klampen achtern belegt.

2.9 Motor-Kühlkreislauf

Motorkühlung

Der Motor ist mit einer Zweikreis-Kühlung ausgestattet. Das Wasser tritt durch den Saildrive ein, wird in den Wärmetauscher des Motors geleitet und dann in die Auspuffleitung eingespritzt. Zusammen mit den Abgasen verlässt das Seekühlwasser über den Schalldämpfer die Yacht über den Auspuff am Heck. Damit ist ein störungsfreier Motorbetrieb gewährleistet, ferner wird das Motorgeräusch gedämpft. Alle Schlauchverbindungen des Systems sind mit doppelten Niro-Schellen gesichert.

**Achtung**

In regelmäßigen Abständen Seewasserfilter kontrollieren. Reinigung je nach Gewässerbeschaffenheit notwendig.

Vor dem Starten des Motors

- Sicherstellen, daß Kühlwassereintritt geöffnet ist.
- Blick in den Motorraum zur Kontrolle eventueller Leckagen.

Wenn der Motor läuft

- Optische Kontrolle, ob Kühlwasser mit dem Abgas austritt.

Fällt der Seekühlwasserkreislauf aus, spricht die optische und akustische Warnung an. In diesem Falle sofort Motor abstellen und Kreislauf prüfen.

2.10 Abgasanlage

Die Yacht ist mit einer nassen Auspuffanlage versehen, d.h. in den Abgaskrümmen wird das Seekühlwasser eingespritzt und bewirkt eine Abkühlung der Abgase. Das Gemisch wird nach unten in einen Schalldämpfer/Wassersammler geleitet, läuft auf der Stb.-Seite der Achterkabine durch die Backskiste, wird am Heck hochgeleitet und tritt oberhalb der Wasserlinie seitlich am Heck aus. Der Auspuffschlauch besteht aus einem synthetischen Gummi, in den eine Stahlschleife eingearbeitet ist. Der Schlauch ist hitzebeständig, allerdings nur begrenzt. Der Seewasserzufluss darf nicht unterbrochen werden. Daher muss auf einen ungehinderten Zufluss geachtet werden. Der Schlauch ist an allen Verbindungsstellen mit zwei Schellen gesichert.

Falls die Seewasserzufuhr unterbrochen sein sollte, wird durch den Temperaturfühler im Abgasschlauch

ein optisches und akustisches Signal ausgelöst. In diesem Fall muss der Motor sofort abgestellt werden, bis die Störung im Wasserfluss behoben ist (siehe Handbuch des Motorherstellers).

**Achtung**

Eine regelmäßige Inspektion und eine Prüfung, ob durch den Auspuff Seewasser abgeht, sind dringend angeraten.

2.11 Lüftung

Für eine gute Durchlüftung aller Räume haben wir folgende Vorkehrungen getroffen:

Ankerkasten

Eine gewisse Luftzufuhr wird durch den Trosseneinlauf des Ankerkastendeckels erreicht, ferner durch die Lenzöffnungen unten.

Wohnbereich Vorschiff/Salon

1 Deckslüfter

Achterkabine

1 Klappfenster zum Cockpit

Komponenten:

1 Deckslüfter; 4 Klappfenster;

2.12 Borddurchlässe, Seeventile

Öffnungen unter der Wasserlinie sind mögliche Schwachstellen, weshalb wir ihnen besondere Aufmerksamkeit gewidmet haben: Die Borddurchlässe im Unterwasserbereich bestehen, mit Ausnahme der Durchführung für den Echolotgeber, aus Messingverschraubungen mit Seeventil (Kugelhähne) und Schlauchtülle. Alle Schlauchanschlüsse sind mit je 2 Schellen gesichert. Für die Pflichtentwässerung werden Bordverschraubungen aus Kunststoff eingesetzt.

**Achtung**

Schließen sie die Seehähne, wenn Sie das Boot für längere Zeit verlassen. Seeventile in Räumen, die nicht einsehbar sind (z.B. WC-Raum) sollten nur bei Benutzung geöffnet werden.

**Wartungshinweis**

Borddurchlässe müssen in regelmäßigen Abständen auf Dichtigkeit geprüft werden. Stopfbuchsmuttern der Ventile nachziehen, Schlauchschellen auf festen Sitz kontrollieren.

Hinweis

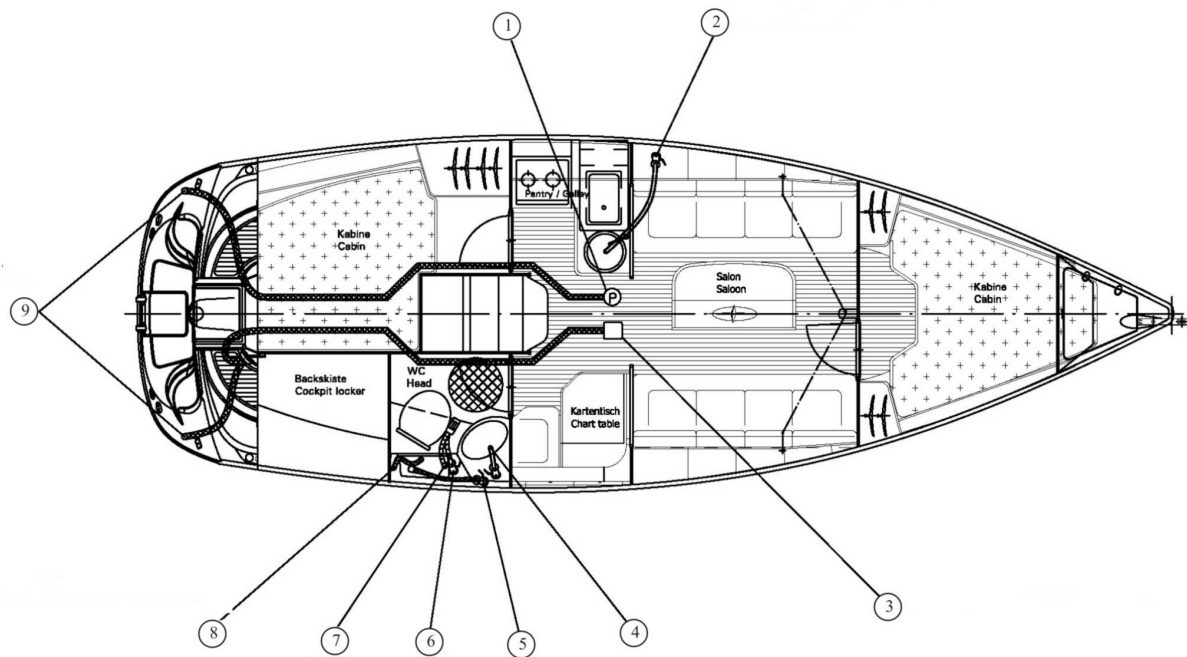
Bei Kugelhähnen ist es einfach, zu erkennen, ob sie geschlossen oder offen sind:

GESCHLOSSEN: - Hebel steht quer zu Schlauch oder Rohr

OFFEN: - Hebel steht in Richtung von Schlauch oder Rohr

2.13 Generator (Option für 44vision, 50vision, 50 Cruiser)**Achtung**

Regelmäßige Wartung und Pflege, z.B. Ölstandskontrolle, Filterkontrolle usw., siehe Handbuch

Borddurchlässe:

1	Elektrische Lenzpumpe	Electrical bilge pump
2	Kugelhahn-Ausgang Spüle	Sink drain valve
3	Handlenzpumpe	Hand operated bilge pump
4	Kugelhahn-Ausgang Spüle	Sink drain valve
5	Kugelhahn-Ausgang Fäkalientank	Waste-water drain valve
6	Kugelhahn-Eingang WC	Toilet-water inlet valve
7	Ausgang WC	Toilet drain
8	Fäkalientankentlüftung	Waste-water tank venting
9	Borddurchlässe	Outlets

**Achtung**

Regelmäßige Wartung und Pflege, z.B. Ölstandskontrolle, Filterkontrolle usw., siehe Handbuch

3. Umweltschutz

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

3.1 Kraftstoff und Öl

Beim Betanken der Yacht sollten Sie besondere Vorsicht walten lassen. Ein Lappen um den Einfüllstutzen kann verhindern, dass Kraftstoff von der Zapfpistole in das Wasser gelangt. In Ihrem Motoren-Handbuch finden Sie auch ein Diagramm mit der Kurve des spezifischen Kraftstoff-Verbrauchs. Es gibt Ihnen einen guten Hinweis auf die günstigste Motordrehzahl.

Zum Ölwechsel des Motors ist eine Absaugpumpe zu verwenden, da ein Ablassen wie bei einem PKW nicht möglich ist. Wenigstens einmal jährlich ist das Öl zu wechseln, auch bei geringer Fahrleistung.

Ein gut gewarteter Motor sollte niemals lecken. Um trotzdem auch nicht geringste Mengen Öl in die Bilge und damit in das abgepumpte Bilgenwasser gelangen zu lassen, ist das Motorfundament in Form einer geschlossenen Wanne ausgebildet. Sammelt sich dort Wasser, das möglicherweise mit Ölsuren versetzt ist, muss es durch eine kleine Lenzpumpe in einen separaten Kanister gefüllt und mit dem Altöl zusammen entsorgt werden.

Für alle Fälle sollten sich an Bord Öl-Bindemittel befinden.

3.2 Abfälle

Abfälle gehören nicht ins Wasser - das ist für Wassersportler eine Selbstverständlichkeit. Das gilt auch für biologisch abbaubare Abfälle. Sie sollten in einer der Backskisten einen festen Platz für den Bordmüll vorsehen.

3.3 Schall

Der nasse Auspuff des Dieselmotors mit Schalldämpfer reduziert den Motorschall erheblich. Gummilager, elastische Kupplung und die Motorraum-Isolierung verringern die Schall-Emissionen zusätzlich. Vermeiden Sie trotzdem ein zu schnelles Hochdrehen des Motors und reduzieren Sie die Drehzahl auf dicht befahrenen Gewässern.

3.4 Schwell

Natürliche Uferzonen sind empfindlich gegen Schwell. Halten Sie von solchen Ufern ausreichenden Abstand. Das Wellenbild Ihrer Yacht wird Ihnen einen guten Anhalt dafür bieten, wo Sie die Geschwindigkeit drosseln sollten, um unnötigen Schwell zu vermeiden. Achten Sie auch in engen Wasserstraßen auf entsprechende Hinweisschilder.

3.5 Abgase

Kontrollieren Sie regelmäßig die austretenden Auspuffgase. Weder darf das Abgas schwarzen Rauch bilden, noch sollte es blaue Wolken zeigen. In solchen Fällen muss entweder der Luftfilter des Motors gereinigt werden - was sie selbst erledigen können - oder eine Fachwerkstatt muss die Einstellungen am Motor neu justieren.

3.6 Antifouling-Anstriche

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

Muss der Antifouling-Anstrich aber an- oder abgeschliffen werden, sprechen Sie die Arbeiten mit Ihrem Lagerbetrieb durch. Beim Schleifen muss die Fläche unter der Yacht immer mit einer Plane oder Folie abgedeckt werden, um den Schleifstaub als Sondermüll entsorgen zu können.

3.7 Lackentferner

Die meisten Lackentferner enthalten aggressive Medien und sollten möglichst nicht verwendet werden. Mechanisches Abtragen der Farbschichten ist vorzuziehen.

4. Wartung

4.1 Pflege, Reinigung

1. Mast und Takelage

siehe Herstellerhinweis

2. Segel

Die Segel sind aus Dacron hergestellt. Dieses Material ist sehr robust und widerstandsfähig. Somit bleiben die Segel sehr lange in Form.

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



Hinweis:

- Bitte denken Sie daran, daß Schäden am Tuch fast immer auf falsche Behandlung des Segels zurückzuführen sind. Vor allem wenn man das Segel schlagen läßt, es ständig der UV-Strahlung aussetzt oder unsachgemäß verstaut.
- Falls Sie Fragen zu den Segeltüchern haben sollten, zögern Sie bitte nicht, sich an Ihren Segelmacher oder an den Hersteller direkt zu wenden.
- Nehmen Sie die kugelgelagerten Schotwagen niemals achtlos von den Schienen ab, um nicht alle Kugeln am Deck zu zerstreuen, verwenden Sie dazu ein Stück Schiene mit geschlossenen Enden.

Reinigung

Säubern Sie Ihre Yacht möglichst sofort, wenn diese aus dem Wasser genommen wird. Hochdruck-Reinigungsgeräte werden jeden Bewuchs entfernen. Die Pflege der Oberflächen ist dann Ihre Aufgabe. Alle Farbenhersteller liefern zu ihren Anstrichsystemen ausführliche Anleitungen.

Für Schiffe im Salzwasser-Einsatz: Reste von Salz binden das Wasser und führen zu beschleunigter Korrosion. Wo immer es möglich ist, sollten Sie die Yacht mit Frischwasser abspülen.

Pflege von Teakholz

Teakholz bekommt durch Witterungseinflüsse eine natürlich graue Farbe, ohne dass die Eigenschaften des Holzes dadurch beeinträchtigt werden. Aufgrund seiner witterungsbeständigen Eigenschaft ist bei Teakholz die Verwendung eines Schutzanstriches nicht notwendig.

Pflegemittel:

Holzschutzöle – penetrierte Produkte, die tief in das Holz eindringen und unter Einfluss von Wärme und Feuchtigkeit die Flankenhaftung der Verfügungsmaterialien beeinträchtigen. Dies kann zu Ablösungen von der Fugenflanken und somit undichten Stellen in der Deckverfugung führen.

Lacke – sind nach der Aushärtung auch auf den Fugen als Anstrichfilm vorhanden. Je nach Art dieser Produkte kann es zu klebrigen Oberflächen im Bereich der Fugen kommen. Im Laufe der Zeit lösen sich die meisten Lacke schuppenförmig von den Fugen. Das Resultat ist eine optische Beeinträchtigung des Teakdecks, sowie zum Teil gerissene Fugen.

Teak cleaner – sollten nur eingesetzt werden, wenn diese außer neutraler Seife keine anderen Bestandteile zum Inhalt haben. Zusätze wie Phosphor- oder Oxalsäure, welche oft als Aufhellerzusatz eingesetzt werden, sind ätzende Stoffe, die die Fugenmasse angreifen und eine schnelle Alterung derselben bewirken.

Wir empfehlen daher eine Reinigung des Teakdecks mit klarem Wasser, ggf. unter Zusatz einer geringen Menge neutraler Seife und einem Dweil. Bei stärkerer Verschmutzung kann auch ein harter Schwamm verwendet werden.

Das Verwenden eines *Hochdruckreinigers* führt zur Auslösung von Weichholzteilen und zur Ablösung an den Fugenflanken und ist daher nicht zu empfehlen.

Bei langen Hitze- und Trockenperioden sollte das Deck regelmäßig gewässert werden um eine totale Austrocknung des Holzes zu verhindern. Ein zu starker Feuchtigkeitsverlust des Teaks führt zu einem

Schwund des Holzes und somit zu einer Stressbelastung der Fugen. Dies kann unter ungünstigen Umständen zu frühzeitiger Alterung oder undichten Stellen in den Fugen führen.

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

Pflege von Edelstahl

Die Korrosionsfestigkeit des Edelstahls beruht darauf, dass er mit dem Luftsauerstoff eine dünne Haut bildet, die ein elektropositives Potential hat. Die Fachleute nennen es Cr-passiv. Chrom ist jedoch in der galvanischen Spannungsreihe negativ und noch etwas "unedler" als Eisen. Wird die dünne Schutzhaut zerstört, dann wird der Edelstahl Cr-aktiv und damit wieder etwas "unedler" als reines Chrom. Die Korrosion kann beginnen.

Wer hat sich nicht schon über die bräunlichen Flecken geärgert? Sie werden durch Flugrost oder Eisenzunder hervorgerufen, der in allen stadtnahen Häfen reichlich durch die Luft fliegt. Sobald sich der Flugrost auf der Schutzhaut des Edelstahls absetzt, zerstört er die Cr-Passivität, und zwar sehr aggressiv und schnell. Edelstahl bleibt nur auf lange Zeit blank, wenn er regelmäßig gepflegt wird. Machen Sie es sich zur Gewohnheit, wenn Sie das Boot mit Süßwasser abspülen, auch Relingsstützen, Bug- und Heckkorb sowie alle Niro-Beschläge gründlich abzuwaschen. Süßwasser schwemmt Salze, Ruß und frisch aufgelagerten Flugrost weg, die Schutzschicht wird "belüftet" und kann ihre Funktion weiterhin wahrnehmen. Haben Sie schon bräunliche Verfärbungen, so eignen sich fast alle handelsüblichen Metallputzmittel zur Pflege der Edelstahlbeschläge am Boot z.B. ganz normale Politur wie sie für den Rumpf benutzt wird. Natürlich nützt die beste Pflege nichts, wenn der Beschlag nicht von vornherein aus dem richtigen Werkstoff gefertigt ist oder aber die Behandlung des Edelstahls unsachgemäß vorgenommen wurde. Fragen Sie beim Kauf, ob der Beschlag elektrolytisch poliert wurde.

Anstriche

Sprechen Sie mit Ihrem Lagerbetrieb oder der Bauwerft, wenn Sie Fragen zu Anstrichen haben. Möglichst sollten Sie bei einem in sich abgestimmten System eines Herstellers bleiben.

4.2 Verschleiß- und Austauschteile

Als erfahrener Skipper wird es Ihnen nicht schwer fallen, Original-Austauschteile zu beschaffen. Falls Sie Hinweise benötigen, fragen Sie bei der Bauwerft nach.

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

4.3 Reparaturen

Reparaturen am Schiffskörper (Polyester Volllaminat und Polyester Sandwichlaminat) können von jedem Fachbetrieb unter Beachtung der allgemeinen Regeln für die Verarbeitung von Polyesterharz ausgeführt werden. Der Innenausbau wurde so konzipiert, dass fast alle Bereiche zerstörungsfrei zugänglich sind. Bei der technischen Ausstattung wenden Sie sich ebenfalls an einen geeigneten Fachbetrieb. Auch hier hilft Ihnen ihr Händler weiter.

4.4 Winterlager

Über die Maßnahmen zum Winterlager wurden an verschiedenen Stellen schon gezielte Hinweise gegeben. Leitschnur sollte sein: auch Winterlagerbetriebe müssen dem Stand der Technik entsprechen. Das gilt sowohl für die Umweltbedingungen des Lagers, wie auch Lagerböcke, den Feuerschutz und die Zugänglichkeit zu Ihrer Yacht. Ebenfalls muss es feste Regeln für Arbeiten geben, die von den Eignern selbst ausgeführt werden sollen, um nicht die Mit-Wassersportler zu beeinträchtigen.

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

- Schiffspapiere und andere Dokumente
- Seekarten, Bücher, Instrumente
- Matratzen, Polster, Decken und Schlafsäcke
- Segel und Leinen
- Nahrungsmittel
- Gasflaschen
- Sicherheitsausrüstung
- Schlauchboot und Rettungsinsel
- Batterien

Tipp:

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

- Waschen Sie die Geber für Log und Lot.
- Die elektrischen Systeme sollten Sie pflegen, reinigen und mit geeignetem Material regelmäßig pflegen.
- Wasserleitungen werden mit leichter Säure wie z.B. weißem Essig erfolgreich gereinigt.
- Die Wasserventile sollten zerlegt und gefettet werden.
- WC und die dazugehörigen Leitungen werden mit Frischwasser gereinigt.
- Das Ruder sollte so befestigt sein, dass keine Ruderbewegungen möglich sind. (Dieses lässt sich schon mit dem Feststellen der Pinne oder des Rades erreichen).

Motor:

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

Winterlager:

- Befolgen Sie die Hinweise in der Motoren-Bedienungsanleitung.
- Lagern Sie die Batterien in geladenem Zustand an einem belüfteten frostsicheren Platz.
- Fetten Sie die Steuerkabel und -komponenten.
- Entfernen Sie alles Wasser aus dem Schiff und schützen Sie es vor eindringendem Regenwasser.
- Ersetzen Sie Bauteile, deren Funktion oder Zustand zweifelhaft erscheinen.

Mast und Takelung

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

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

5. Abschließende Bemerkungen und Hinweise

Dieses Handbuch folgt den Vorgaben der harmonisierten Europäischen Norm EN 10240. Vieles darin wird Ihnen selbstverständlich vorkommen. Wir hoffen jedoch, dass die Beschäftigung mit den einzelnen Kapiteln Ihnen hilft, die technischen Systeme und die Gedanken, die zu einer bestimmten Auslegung führten, zu verstehen. Sinn des Handbuchs soll, wie es die Einleitung besagt, eine ungetrübte Benutzung der Yacht sein.

Zu den Dingen, die nicht behandelt werden, gehört z.B. die persönliche Sicherheitsausrüstung. Sie fällt ausschließlich in den Zuständigkeitsbereich des Skippers. Es ist selbstverständlich, dass für alle Personen an Bord persönliche Rettungsmittel vorhanden sein müssen. Aber auch die Beschaffung und Wartung einer Rettungsinsel zählt dazu, ferner Notsignale, Verbandkasten, Reparaturwerkzeug u.ä..

Da die Europäische Sportbootrichtlinie dem Feuerschutz besonderes Augenmerk widmet, sei noch erwähnt, dass die Feuerlöscher in regelmäßigen Abständen gewartet werden müssen und dass es Aufgabe des Skippers ist, seine Mannschaft in ihre Handhabung einzuweisen.

Wir arbeiten ständig an der Weiterentwicklung unserer Segelyachten. Bitte haben Sie Verständnis dafür, dass wir uns Änderungen in Form, Ausstattung und Technik vorbehalten müssen. Aus allen Angaben, Abbildungen und Beschreibungen in diesem Handbuch können aus diesen Gründen keine Ansprüche abgeleitet werden.

Sollte Ihre Segelyacht mit Ausstattungsdetails versehen sein, die nicht im Handbuch beschrieben sind bzw. keine Beschreibung in der Eigenermappe beiliegt, wird Sie Ihr Vertragspartner über die richtige Bedienung und Pflege informieren.

Da von **BAVARIA Yachtbau GmbH** hergestellte Yachten grundsätzlich über den Fachhandel verkauft werden, besteht keine unmittelbare Vertragsbeziehung zwischen Werft und Endkunden.

BAVARIA Yachtbau GmbH sind somit vertragliche Einzelheiten nicht bekannt und es ist nicht zwingend notwendig, dass Ihr Vertragspartner unsere Gewährleistungsbedingungen in vollem Umfang übernimmt.

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