



EIGNERHANDBUCH

BAVARIA C50


BAVARIA YACHTS

Inhalt

1.	Einführung	4
2.	Verantwortung des Bootsführers.....	5
2.1.	Wartungsintervalle	6
3.	Über dieses Handbuch	7
3.1.	Zusätzliche Informationen zu Ihrem Schiff.....	7
3.2.	Handbücher zugekaufter und integrierter Produkte	7
3.3.	Hinweisschilder	8
3.4.	Erklärung der Gefahrenhinweise	9
4.	Entwurfskategorie und Zertifizierung	10
4.1.	Zertifizierung.....	10
4.2.	Kennzeichnung des Bootes & CE Bescheinigung der Auslegungskategorie.....	10
4.3.	Erläuterungen zur WIN und Herstellerschild.....	11
4.4.	Zertifizierung - Zertifikat des DNV-GL.....	12
5.	Daten zum Boot	14
5.1.	Hauptabmessungen	14
5.2.	Segelmaße.....	14
5.3.	Sportmast Leinenführung.....	16
5.4.	Rollmast Leinenführung.....	17
5.5.	Interieur des Bootes	19
5.6.	Fest eingebaute Tanks.....	21
5.7.	Decksplan	22
6.	Systeme [teilweise optional].....	24
6.1.	Bilgenpumpen	24
6.2.	Lichtplan	26
6.3.	Elektrisches System an Bord	27
6.4.	Allgemeines.....	28
6.5.	Gleichstromanlage	33
6.6.	Arbeit an den Batterien	36
6.7.	Wechselstromanlage [AC].....	37
6.8.	Kraftstoffanlage	44
6.9.	Gasanlage	45
6.10.	Strahlruder [Option]	50
6.11.	Schwarzwasseranlage [Toilettenspülung].....	50
6.12.	Toiletten und Abwasser	54
6.13.	Steueranlage	55
6.14.	Notsteuereinrichtung	56
6.15.	Ankerwinde / Spill	58
6.16.	Frischwasseranlage	58
7.	Navigation und Handhabung	60
7.1.	Einsatz der Maschinen.....	60
7.2.	Motor und dessen Peripherie [ohne Generator]	62
7.3.	Propeller	64
7.4.	Sicht von den Steuerständen.....	65
7.5.	Bedienungseigenschaften	65
7.6.	Navigationsbeleuchtung.....	66
7.7.	Ankern, Festmachen und Abschleppen - Sicherheitshinweise	66
7.8.	Kollisionsverhütung	67
7.9.	Betankung mit Kraftstoff	68
7.10.	Lüftung der Kabinen	68

8.	Grundsätzliche Überlegungen	69
8.1.	Empfohlene Sicherheitsausrüstung.....	69
8.2.	Grundausrüstung.....	69
8.3.	Maßnahmen bei schlechtem Wetter	69
8.4.	Sicherung loser Ausrüstung	70
8.5.	Stabilität – Risiko des Stabilitätsverlustes	70
8.6.	Mann-Über-Bord – Risiko des Über-Bord-Fallens.....	71
8.7.	Wiedereinstiegshilfen	72
8.8.	Leckpfropfen.....	73
8.9.	Allgemeines.....	74
8.10.	Vollschlagen / Sinken – Flutungsgefahr	74
8.11.	Brandgefahr / Brandschutz.....	75
8.12.	Fluchtwege allgemein	77
8.13.	Rettungsinsel.....	81
8.14.	Grundberührung.....	81
8.15.	Transport, Kranen, Slippen und Lagerung	84
9.	Wartung / Pflege / Arbeiten am Boot.....	86
9.1.	Wartung an elektrischen Anlagen.....	86
9.2.	Wartung	86
10.	Umweltschutz	91
10.1.	Kraftstoffe und Öle	91
10.2.	Abfälle	91
10.3.	Schall.....	91
10.4.	Schwell	91
10.5.	Abgase.....	91
10.6.	Antifouling, Anstriche.....	92
10.7.	Lackentferner	92
10.8.	Schmutzwasser	92
10.9.	Naturschutz.....	92
11.	Abschließende Bemerkungen und Hinweise	93
12.	Identitätsnachweis.....	94
13.	Empfangsbestätigung	95
14.	Platz für Ihre Notizen	96

1. Einführung

Stellen Sie bitte zu Ihrer eigenen Sicherheit fest, dass Sie alle Erklärungen und Dokumente über die Systeme des Bootes vom Voreigner erhalten haben. Bitte bewahren Sie dieses Eignerhandbuch an einem sicheren Ort auf und übergeben es dem neuen Eigner im Falle eines Eignerwechsels. Es empfiehlt sich auch, das Handbuch an Bord in einer wassergeschützten Hülle aufzubewahren.

Dieses Handbuch soll Ihnen helfen Ihre BAVARIA C50 sicher und mit Freude zu führen. Das Handbuch enthält neben Informationen über die Yacht selbst, über mitgeliefertes oder eingebautes Zubehör und über dessen Anlagen hinaus auch Informationen über Betrieb und Wartung. Gerade für Geräte, die auf Seewasserversorgung zur Kühlung angewiesen sind, müssen unbedingt Vorkehrungen getroffen werden, schon bevor die Geräte eingeschaltet werden [Kühlwasser der Klimaanlage, etc.]. Bitte machen Sie sich vor Ihrer Reise mit diesem Handbuch und den beigefügten Handbüchern der Komponenten vertraut und stellen Sie sicher, dass diese Dokumente jeder liest, der dieses Wasserfahrzeug führt.

Sollte dies Ihre erste Segelyacht sein oder sollten Ihnen die besonderen Eigenschaften einer komfortablen, sportlichen Segelyacht noch nicht vertraut sein, achten Sie bitte zu Ihrer eigenen Sicherheit und Bequemlichkeit darauf, dass Sie sich Kenntnisse über Handhabung und Betrieb dieses Bootes aneignen, bevor Sie dessen Führung übernehmen. Die Werft oder Ihr Händler wird Sie gern zusätzlich über Schulungsmöglichkeiten unterrichten, sofern Sie Ihre Kenntnisse auf diesem Wege erweitern oder auffrischen möchten.

Ungeachtet der Seetüchtigkeit des Wasserfahrzeuges und der Auslegungskategorie kann ein Schutz gegen hohe See und Starkwind nicht garantiert werden. Achten Sie immer auf Wind und Strömung. Berücksichtigen Sie vor einem Törn immer die Leistungsfähigkeit, Ausdauer und vor allem die Qualifikation Ihrer Mannschaft.

Da sich der Lieferumfang nach dem Auftrag richtet, kann die Ausstattung Ihrer Yacht in einigen spezifischen 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 dieser Betriebsanleitung können aus diesen Gründen keine Ansprüche abgeleitet werden.

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

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

Allzeit Gute Fahrt und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel wünscht Ihnen Ihre

BAVARIA YACHTBAU GmbH

Geschäftsleitung



Michael Müller [CEO]

2. Verantwortung des Bootsführers

Der Eigner / Bootsführer ist voll verantwortlich und muss sich an folgende Grundregeln halten:

1. Informieren Sie sich über die Verwendungsbeschränkungen ihres Bootes!
2. Folgen Sie den Vorgaben der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung [SeeSchStrO] oder den Regeln, die für das von Ihnen gewählte und befahrene Seegebiet gelten.
3. Halten Sie sorgfältig Ausschau nach Menschen, Tieren und Objekten im Wasser.
4. Stellen Sie sicher, dass die voraussichtlichen Wind-und Seeverhältnisse immer der Kategorie ihres Bootes entsprechen und Ihre Mannschaft diesen Verhältnissen auch gewachsen ist.
5. Achten Sie zu jeder Zeit auf die Sicherheit der Mannschaft und der Passagiere.
6. Fahren Sie niemals unter Einfluss von Alkohol und / oder Drogen oder Medikamenten.
7. Stellen Sie sicher, dass die Mannschaft entsprechendes Training erhält und besonders über Ort und Anwendung der Sicherheitseinrichtungen belehrt wird [Schwimmwesten, Rettungsinseln, Notsignale etc.].
8. Reduzieren Sie Ihre Geschwindigkeit bei schlechter Sicht, stürmischer See, Menschen im Wasser, Booten und schwimmenden Gegenständen in der Nähe.
9. Überschätzen Sie Ihre eigenen Kenntnisse nicht! Vernünftig und geboten ist es, rechtzeitig bei Behörden, entsprechenden Dienststellen oder erfahrenen Skippern um Rat zu fragen und spezifische Informationen einzuholen.
10. Üben Sie mit Ihren Gästen und Crewmitgliedern die wichtigen Manöver, vor allem das Mann-Über-Bord-Manöver. Jede Person an Bord sollte diese Manöver selbständig durchführen können – auch der erfahrene Bootsführer kann über Bord gehen und gerettet werden müssen.
11. Lassen Sie Ihr Wasserfahrzeug von qualifizierten Fachkräften in regelmäßigen Abständen und bei auftretenden Mängeln warten und fachkundig reparieren.
12. Richten Sie sich nach den Vorschriften Ihres Fahrtgebiets. Dies betrifft ebenfalls die Vorschriften über die Mitführung von Sicherheitseinrichtungen, entsprechenden Bootsführerscheinen und die Respektierung der Umweltschutzauflagen.
13. Der Wasserstand in der Bilge sollte in regelmäßigen Abständen überprüft werden. Bilgenwasser oder andere Flüssigkeiten reduzieren die Stabilität und damit Ihre Sicherheit.
14. Ungeachtet der Seetüchtigkeit des Bootes und der Zertifizierungskategorie kann ein Schutz gegen hohe See, Starkwind und Strömung und die damit verbundenen Phänomene nie garantiert werden. Achten Sie immer auf Wind und Strömung. Berücksichtigen Sie vor einer Seereise immer die Leistungsfähigkeit und die Qualifikation der Mannschaft.
15. Dieses Boot darf nur von Personen geführt werden, welche die jeweiligen gesetzlichen Anforderungen erfüllen. Inzwischen besteht für sehr viele Länder eine Führerscheinplicht oder eine anderweitige gesetzliche Regelung. Informieren Sie sich deshalb bereits vor Antritt eines Törns über die lokalen Gegebenheiten.



» Wer für den Notfall gerüstet ist, den trifft es meistens nicht. Falls ein solcher Notfall doch einmal eintritt, sollte die Yacht für alle diese Fälle mit den richtigen Hilfsmitteln ausgerüstet sein. Bereiten Sie jeden Ausflug gewissenhaft vor, sollte er auch noch so kurz und vermeintlich unbedeutend oder ungefährlich sein, denn:
Wetterlagen können sich schlagartig ändern und Unfälle an Bord sind auch ohne Seegang und Wettereinflüsse möglich.

2.1. Wartungsintervalle

Dieser Abschnitt beinhaltet eine allgemeine Tabelle mit typischen Kontroll- und Instandhaltungsintervallen.

System	Notwendige Maßnahmen	Intervallfrequenz					
		Vor jedem Gebrauch	Handbuch des Herstellers beachten	Austausch alle X Jahre	Alle 25 Betriebsstunden	Alle 6 Monate	Jährlich
Batterien	Pole auf Korrosion und festen Sitz der Klemmen prüfen	☒	☒		☒		
Aus- und Einlässe sowie Ventile	Kontrolle der Dichtigkeit und der Funktion	☒		5			
	Kontrolle auf Korrosion	☒		5			
Navigationsbeleuchtung	Funktion kontrollieren	☒					
Bilgenbereich	Reinigung der Bilge und den Durchgangsöffnungen					☒	
Bilgenpumpen	Kontrollieren der unbehinderte Funktion des Schalters					☒	
Zinkanoden	Überprüfung der Beschaffenheit	☒	so oft wie möglich				☒
Rumpf	Auf lose und beschädigte Teile untersuchen	☒					
Ruderanlage	Auf einwandfreien Betrieb hin kontrollieren	☒					
Sicherheits- und Rettungs-ausrüstung	Auf Unversehrtheit und Vollständigkeit prüfen, die vorgeschriebenen Wartungsintervalle einhalten, Prüfsiegel checken		☒				
Elektrik	Lose Verbindungen prüfen						☒
Rauchmelder	Rauchmelder auf Funktion prüfen		☒	10			☒
Motor	Filter und Verschleisssteile austauschen, Keilriemen kontrollieren, Motor allgemein und Propeller / Antrieb		☒				
Schläuche und Anschlüsse	Dichtigkeit und Materialzustand prüfen			5			☒
Rigg, Mast, Baum und Spieren, stehendes und laufendes Gut	Sichtprüfung an Wanten, Stage Schraub und Nietverbindungen am Mast / Baum			10-12			☒
	Zustand Schoten und Fallen			5-7			☒

Wir stellen allerhöchste Anforderungen an die Qualität und Sicherheit unserer Produkte. Im Rahmen der routinemäßigen Servicearbeiten an Yachten aus unserer Produktion weisen wir nochmals darauf hin, folgende Bauteile und Ausrüstungen zu kontrollieren und gegebenenfalls auszutauschen. Regelmäßige Kontrollen und Instandhaltungen sind wichtige Aufgaben um eine lange Lebensdauer des Bootes zu erreichen und die Sicherheit der Mannschaft zu gewährleisten.

Nicht jeder Punkt muss auf ihr Wasserfahrzeug zutreffen und einige Abschnitte können auf Grund Ihrer nicht oder anders installierten Optionen eventuell nicht angewendet werden. Die Häufigkeit der Wartungs- und Instandhaltungsintervalle ist von Umwelteinflüssen und vom Fahrtgebiet des Fahrzeugs abhängig. Die aufgeführten Intervalle sollten Sie als obere Grenze sehen. Die Nichtbeachtung der regelmäßigen Kontroll- und Austauschintervalle dieser sicherheitsrelevanten Bauteile kann mit einer erhöhten Gefahr für Leib und Leben einhergehen



Achtung: Besonders zu beachten sind:

- » Änderungen, welche die Sicherheit des Wasserfahrzeuges betreffen, sollten vor der Ausführung begutachtet und ausschließlich von kompetenten Personen dokumentiert werden.
- » Jede Änderung in der Verteilung der Gewichte kann die Stabilität, den Trimm und das Fahrverhalten des Bootes erheblich beeinflussen.

3. Über dieses Handbuch

Dieses Handbuch wurde für Ihre eigene Sicherheit zusammengestellt und um Ihnen bei der Handhabung Ihres Wasserfahrzeuges zu helfen. Es beinhaltet Angaben und Informationen über die eingebauten Anlagen und Geräte. Bitte machen Sie sich vor Ihrer Reise mit diesem Handbuch und den beigelegten Handbüchern der Komponenten vertraut und stellen Sie sicher, dass diese Dokumente jeder liest, der dieses Wasserfahrzeug führt. Dieses Handbuch entspricht den Vorschriften für Sportboote und darf nicht als vollständige Bedienungsanleitung angesehen werden. Voraussetzung für einen gelungenen Törn ist eine ausreichend seemännische Erfahrung, die Sie befähigt, sich in jeder Situation richtig zu verhalten. Ein Handbuch ist **kein** Ersatz für Erfahrung, eine seemännische Ausbildung und gesunden Menschenverstand!

3.1. Zusätzliche Informationen zu Ihrem Schiff

Sehr hilfreich sind die über die Seite https://www.bavariaplus.de/de/s/bavis_start einzusehenden Videos und die Handbücher der Komponenten, die in verschiedenen Sprache dort zum Download bereitgestellt werden. Machen Sie sich vor Ihrem geplanten Törn kundig mit den spezifischen Eigenschaften Ihres Bootes und dessen Ausrüstung.



3.2. Handbücher zugekaufter und integrierter Produkte

Dieses vorliegende CE-konforme Handbuch beinhaltet keine Herstellerinformationen über die gelieferten Anlagen und Ausrüstungsteile. Die detaillierten Erklärungen und Bedienungshinweise für diese Geräte können Sie in den originalen Hersteller-Handbüchern (OHH) finden. Diese befinden sich in Ihren Unterlagen, wenn diese entsprechenden Optionen bei Ihrer Yacht verbaut wurden.

3.3. Hinweisschilder

Das Wasserfahrzeug und das Handbuch zeigen bildhafte Symbole (Piktogramme) als Hinweis für den Eigner / Bootsführer und die Mannschaft auf zwingende Gebote zur Sicherheit und Vorsichtsmaßnahmen bei Bedienung und Handhabung des Fahrzeuges. Folgende Symbole finden Sie auf Ihrem Fahrzeug. Sie sollten jederzeit berücksichtigt werden.



Gefahr (mit Hinweistext)
Das Symbol kann farbig oder S / W sein [siehe folgende Abschnitte].



Lesen Sie das Handbuch. Dort werden spezifische Hinweise zu dem Bauteil / System erläutert.



Elektrische Gefährdung
Gefahr durch elektrische Spannung



Kraftstoffeinfüllstutzen:
Buchstabe „D“ bedeutet
„Diesel“ Kraftstoff



Feuergefahr - Gefahr



Schlaufenposition zum sicheren
Anheben des Bootes



Feuerlöscher
Kann auch ein Raum kennzeichnen, in dem der Feuerlöscher untergebracht ist



Öffnung zum Entleeren des Feuerlöschers von außen



Gefahr von Bord zu fallen



Stauplatz für Rettungsmittel. Schwimmwesten oder Rettungsinseln



Fluchtweg



Rettungsinsel - Stauplatz



Hinweis auf Geräte, die auf der Basis elektromagnetischer Wellen im Radiofrequenzbereich arbeiten: Radar



Nicht Betreten / Quetschgefahr



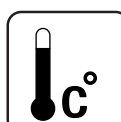
Fluchtweg über zusätzlichen Tritt oder Leiter erreichbar



Rutschgefahr



Ätzende und reizende Chemikalien



Heiße Bauteile / Gefahr durch Verbrühung

3.4. Erklärung der Gefahrenhinweise

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 oder Warndreiecken, teilweise gerastert, hervorgehoben. Die Piktogramme sind immer durch einen verbalen Hinweis ergänzt.



- » Beachten Sie immer die seemännische Sorgfaltspflicht! Sie als Schiffsführer tragen die Verantwortung für das Schiff und das Wohlergehen der Crew.
- » Beseitigen oder verdecken Sie niemals ein Sicherheitsschild. Ersetzen Sie jedes beschädigte oder nicht mehr vorhandene Hinweisschild umgehend.



Gefahr

- » Bedeutet, dass eine extreme, reale Gefahrenquelle besteht, die mit großer Wahrscheinlichkeit zum Tod oder zu irreparablen, nicht wieder heilenden Verletzungen oder Schädigungen führen wird, wenn keine angemessenen Vorkehrungen und Maßnahmen getroffen werden.



Warnung

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



Achtung

- » Stellt eine Erinnerung an Sicherheitsvorkehrungen dar oder richtet die Aufmerksamkeit auf Handhabungen, die gefährlich sein oder zu Verletzungen führen können oder zu Beschädigungen des Wasserfahrzeuges oder dessen Bauteilen führen können.



Information

- » Hinweis auf nützliche und wichtige Fakten oder Ratschläge, die zur Verbesserungen der Sicherheit bei der Handhabung des Fahrzeugs beitragen.

4. Entwurfskategorie und Zertifizierung

Dieses Schiff trägt die CE Kennzeichnung, wie hier rechts gezeigt. Dies besagt, dass es die Forderungen der EU Sportbootrichtlinie 2013/53/EU erfüllt. Die dem Boot zugewiesene Auslegungskategorie wird im folgenden Abschnitt erläutert:



Die Segelyacht BAVARIA C50 erhält die Entwurfskategorie A.

Ein Boot mit der Auslegungskategorie A ist ausgelegt für ausgedehnte Fahrten, bei denen Wetterverhältnisse mit einer Windstärke über 8 [Beaufort-Skala] und signifikanten Wellenhöhen über 4 m auftreten können, und die diese Boote weitgehend aus eigener Kraft bestehen können. Davon sind extreme Verhältnisse, wie Sie etwa bei Hurrikanen oder Tornados hervorgerufen werden, ausgenommen.

4.1. Zertifizierung

Die EG-Richtlinie sieht für Yachten dieser Größe unter anderen das Zertifizierungsmodul B+C begleitet durch eine „benannte Stelle“ vor. Als zugelassene Prüfstelle nach der Sportbootrichtlinie wurde mit dieser Prüfung der DNV-GL mit Sitz in Hamburg beauftragt, siehe dazu das Kapitel „4.4. Zertifizierung - Zertifikat des DNV-GL“ auf Seite 12.

4.2. Kennzeichnung des Bootes & CE Bescheinigung der Auslegungskategorie

a. Identifizierung

Achtern auf Steuerbordseite wurde das Rumpfkennzeichen (WIN Nummer) angebracht. Dies ist eine weltweit einmalige Folge von Ziffern und Buchstaben. Siehe dazu die nachfolgende Erläuterung zur Zusammensetzung dieser Kennung.

b. Typenschild (Herstellerplakette)

Das Typenschild, das im Cockpit oder am Steuerstand angebracht ist, entspricht einer Forderung der Richtlinie. Bestimmte Angaben sind vorgeschrieben, die an dieser Stelle erläutert werden sollen.

○ Bavaria Yachtbau GmbH ○ Bavariastrasse 1; D-97232 Giebelstadt BAVARIA C 50			
Design Category	A	B	C
Max. 	12	12	18
Max.  + 	1656 kg	2088 kg	2304 kg
○  ○			

4.3. Erläuterungen zur WIN und Herstellerschild

Die WIN Nummer besteht aus einer weltweit einmaligen Folge von Ziffern und Buchstaben. Bei BAVARIA beginnt diese mit der zweistelligen Buchstabenfolge DE für Deutschland, gefolgt von der dreistelligen Kennung der Werft, BAV. Die darauf folgenden fünf Buchstaben und / oder Ziffern sind von der Werft vergeben und werden bei BAVARIA intern verwaltet. Der Buchstabe an der viertletzten Position benennt den Monat des Baubeginns (A-Januar, B-Februar, C-März etc.), die darauf folgende Ziffer entspricht der Endziffer des Jahres, in welchem der Bau des Bootes begann. Die letzten beiden Ziffern benennen das Modelljahr, also 18 zum Beispiel das Jahr 2018.

Das Herstellerschild ist im Bereich des Cockpits angebracht und zeigt in schwarzer Schrift auf weißem Grund die folgenden Informationen.

Entwurfskategorie A	Ein Boot mit der Auslegungskategorie A ist ausgelegt für ausgedehnte Fahrten, bei denen Wetterverhältnisse mit einer Windstärke über 8 [Beaufort-Skala] und signifikanten Wellenhöhen über 4 m auftreten können, und die diese Boote weitgehend aus eigener Kraft bestehen können. Davon sind extreme Verhältnisse, wie Sie etwa bei Hurrikannen oder Tornados hervorgerufen werden, ausgenommen.
Entwurfskategorie B	Ein Boot der Entwurfskategorie B gilt als für eine Windstärke bis einschließlich 8 und signifikante Wellenhöhe bis einschließlich 4 m ausgelegt.
Entwurfskategorie C	Ein Boot der Entwurfskategorie C gilt als für eine Windstärke bis einschließlich 6 und signifikante Wellenhöhe bis einschließlich 2 m ausgelegt
Max. 	Maximale, vom Hersteller empfohlene Personenzahl X, wenn sich das Boot in dem seiner Entwurfskategorie entsprechenden Seegebiet (Wellenhöhe und Windstärke) befindet.
Max.  + 	Maximale Zuladung bestehend aus X Personen (je 75 kg), Vorräten, Proviant und persönlicher Ausrüstung. Dies beinhaltet nicht die Gewichte der Tankinhalte.
	CE-Zeichen als Nachweis, dass das Boot entsprechend den Forderungen der Richtlinie geplant und gebaut wurde.



Information - Reffen

- » Die Segelfläche muss reduziert werden, wenn die Windstärke Beaufort 4 überschritten wird. Besondere Maßnahmen sollten in Schwerwetterbedingungen getroffen werden.

4.4. Zertifizierung - Zertifikat des DNV-GL

Im Anhang ist das „EC-Type Examination Certificate“ des DNV-GL abgedruckt.



EC-TYPE EXAMINATION CERTIFICATE (MODULE B)

Certificate No:
RCDB000007U
Revision No:
4

This is to certify:

That the Recreational Craft

with type designation(s)
Bavaria C 50

Manufacturer

Bavaria Yachtbau GmbH
Giebelstadt, Germany

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

Further details are given overleaf.

Issued at **Hamburg** on **2022-11-04**

DNV local station:
Hull Structure & Outfitting

Approval Engineer:
Dirk Masanneck



Notified Body
No.: **0098**

for **DNV GL SE**

.....
Christoph Wähling
Head of Certification Body





Job Id: 341.3-000329-1
 Certificate No: RCDB000007U
 Revision No: 4

Jurisdiction

DNV is appointed by the Central Authority of the German Federal States for Safety (ZLS) as a "Notified Body" in accordance with § 15(1) of the Product Safety Act (ProdSG) to carry out conformity assessment procedures on Recreational Crafts in the scope of ProdSG and Directive 2013/53/EU according to the administrative decision No. ZLS-Z1471-2020/3-1.

Certificate history

This is the fifth issue of the original Certificate, issued 2018-03-13.
 All Supplements issued after the issue of the previous Certificate have been incorporated.

Product description

Type designation:	Bavaria C 50		
Type of craft:	Sailing Yacht	Model code*:	DE-BAVS50H
Type of hull:	Monohull	Construction material:	FRP
Length of hull (Lh), m:	14.99	Light craft cond. mass (m _{LCC}), kg:	15897(s) 15715(d) 15423(a)
Beam of hull (Bh), m:	5.00	Fuel system: (fixed or portable):	Fixed
Propulsion:	Sail	Type of engine(s):	Inboard Diesel
Draft (sailing), m **::	1.85 (s) 2.30 (d) 2.70 (a)		

*First characters of the WIN code.

**Ballast keel variants shallow(s), deep (d), ambition (a)

Applications/Limitations

Design category:	A	B	C
Maximum number of persons, CL:	12	16	18
Maximum engine power, prop. shaft, kW:	59		
Maximum load (m _{MTL}), kg:	3886	4318	4534
Maximum load as stated on Builder's Plate, kg:	1656	2088	2304

Technical documentation

NPS Job ID. 341.3-000329-1

Applied Standards/Tests carried out

Applied standards specified in the technical documentation

Terms and conditions

The following conditions may render this certificate invalid:

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

5. Daten zum Boot

5.1. Hauptabmessungen

Hauptabmessungen der Versionen Ambition, Standard und Flachkiel

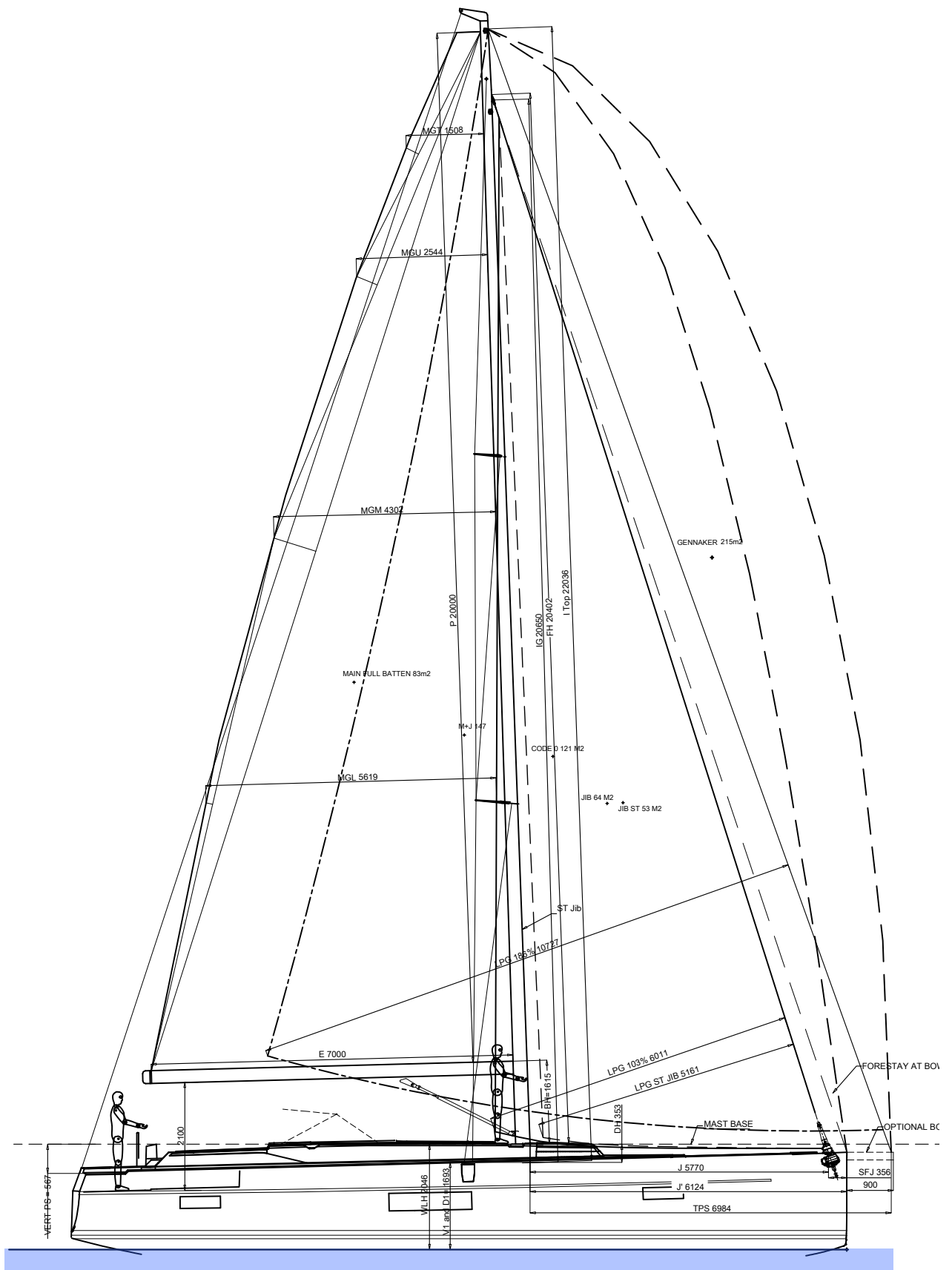
Beschreibung Maß	Bez.	Standard	Flachkiel	Ambition
Länge über alles (inkl. Ankerbeschlag)	L_{MAX}	15,55 m	15,55 m	15,99 m
Länge über alles ohne Ankerbeschlag (Rumpf)	L_H	14,99 m		
Breite gesamt	B_{max}	4,99 m		
Breite Rumpf	B_H	4,99 m		
Höhe des Bootes über der DWL „Durchfahrts- höhe“ *	H_a	23,25 m	23,25 m	23,73 m
Maximaler Tiefgang	T_{MAX}	2,3 m	1,85 m	2,7 m
Transporthöhe (ohne Kiel) ohne Bugkorb	H_T	2,71 m	2,71 m	2,71 / 4,417 m

* Die Durchfahrts Höhe kann das kritische Maß bei der Passage von Brücken, Hochspannungsleitungen und anderen Barrieren sein. Dieses Maß gibt den Abstand zwischen der Wasseroberfläche bis Oberkante Mast an, sie ist ohne eventuelle Antennen oder Radarreflektor angegeben, und enthält nicht die Maße für optionales oder später montiertes Zubehör. Korrigieren Sie dieses Maß unbedingt entsprechend der von Ihnen montierten Geräte. Vermerken Sie das resultierende Maß im Eignerhandbuch mit Eintrag des Datums und Übertrag in eventuell gefertigte Kopien.

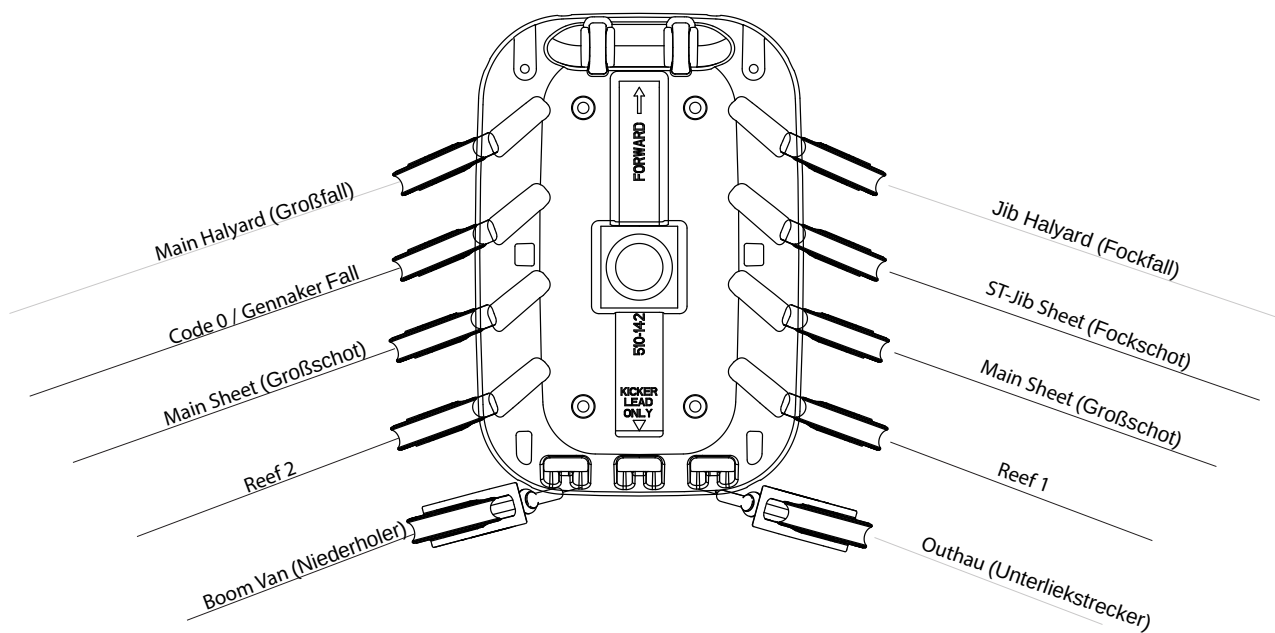
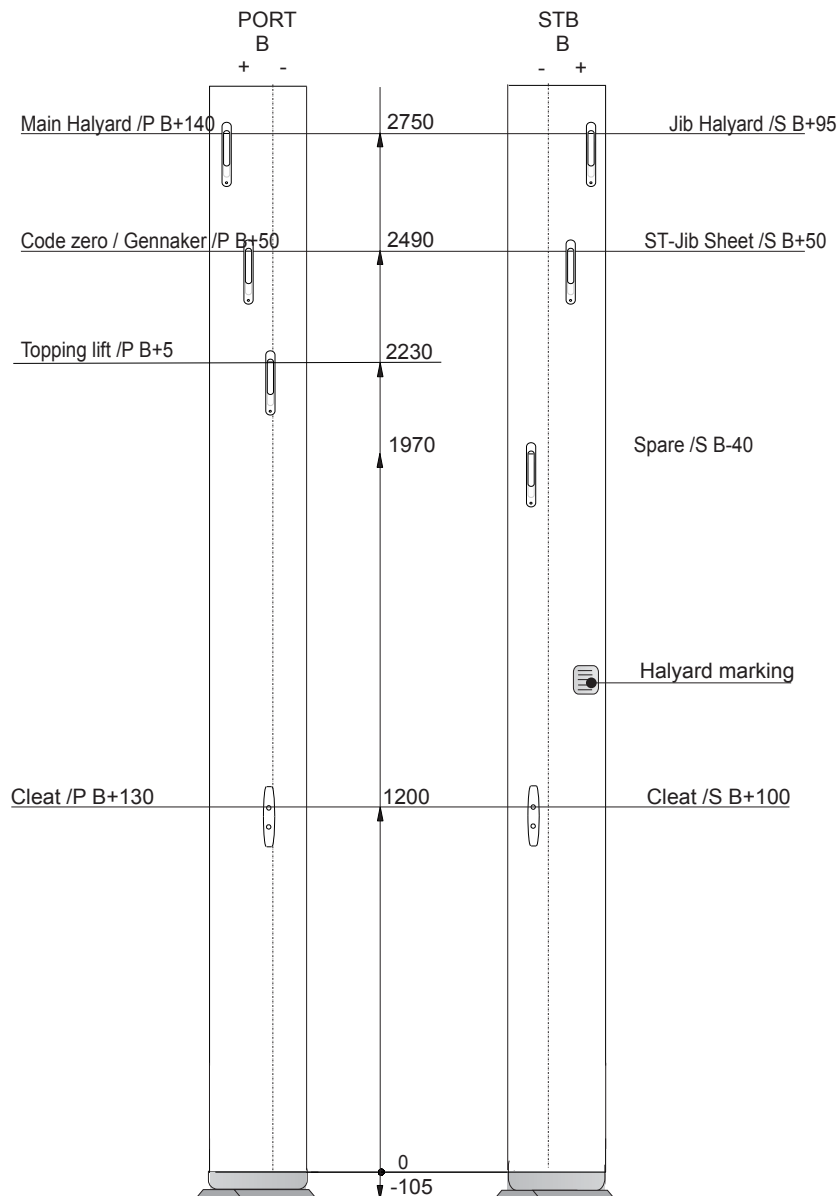
5.2. Segelmaße

Beschreibung Maß	Bez.	Maß
Großsegel		Standard / Perf.
Länge Vorliek Großsegel (Lümmelbeschlag bis Segelkopf)	P	19,15 m / 20,00 m
Länge Unterliek Großsegel (Lümmel bis Schothorn)	E	6,66 m / 7,00 m
Fläche Großsegel (Standard mit Latten / Rollgroß m- Latt. / Rollg. ohne Latt.)	A_{MS}	83,0 qm
Vorsegel (Standard Furler an Deck)		
Höhe Vorstagansatz (Deck bis Vorstagtop) (Geua / Top)	I	20,65 m / 22,036 m
Vorstag bis Vorderkante Mast (Genua / Code0)	J	5,77 m / 6,124 m
Fläche Rollfock	A_{FT}	
Fläche Genua	A_{Genua}	53 qm / 64 qm
Fliegende Vorsegel		
Gennacker	A_{Genn}	215 qm
Code 0	A_{code0}	121 qm
Nominelle Segelfläche in qm (2,3 m / 1,85 m)	A_S	119 / 119 / 133

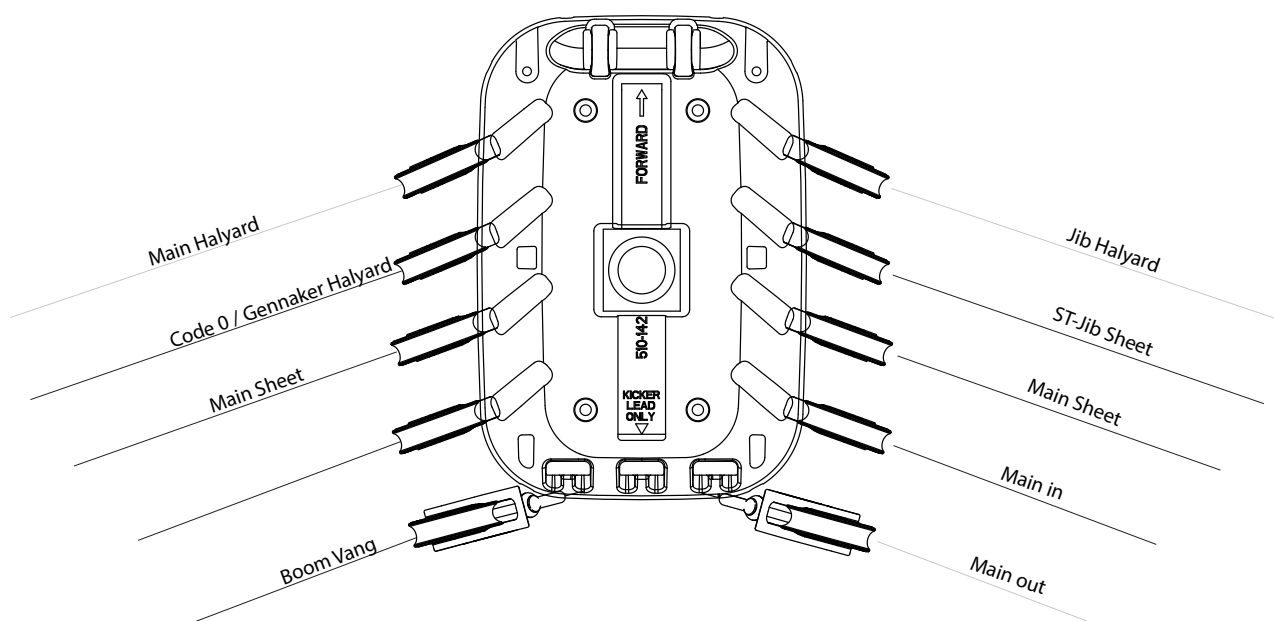
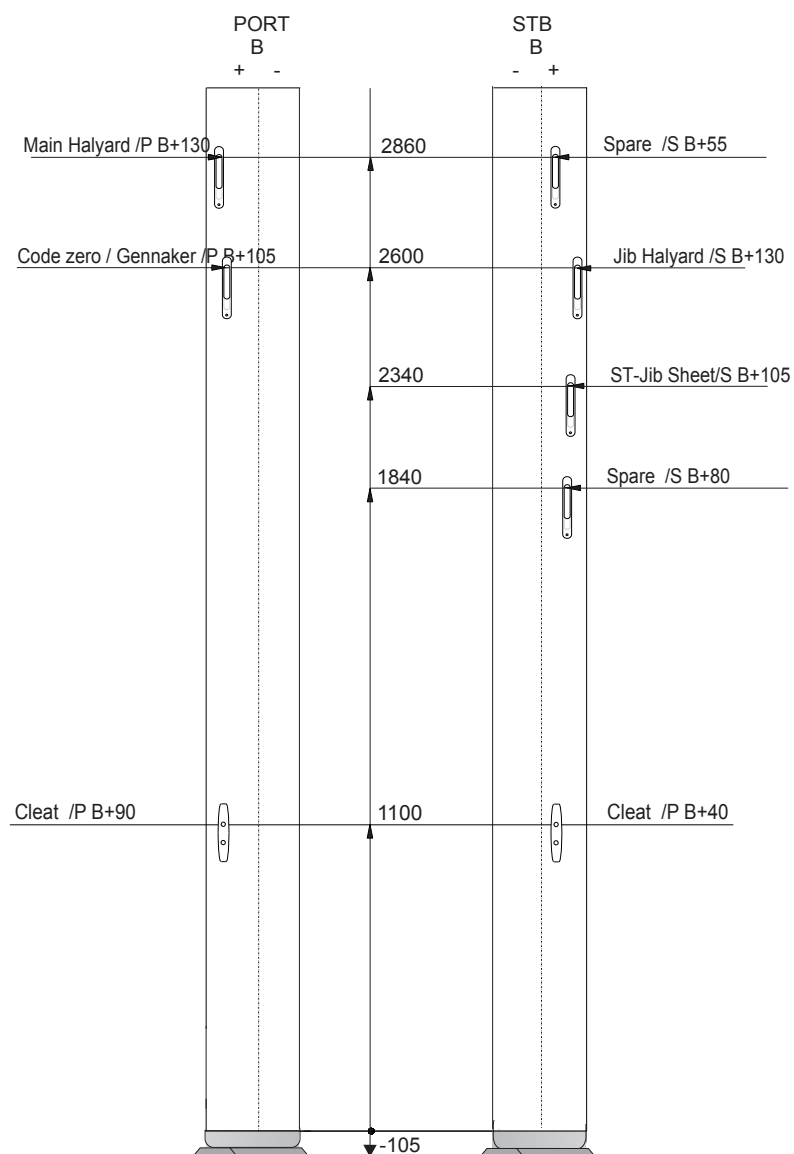
5.2.1. Segelplan [Optionen Rollgroß, Gennaker eingeschlossen]



5.3. Sportmast Leinenführung



5.4. Rollmast Leinenführung



5.4.1. Verdrängung, Gewichte

Diese Feststellungen wurden gemacht unter der Annahme dass sich alle Standardausrüstung an Bord befindet und die folgenden Gewichte gelten:

**Warnung**

- » Das Boot sollte niemals mit mehr Gewicht belastet werden, als vom Hersteller empfohlen. Beladen Sie die Yacht vorsichtig und gleichmäßig. Die Gewichte sollten dabei möglichst weit unten platziert werden, damit Trimm und Krängung in der von dem Konstrukteuren vorgesehenen Weise gewährleistet sind. Bitte beachten Sie, dass die Stabilität maßgeblich durch zusätzliche, hoch liegende Gewichte im Boot reduziert wird.

Die folgenden Gewichte sind Grundlage der nach EN-ISO Norm ermittelten Stabilität:

Beschreibung	Bez.	Tiefkiel 2,30 m	Flachkiel 1,85 m	Ambition 2,70 m
Leergewicht inklusive Antriebsmotor	m_{EC}	15354 kg	15536 kg	15062 kg
Maximales Gewicht der Personen (12 Personen), je 75 kg		900 kg	900 kg	900 kg
Verdrängung des leeren Schiffes (light craft condition)	m_{LC}	15715 kg	15897 kg	15423 kg
Persönliches Gepäck & zusätzlich mitgeführte Gewichte			396 kg	
Max. Füllung der fest eingebauten Kraftstofftanks			266 kg	
Füllung der fest eingebauten Frischwassertanks			617,5 kg	
Max. Füllung der fest eingebauten Grauwassertanks			266 kg	
Max. Füllung der fest eingebauten Schwarzwassertanks			228 kg	
SOLAS Ausrüstung und Rettungsinsel I			80 kg	
Ersatzteile, Bevorratung und Payload (wenn vorhanden)			0 kg	
Optionale Ausrüstung (zusätzlich zur Basisausstattung)			853 kg	
Max. empfohlene Höchstlast (zus. zum Leergewicht) Design category: A / B / C	m_L	3886 / 4318 / 4534 kg		
Andere Sportboote an Bord des Wasserfahrzeugs			80 kg	
Marge für Berechnungen und Unwägbarkeiten			200 kg	
Masse des voll beladenen Bootes mit allen Optionen	m_{LOC}	19602,5 kg	19783,5 kg	19309,5 kg

5.4.2. Maximal empfohlene Zuladung

Warnung



- » Verletzungen und Schäden am Motorboot durch Stabilitätsverlust möglich.
- » Halten Sie die maximal empfohlene Zuladung für Ihr Motorboot ein.
- » Sie finden alle notwendigen Daten Ihres Boots auf dem Herstellerschild, siehe Kapitel „4.2. Kennzeichnung des Bootes & CE Bescheinigung der Auslegungskategorie“ auf Seite 10.

Die maximal empfohlene Zuladung setzt sich aus den folgenden Einzelkomponenten zusammen:

- » Maximal zulässige Masse der Personen bei jeweils 75 kg bzw. zwei Kinder unter 37,5 kg
- » Persönliche Gegenstände aller Personen an Bord
- » Vorräte und Ladung (wenn vorhanden), Trockenproviant, Verbrauchsflüssigkeiten
- » Verbrauchsflüssigkeiten (Trinkwasser, Kraftstoff) in transportablen Tanks, die zu 95 % ihrer maximalen Kapazität gefüllt sind
- » Beiboot oder anderes Wasserfahrzeug, das an Bord vorgesehen ist, und ggf. dafür benötigte Außenbordmotoren
- » Rettungsinseln, deren Anzahl die mindestens erforderliche Anzahl überschreitet
- » Üblicherweise auf dem Wasserfahrzeug mitgeführte Vorräte von Nichtlebensmitteln und Geräte, die nicht in der Liste der Grundausstattung des Herstellers aufgeführt sind, z. B. nicht fest installierte Geräte und Werkzeuge, Ersatzteile und zusätzliche Anker

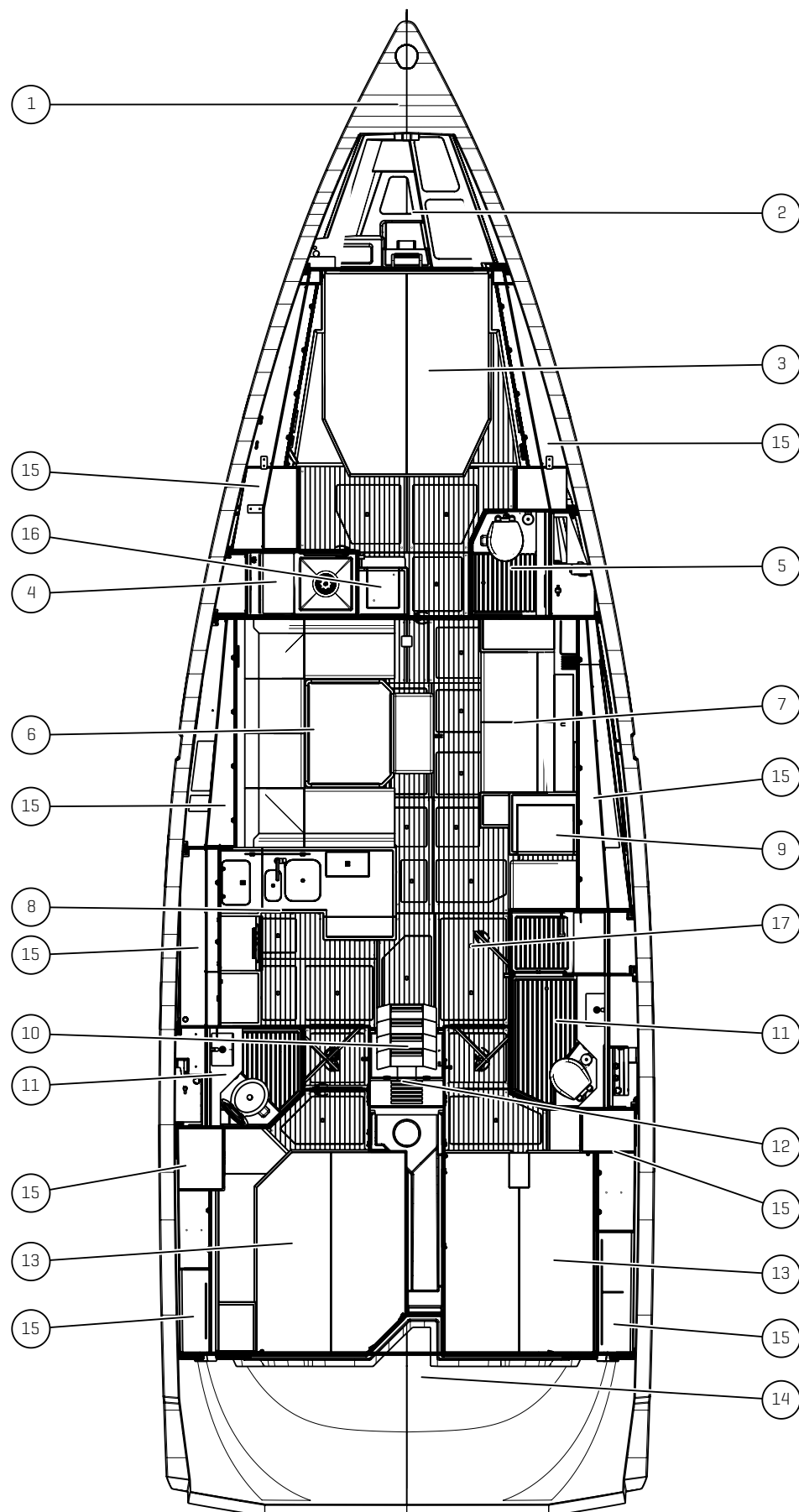
5.5. Interieur des Bootes

5.5.1. Legende zum Interieur

Pos.	Beschreibung
1	Ankerkasten
2	Segelstauraum / Skipper Kabine (Option) mit Toilette, Waschbecken
3	Vorschiff mit Doppelbett
4	Dusche (Option)
5	Toilettenraum mit Waschbecken
6	Sitzgruppe mit Tisch
7	Sitzgruppe
8	Küche mit Spüle, Herd, Kühlschrank, Dunstabzugshaube (Optional)

Pos.	Beschreibung
9	Navigationsbereich (Optional)
10	Niedergang
11	Toilettenraum mit Waschbecken und Dusche
12	Motorraum
13	Achterkoje mit Doppelbett
14	Ruderraum
15	Schrank / Stauraum
16	Schminktisch
17	Flaschenfach im Boden

5.5.2. Interieur des Bootes in der Draufsicht



5.6. Fest eingebaute Tanks

Außer Schwarzwasser, siehe hierzu das "Schwarzwasseranlage [Toilettenspülung]".



Warnung

- » Bitte beachten Sie, dass die nominellen Tankinhalte unter Umständen wegen des Ladezustands und entsprechender Krängung und Trimm nicht vollständig genutzt werden können. Sorgen Sie dafür, dass eine Reserve von 20% einkalkuliert wird.

5.6.1. Kraftstofftank

Bezeichnung	Einbauort	Max. Füllmenge [l]	Ort des Einfüllstutzens	Ablassmöglichkeit
Brennstofftank Diesel Stb, für Antrieb, Genera- tor und Heizung	Unter der Koje Stb	ca. 219	Seitenlaufdeck Stb achtern, siehe auch „7.2.1. Motor und dessen Peripherie [ohne Generator]“ auf Seite 62	Nur über Inspektionsde- ckel oben

5.6.2. Abwassertanks

Bezeichnung	Einbauort	Max. Füllmenge [l]	Ort der Öffnung zum Abpumpen	Ablassmöglichkeit
Schwarzwasser- tank	Toilette / Dusche Eignertoilette [Stb], hinter Spiegelschrank	66	Decksseitig, Stb, direkt über dem Tank	Außenbords über See- ventil, unter dem dazuge- hörigen Spülbecken oder Decksabsaugung
Schwarzwasser- tank	Toilette Achter- koje [Stb], hinter Spiegelschrank	66	Decksseitig, Stb, direkt über dem Tank	Außenbords über See- ventil, unter dem dazuge- hörigen Spülbecken oder Decksabsaugung
Schwarzwasser- tank	Toilette Achter- koje [BB], hinter Spiegelschrank	66	Decksseitig, Stb, direkt über dem Tank	Außenbords über See- ventil, unter dem dazuge- hörigen Spülbecken oder Decksabsaugung
Schwarzwasser- tank	Toilette Skipperkabine,	25	Decksseitig, Stb, direkt über dem Tank	Keine, der Tank der Che- mietoilette muss an Land entleert werden.
Grauwassertank	unter der Koje, achtern Bb	219	Decksseitig, Bb, achtern	Außenbords über Seeventil oder Decksabsaugung

5.6.3. Weitere Tanks

Bezeichnung	Einbauort	Max. Füllmenge [l]	Ort des Einfüllstutzens	Auslass
Frischwassertank	unter der Eignerkoje vorn	ca. 270	Auf Deck, Backbordseite, vorn	keiner
Frischwassertank	unter der Eignerkoje vorn	ca. 270	Auf Deck, Backbordseite, vorn	keiner

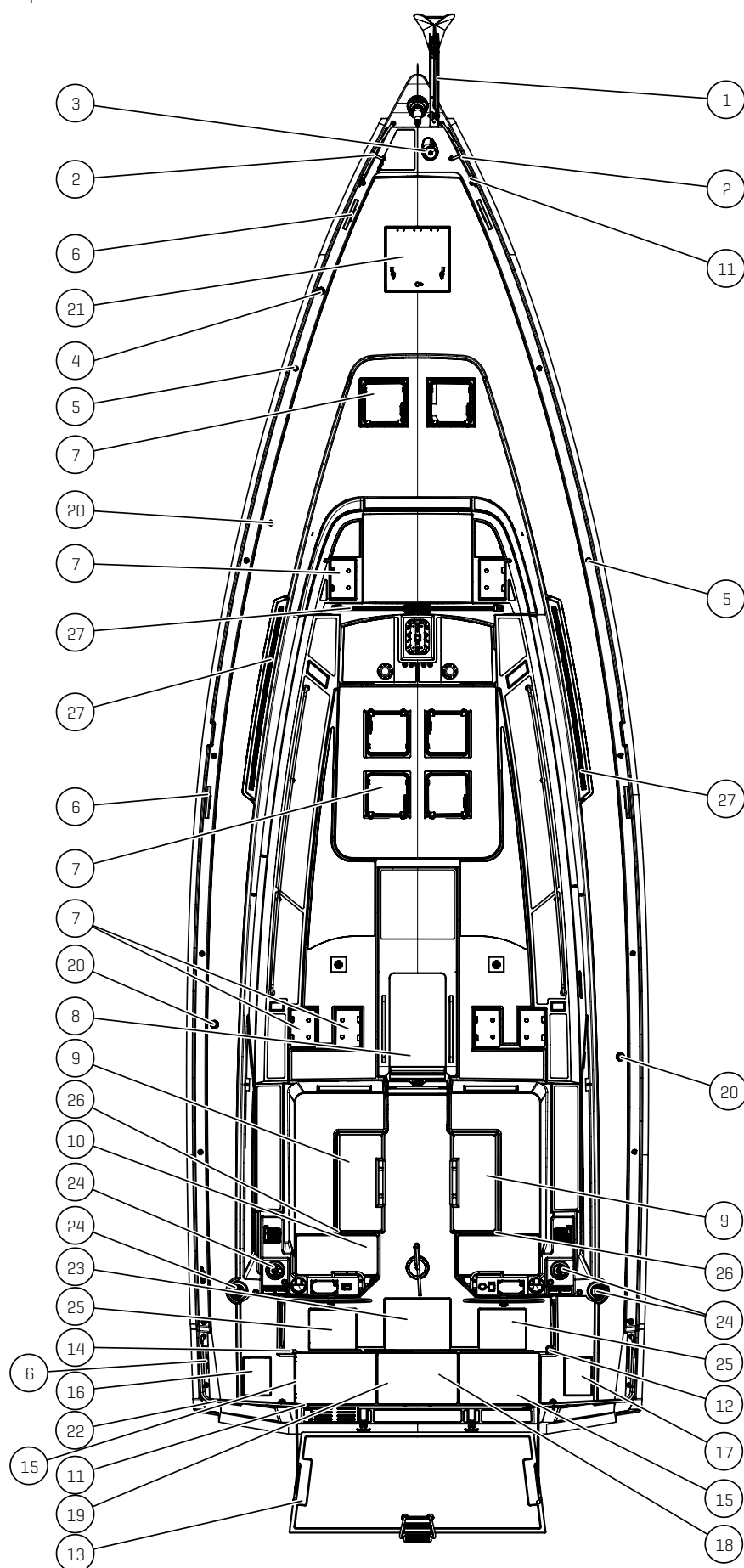
5.7. Decksplan

5.7.1. Benennungen zum Decksplan

Pos.	Beschreibung
1	Bugbschlag mit Anker [Option]
2	Bugkorb
3	Ankerwinde
4	Frischwassereinfüllstutzen
5	Reling
6	Belegklampe
7	Decksluke, teilw. als Notausgang
8	Niedergang mit Schiebeluke
9	Cockpittisch mit Sitzgruppe STB / BB
10	Backskiste STB / BB; STB mit Feuerlöscher
11	Navigationsbeleuchtung
12	Landstromanschlüsse Verbraucher, Klimaanlage [Option]
13	Badeplattform, ausklappbar
14	Handlenzpumpe
15	Cockpitdusche [Option]

Pos.	Beschreibung
16	Stauraum und Anschluß für Gasflasche, Decksabsaugung Grauwater BB [Neben Deckel]
17	Stauraum und Anschluß für Gasflasche, Einfüllstutzen Treibstofftank STB [Neben Deckel]
18	Wetbar
19	Cockpitgrill [Option]
20	Decksabsaugung Fäkalientank
21	Zugang Segelstauraum / Skipperkabine [Option]
22	Notleiter mit Reißleine
23	Stauraum / Zugang Tendergarage [Option]
24	Deckswinden / elektrisch [Option]
25	Steuerstand STB / BB mit Steuerrad, Navigationsgeräte, Bedienelement, Funkgerät, Ruderlager unter Deckel
26	Deckslenzung STB / BB
27	Genuaschiene [Option]

5.7.2. Decksplan des Bootes



6. Systeme [teilweise optional]

6.1. Bilgenpumpen

Bilgenpumpen sind folgendermaßen installiert:

Einbauort	Betrieb	Bezeichnung	[Liter/min]	Bilgenabteilungen
Cockpit Steuerstand Stb, Ansaugung in der Bilge Salon	manuell	Whale Smart- bail 5021B	40 bei 45 Hüben	Salon Mitte, durch Verbinder alle Bilgenabteilungen, nicht Skipper Koje
Bilge Salon, Zugang Deckel Boden Salon vorn	elekt- risch	Whale Super- sub 1100	69	siehe oben
Bilge Ruderraum, am Schott	elekt- risch	Whale Super- sub 1100	69	Abteilung hinter dem achte- ren Schott
Bilge Skipperkoje, am Schott	elekt- risch	–	69	Nur die Skipperkoje



Information zu den Bilgenpumpen

- » **Die elektrischen Bilgenpumpen arbeiten nur per Knopfdruck, können aber auf Auto-matik umgestellt werden.**
- » Die Bilgen sollten bei jedem Zuwasserlassen des Bootes kontrolliert werden. Eine geringe Menge Wasser ist durchaus normal. Größere Mengen an Flüssigkeiten oder die Sichtung von Kraftstoff oder Öl erfordert aber eine unverzügliche Untersuchung der möglichen Ursachen. Niemals darf Kraftstoff oder Öl über Bord gepumpt werden, solange sich das Boot im Wasser befindet.
- » Kontrollieren Sie die Funktion der Pumpen und reinigen Sie den Ansaugbereich regelmä-ßig von Fremdkörpern.
- » Es wird empfohlen immer einen Schöpfeimer oder ein Ösfass und Eimer als Notschöpfer an Bord mitzuführen. Stellen Sie sicher, dass diese gegen Verlust entsprechend gesichert und gut zugänglich sind.



Warnung - Gefahr

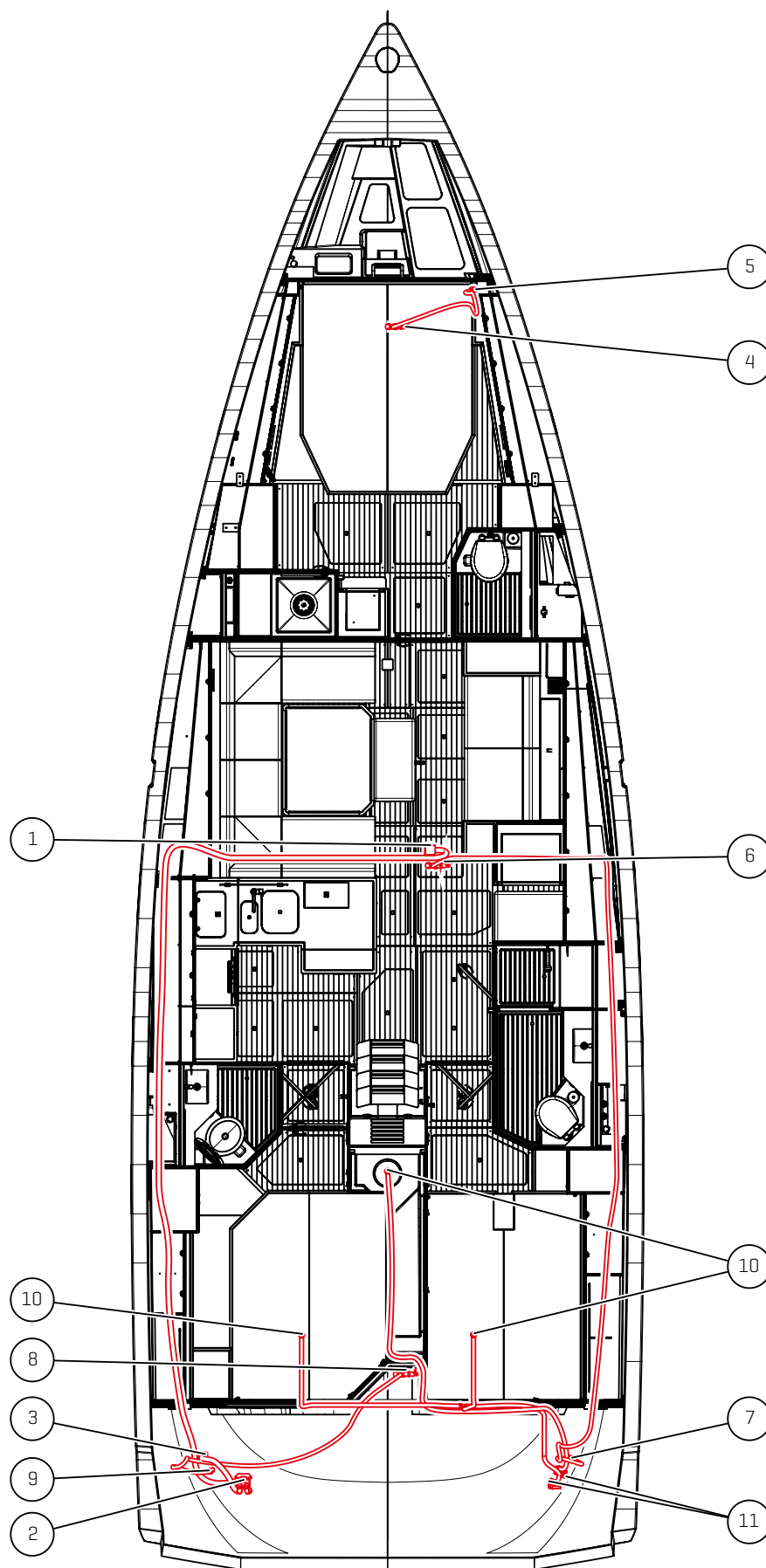
- » Benutzen Sie niemals entflammbare Flüssigkeiten (z.B. Benzin) zum Reinigen der Bilgen, egal wie verölt diese auch sind. Es besteht Explosionsgefahr!

6.1.1. Benennungen zu den Bilgenpumpen

Pos.	Beschreibung
1	Saugkorb Handlenzpumpe
2	Handlenzpumpe Deck
3	Auslass Handlenzpumpe
4	el. Bilgepumpe Vorschiff
5	Auslass Bilgepumpe Vorschiff

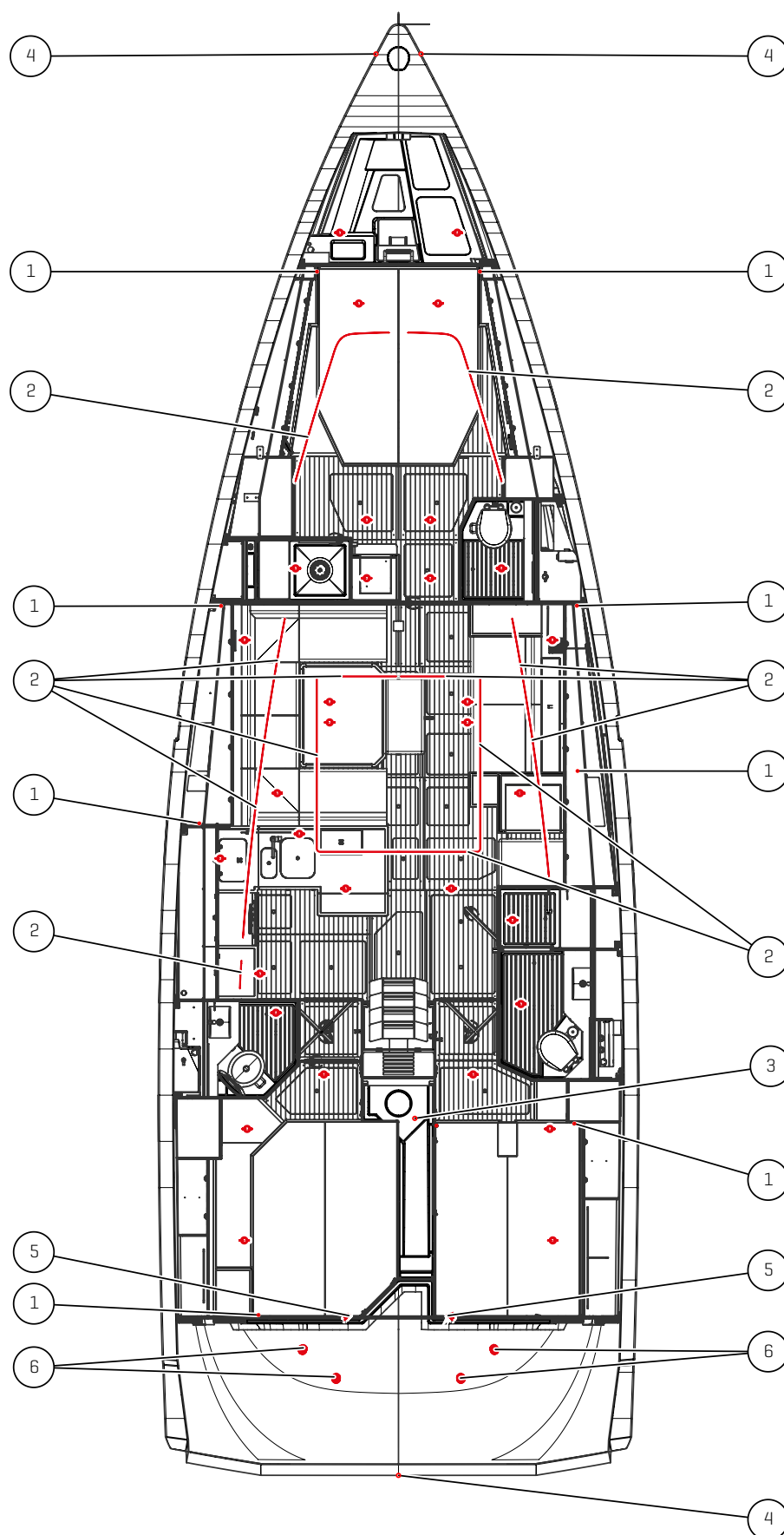
Pos.	Beschreibung
6	el. Bilgepumpe Messe
7	Auslass Bilgepumpe Messe
8	el. Bilgepumpe
9	Auslass Bilgepumpe Stauraum
10	Deck Bilge Eingang
11	Deck Bilge Ausgang

6.1.2. Bilgenpumpen in der Übersicht



6.2. Lichtplan

Die folgende Darstellung erläutert die Verteilung der Beleuchtung an Bord:



6.2.1. Legende zum Lichtplan

Pos	Beschreibung
ohne	Himmel - LED, Einbau-LED
1	LED-Wandleuchte, LED-Leseleuchte
2	LED - Streifen (Option)
3	Beleuchtung Motor
4	Navigationsbeleuchtung (Rumpf)
5	Cockpit-, Stufen-Beleuchtung (Deck)
6	Unterwasserbeleuchtung (Option)

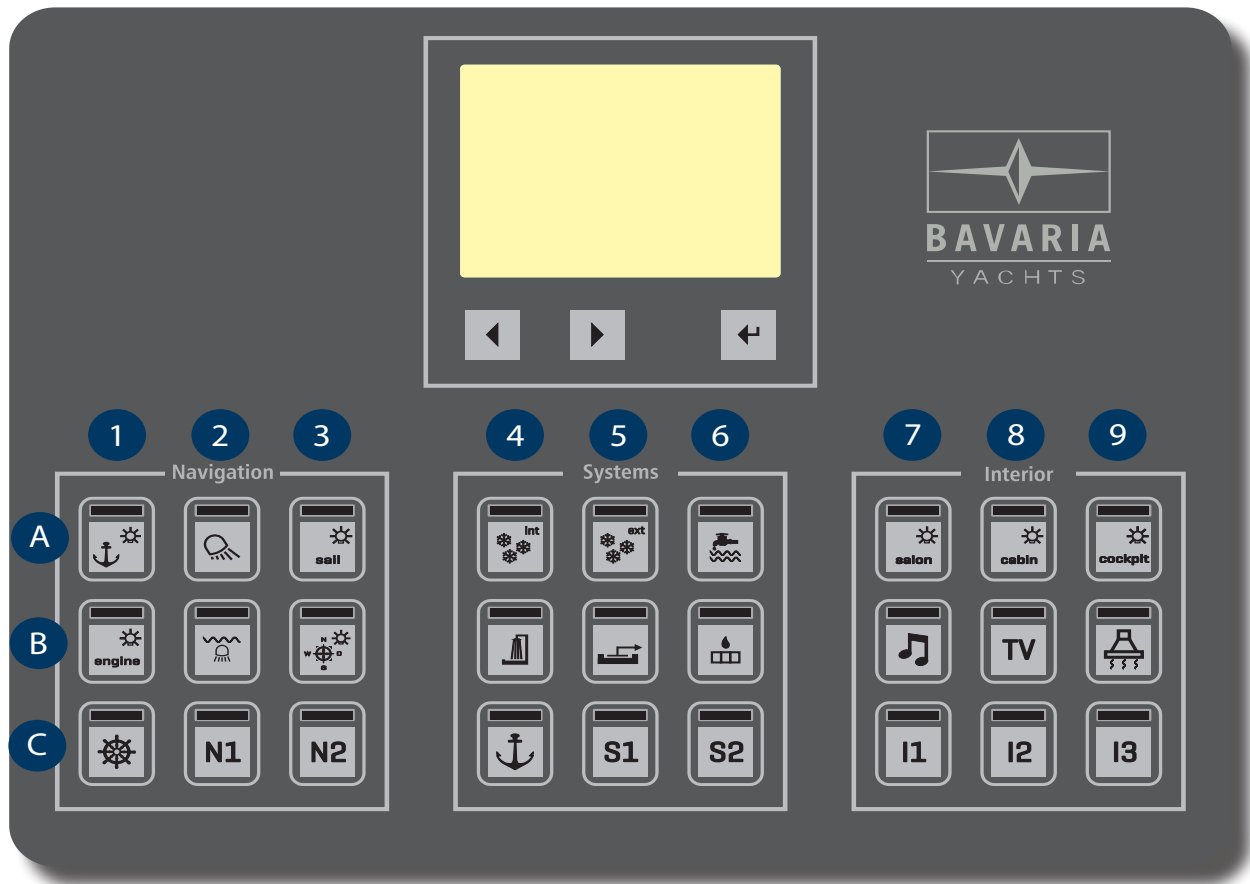
6.3. Elektrisches System an Bord

**Achtung – Befolgen Sie die folgenden Hinweise:**

- » Trennen Sie die Anschlüsse von den Batterien und entfernen Sie die Batterien, wenn Sie die Yacht im Winter einlagern (in kalten Gebieten) oder für längere Zeit nicht benutzen. Achten Sie darauf, immer zuerst den Minuspol und erst danach den Pluspol abzuklemmen. Klemmen Sie beim Einbau zunächst den Pluspol und dann den Minuspol an.
- » Arbeiten Sie niemals an einer elektrischen Anlage, wenn diese noch unter Spannung steht.
- » Unterbrechen Sie niemals den Landanschluss, wenn dieser noch stromführend ist.
- » Verändern Sie niemals die elektrische Anlage oder deren Dokumentation / Zeichnungen selbsttätig, Änderungen und Wartungen müssen fachgerecht von Boots- / Schiffselektrikern ausgeführt und dokumentiert werden.
- » Verändern oder modifizieren Sie niemals die angegebenen Stromstärken (A) der Sicherungen entsprechend den abgesicherten Verbrauchern.
- » Ersetzen oder installieren Sie niemals elektrische Geräte, welche die vorgesehene Stromstärke des Schaltkreises übersteigen.
- » Verlassen Sie niemals das Wasserfahrzeug unbewacht mit eingeschalteten elektrischen Systemen, ausgenommen hiervon sind der Feuerschutz und eine eventuell verbaute Alarmanlage.

6.4. Allgemeines

Die elektrischen Komponenten sind hauptsächlich über die Kontrollpaneele zu bedienen, das hier abgebildete 12 Volt-Panel befindet sich auf der Backbordseite über der Ablage direkt vor der Küchenzeile.



Dieses 12 V Systempanel steuert Stromkreise, die auf separaten Leistungsteilen abgesichert sind, die sich hinter dem Rückenpolster und unter der Sitzgelegenheit direkt unter und vor dem Schaltpanel befinden.

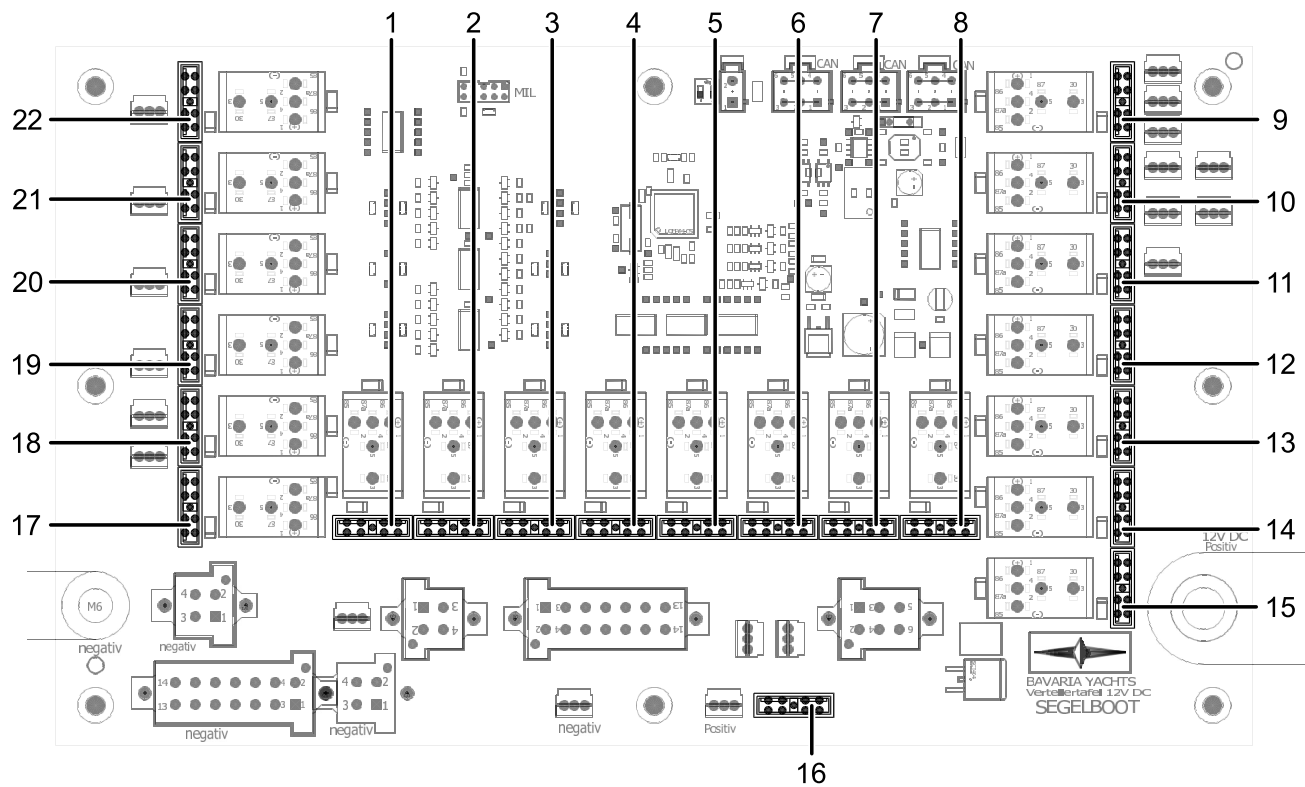
Pos.	Navigation
A1	Ankerlicht
A2	Saling LED
A3	Navigationsbeleuchtung unter Segel
B1	Navigationsbeleuchtung unter Motor
B2	Unterwasserbeleuchtung
B3	Kompasslicht
C1	Navigationsinstrumente
C2	Frei
C3	Frei

Pos	Systems
A4	Kühlschrank unter Deck
A5	Kühlschrank im Cockpit
A6	Frischwasser Pumpe
B4	Duschpumpe
B5	Grauwasserpumpe
B6	Heizung
C4	Anker
C5	Frei
C6	Frei

Pos	Interior
A7	Salonlicht
A8	Kabinenlicht
A9	Cockpitlicht
B7	Audio System
B8	Fernseher
B9	Dampfabzug Küche
C7	Frei
C8	Frei
C9	Frei

6.4.1. Leistungsteil

Die Platine ist mit den entsprechenden Sicherungen in Höhe und Zugehörigkeit beschriftet.



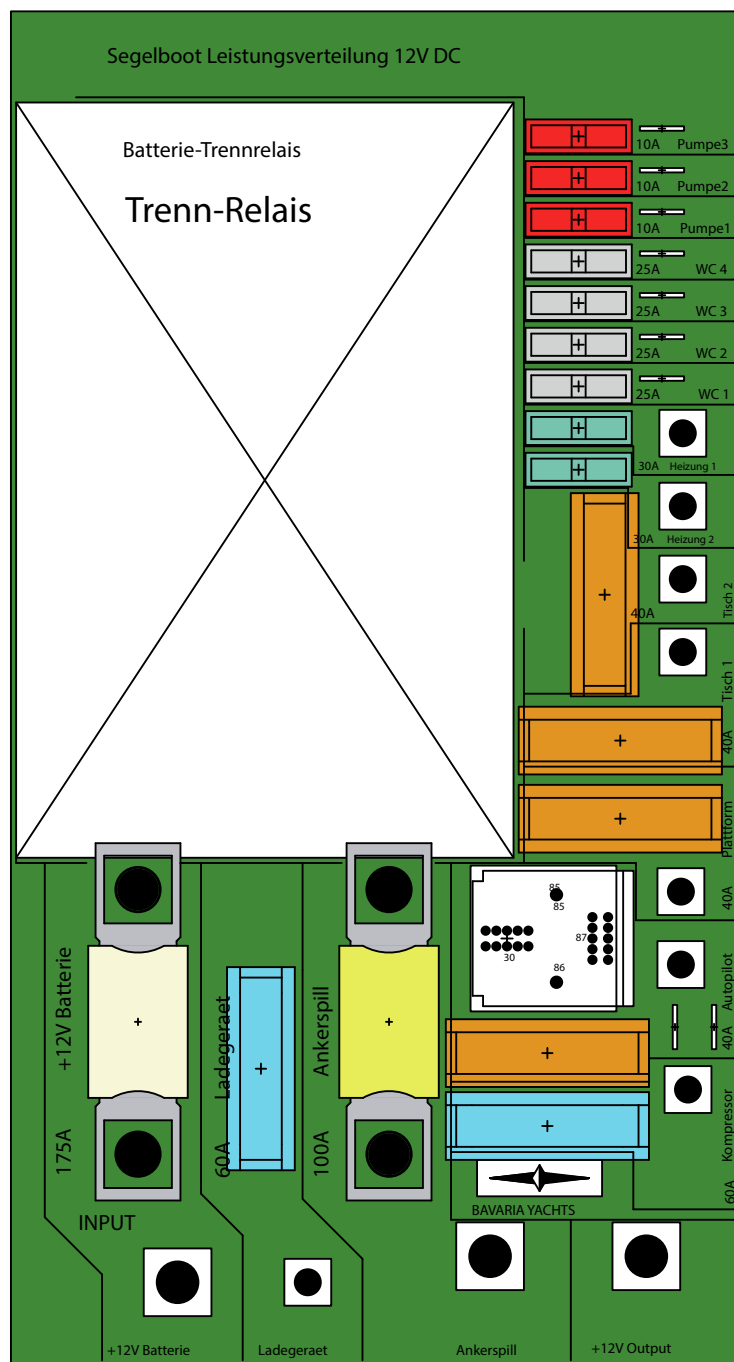
6.4.2. Legende zur Belegung der Steckplätze auf der Platine

Pos.	Bezeichnung	Belegung	Sicherung [A]
1	X14	Anker Relais	5
2	X3-3	Frischwasserpumpen	10
	X3-5		
3	X2-3	Toplicht / Ankerlicht	5
	X1-1		
4	X2-6	Deckbeleuchtung	5
	X1-3		
5	X2-5	Dampferlicht	2
6	X2-7	Salonbeleuchtung	15
7	X2-9	Kabinenbeleuchtung	15
8	X2-14	Plotter Salon	20
	X3-4	Sonar [Option]	
	X3-6	Plotter Cockpit	
	X15	Navigationsinstrumente	
	X15-1	Radar [Option]	
9	X10	Duschpumpen	25
10	X18	Kühlbox / Kühlschrank [Option]	30

Pos.	Bezeichnung	Belegung	Sicherung [A]
11	X13	Reserve	10
12	X3-1	Unterwasserbeleuchtung [Option]	5
13	X3-2	Kompassbeleuchtung / NMEA200	7,5
14	X2-11	Heizung [Option]	5
15	X2-12	Hi-Fi System	2
	X2-13		
16	X17	Steckdose 12 V [+]	15
17	X2-4	Navigationsbeleuchtung	2
	X1-2		
18	X9	TV Anschluss / Antenne	20
19	X8	Cockpitkühlschrank [Option]	15
20	X7	Dunstabzugshaube [Option]	10
21	X6	Cockpit Ambiente / Bimini-Beleuchtung [Option]	7,5
22	X5	Grauwasserpumpe [Option]	15

6.4.3. Sicherungsbelegung Leistungsteil mit Batterie Trenn Relais

Die Platine ist mit den entsprechenden Sicherungen in Höhe und Zugehörigkeit beschriftet. Dies erlaubt eine Zuordnung der Sicherungen zu den entsprechenden Stromkreisen / Abnehmern.



Achtung - Werte der Feinsicherungen beachten

» Beachten Sie die korrekten Werte der Feinsicherungen.



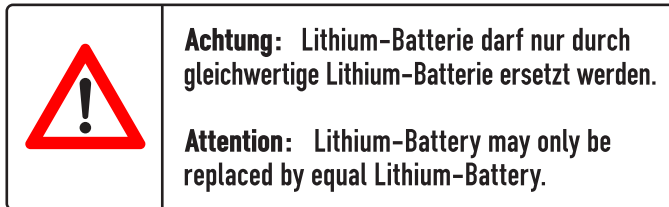
Werden Sicherungen mit einem zu hohen Stromwert eingesetzt, kann das zu Beschädigungen des Panels oder der Kabelwege durch Überhitzung führen. Halten Sie immer eine ausreichende Anzahl an Ersatzsicherungen auf Vorrat für den Ernstfall bereit. Beachten Sie beim Austausch die korrekten Nennwerte der Flachstecksicherungen.

6.5. Gleichstromanlage

Die elektrische Gleichstromanlage [DC] wird von einer Serie Batterien versorgt, wie in der nachfolgenden Liste spezifiziert. Die Batterien versorgen die Verbraucher mit den in der Liste angegebenen Überstromabsicherungen durch Trennschalter oder Sicherungen. Außerdem stehen die Versorgung über den Landanschluss und ein [optionaler] Generator zur Verfügung.

6.5.1. Liste der an Bord verbauten Batterien

Siehe dazu den Plan des 12 Voltsystems „6.5.3. Plan 12 Volt System“ auf Seite 35

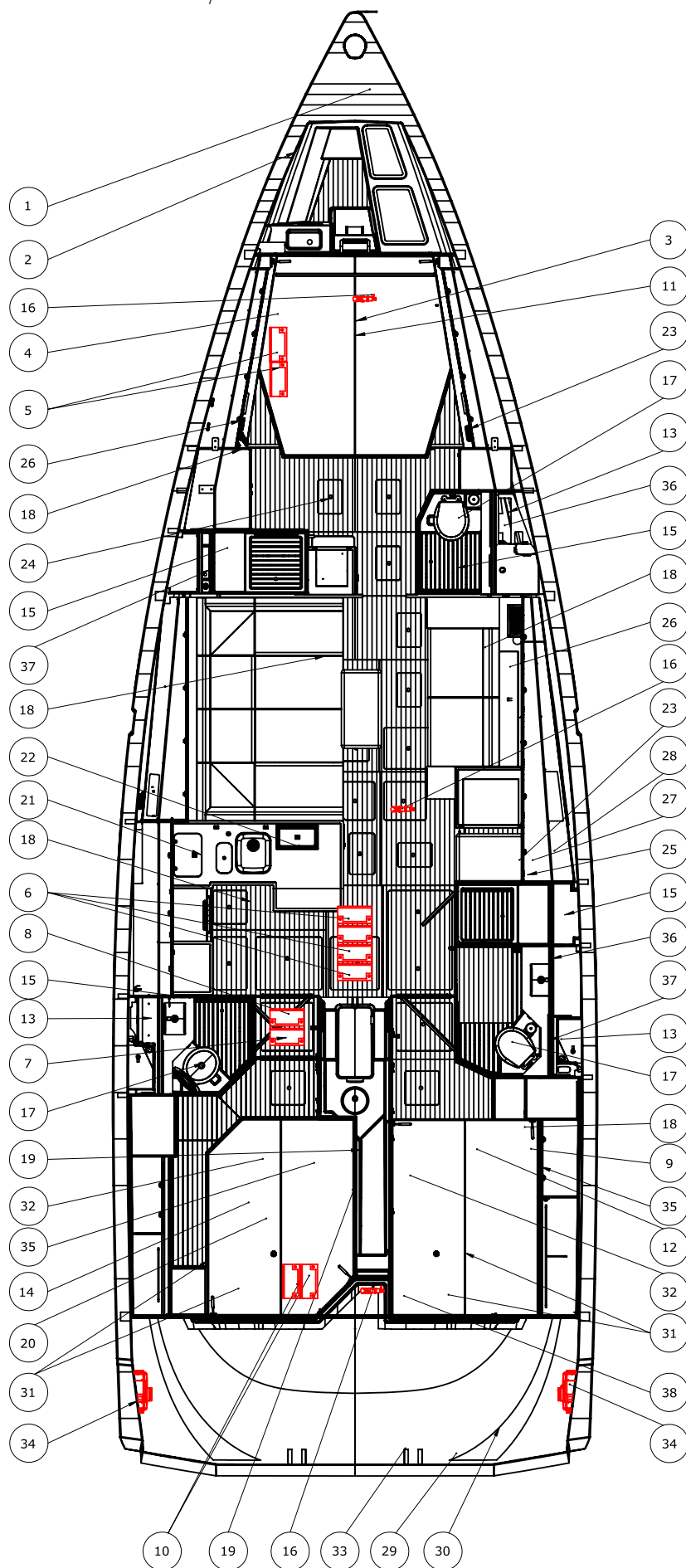


Anzahl	Beschreibung	Einbauposition
1	Starterbatterie Motor	Im Motorraum, Stb unter klappbaren Stufen im Niedergang
1	Starterbatterie Generator und Motor	Im Motorraum, Bb unter klappbaren Stufen im Niedergang
4	Betriebsbatterien AGM [Teilweise Option]	Unter dem Boden, jeweils im Zugang zu den Achterkojen
1 ... 3	Lithium-Akkus [Option] Ersetzt AGM-Betriebsbatterien	
2	Betriebsbatterie AGM [BSR] , für den Betrieb der Ankerwinde und des Bugstrahlruders	Unter der Liegefläche Eigenerkoje vorn neben dem Frischwassertank, Backbord und Stb Seite

6.5.2. Die Gleichstromanlage [DC] besteht aus folgenden Komponenten

Position	Beschreibung
1	Ankerwinde [Option]
2	Fernbedinung Ankerwinde [Option]
3	Bugstrahlruder [Option]
4	Hauptschalter, Sicherungen, Relais: Bugstrahlruder, Ankerwinde [Option]
5	Batterie Bugstrahlruder & Ankerwinde [Option]
6	Verbraucherbatterien - 4x Standard & 2x Option bei Option Lithium: 3x 100 A LiFePo4 und 300 A SHB-Sicherungen
7	Starterbatterie Generator [Option]
8	Starterbatterie Motor
9	Hauptschalter Motor / Generator [Option]
10	Starterbatterie Heckstrahlruder
11	Sensor Frischwassertank
12	Sensor Kraftstofftank
13	Sensor Fäkalientank
14	Sensor Grauwassertank
15	Duschpumpe [Option]
16	El. Bilgepumpe
17	El. Toilette [Option]
18	Sumpfwanne Klimaanlage [jew. Vorschiff, Messe, 2x Achterkojen] [Option]
19	Lüfter Motorraum
20	Heckstrahlruder [Option]
21	Kühlschrank [Option]
22	Kühl- / Gefrierkombination
23	Fernbedienung Radio [Option]
24	Sumlog / Echolot
25	Schalter el. Bilgepumpen (manuell / Automatisch)
26	TV [Option]
27	Steuergerät Bordnetz- Schaltsystem
28	Bedienpanel Bordnetz- Schaltsystem, Hauptschalter Verbraucher
29	Kühlschublade Deck [Option]
30	Motor el. Badeplattform [Option]
31	El. Winschen Deck [Option]
32	El. Cockpittisch Deck [Option]
33	Luftkompressor [Dinghy Garage]
34	Luftheizung
35	Inverter, Batterieladegerät [Option]
36	Frischwasserpumpe
37	Grauwasserpumpe [Option]
38	Fernsteuerung Radio Deck [Option]

6.5.3. Plan 12 Volt System



6.6. Arbeit an den Batterien

Der Zugang zu den Batterien soll immer durch geeignete Mittel unterbunden sein. An Bord der C50 sind die Pole aufwändig isoliert und unter normalen Umständen nicht zu berühren.



Achtung - Demontage oder Austausch der Batterien

- » Um die Batteriekabel von den Polen zu trennen:
Pos. 16: Schalten Sie alle Batterieverbraucher aus.
Pos. 17: Schalten den / die Batterieschalter auf „AUS“.
- » Trennen Sie das Minuspolkabel [blau / schwarz] immer zuerst, erst danach das Pluspolkabel [rot]. Bei Wiederanschluss der Kabel zuerst Pluspol [+ rot] und dann Minuspol [- schwarz] anschließen.



Gefahr

- » Stellen Sie zu jeder Zeit ausreichende Belüftung des Batterieraumes sicher.
- » Während des Ladens und während der Trennung / Wiederanschluss der Batterie sollten kein Wasser und / oder keine Metallgegenstände mit den Anschlusskontakten in Berührung kommen.
- » Schalten Sie niemals alle Batterien ab, wenn die Motoren in Betrieb sind. Die Lichtmaschine bzw. der Generator und die Leitungen können dadurch zerstört werden oder Schaden erleiden.
- » Ersetzen Sie AGM Batterien **nur** durch AGM Batterien.
Ersetzen Sie Lithium-Akkus **nur** durch Lithium-Akkus.



Information - Batterien abschalten

- » Die Batterien sollten während des Stillstandes des Bootes und speziell bei unbeaufsichtigtem Boot abgeschaltet sein. Wichtige Verbraucher sind direkt an die Batterien angeschlossen und arbeiten auch bei Stilllegung des restlichen Stromnetzes im 24 Std-Betrieb.

6.6.1. Wartung der Batterien

Hinweise zur Handhabung der Batterien:

- » Lithium-Akkus sind wartungsfrei.
- » Konservieren Sie die Anschlussklemmen der Batterien mit Siliconfett oder Vaseline.
- » Halten Sie die Batterien sauber und trocken.
- » Die Lebenserwartung der Batterien ist abhängig von den Zyklen der Entladung bis hin zur Nullentladung. Die Batterien sollten demnach nicht weiter als 50% entladen werden. Falls die Batterien weiter entladen wurden, sollten Sie umgehend mit dem Wiederaufladen beginnen.
- » Ein Laden der Batterien im Leerlauf der Motoren ist nicht besonders effektiv, da die Lichtmaschine höhere Drehzahlen benötigt, um den benötigten Ladestrom zu erzeugen. Auch ein Laufen des Motors im Leerlauf über einen längeren Zeitraum wird nicht genügend Ladestrom erzeugen, um die Batterien vollständig aufzuladen.
- » Wenn Sie die Batterien separat über ein Ladegerät laden, sorgen Sie dafür, dass ein ausreichend dimensioniertes Gerät verwendet wird, das auch für den Betrieb in maritimer Umgebung geeignet ist. Schließen Sie das Ladegerät nur dann an, wenn die Batterien vom Bootsschaltkreis getrennt sind. Befolgen Sie die Anweisungen des Ladegeräteherstellers genau. Wenn Sie Ihr Boot über längere Zeit, und das gilt bereits ab einer Dauer von wenigen Wochen, nicht nutzen, entfernen Sie die Batterie und schließen Sie diese an ein Ladegerät an.

6.7. Wechselstromanlage [AC]

Für die Bedienung und die Stromversorgung des 230 Voltnetzes stehen Ihnen zwei Elektro-Bedienpanels zur Verfügung. Das 230 Volt Panel dient zur Versorgung der 230 Volt-Geräte bei vorhandenem Landanschluss oder beim Betrieb über den Inverter oder den Generator. Die Anlage ist polarisiert.

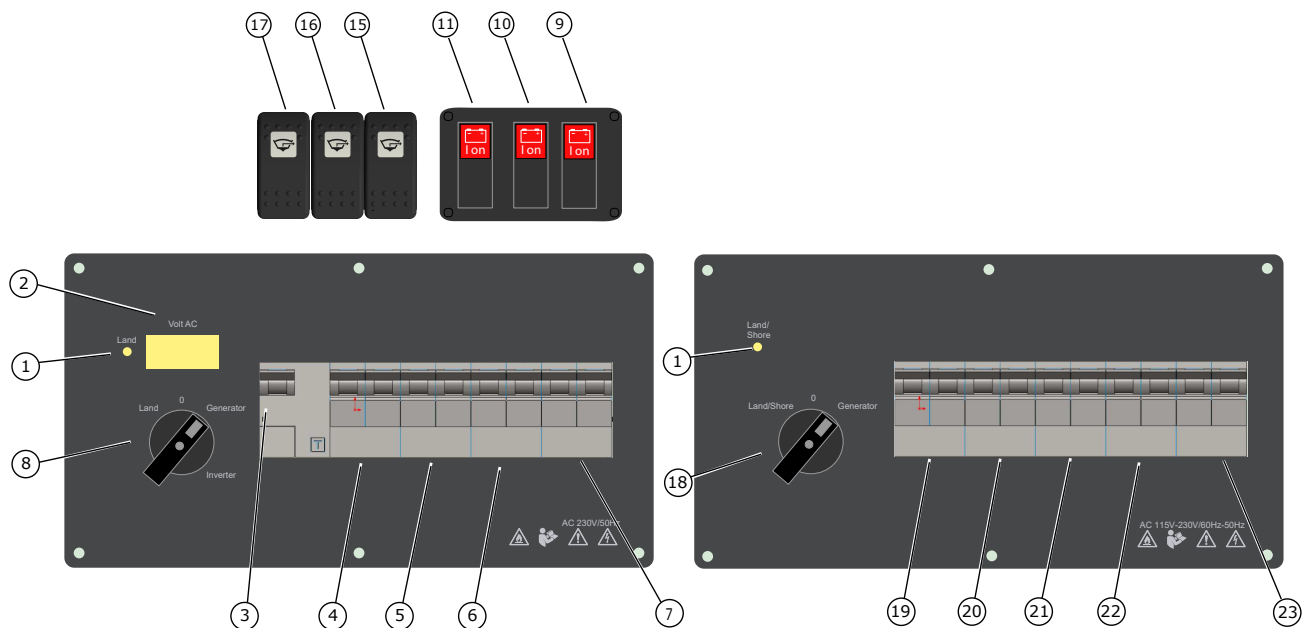
Die Panels befinden sich in einem Schapp direkt unter dem Bedienmonitor am Navigationsplatz.



Gefahr

- » Das Panel 230 / 110 V wird mit 230 / 110 V~ $\pm 5\%$, 50/60 Hz Netzspannung versorgt.
- » Teile auf der Rückseite dieses Panels [Eingang B16 / FI] führen daher lebensgefährliche Spannungen, auch bei ausgeschaltetem FI.
- » Ausschließlich qualifiziertes Personal darf Messungen und Instandsetzungsarbeiten am 230 / 110 Volt Panel durchführen.
- » Unsachgemäßer Umgang mit dem Panel 301 kann deshalb zu Tod oder schwerer Körperverletzung sowie erheblichem Sachschaden führen.
- » Übergeordnet müssen Sie im Umgang mit dem 230 / 110 Volt Panel die Sicherheitshinweise und Gefahren in der Bedienungsanleitung beachten.
- » Beachten Sie die geltenden Unfallverhütungs- und DIN-Vorschriften (insbesondere DIN EN 60 204, Teil 1) bzw. die Vorschriften Ihres Landes.
- » Schalten Sie vor Beginn der Instandsetzungsarbeiten den FI aus und trennen Sie das 230 / 110 Volt Panel vom Stromversorgungsnetz.
- » Sichern Sie die Stromversorgung gegen Wiedereinschalten. Bei Nichtbeachtung kann die Berührung spannungsführender Teile zu Tod oder schwerer Körperverletzung führen.

6.7.1. 230 Volt Paneele

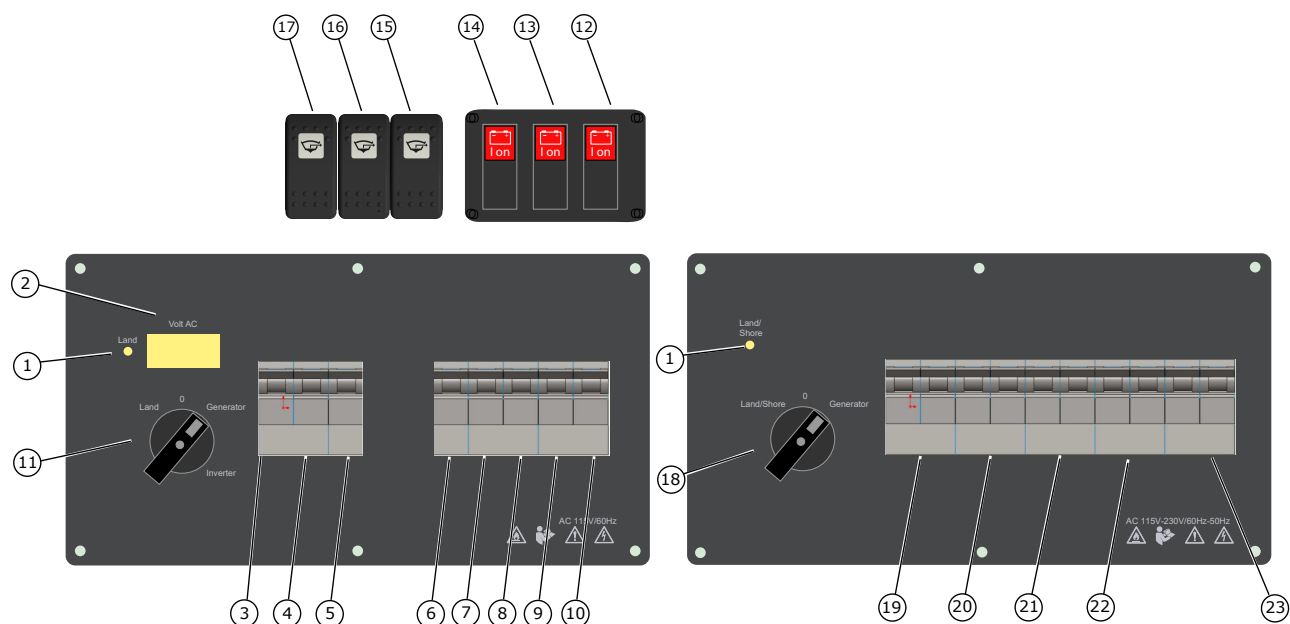


6.7.2. Legende zu dem oben abgebildeten Panel

Pos.	Bezeichnung	Erklärung
1	Spannung am System [grün]	Kontrolllampe leuchtet bedeutet: Es liegt Spannung am Panel
2	Voltmeter	Die digitale Anzeige zeigt die anliegende Spannung an, entweder vom Landstrom oder vom Inverter geliefert
3	FI-Fehlerstromschutzschalter	Die Testtaste unten rechts erlaubt das Testen des FIs, bei Druck muss der FI sofort auslösen, ansonsten ist dieser fehlerhaft und muss getauscht werden
4	Boiler	Überstromsicherung Boiler - gleichzeitig der Schalter

Pos.	Bezeichnung	Erklärung
5	T-Räume	Steckdosen in den Toilettenräumen
6	Steckdosen	Hier muss bei Betrieb über den Inverter darauf geachtet werden, dass die zulässige Gesamtleistung des Inverters nicht überschritten wird, bitte hierfür das Handbuch des Inverters konsultieren
7	Ladegerät, Eiswürfelbereiter, Elektrogrill, Mikrowelle, Ceranfeld, Waschmaschine	Einige dieser Komponenten sind nur als Option erhältlich und unter Umständen auf Ihrer Yacht nicht verbaut
8	Wahlschalter	Hier wird zwischen Landstromversorgung [Land], Stromversorgung über den Inverter [Inv.], oder [AUS / OFF] gewählt
9	Hauptschalter	Verbraucher
10	Hauptschalter NMEA2000	Mit diesem Schalter wird das gesamte NMEA2000 runtergefahren
11	Kippschalter	Schalter Notbetrieb für die Beleuchtung im Salon
12	Kippschalter	Schalter Notbetrieb Beleuchtung Fahrt unter Motor bei System Ausfall
13	Kippschalter	Schalter Notbetrieb Ankerlicht bei System Ausfall
14	Kippschalter	Schalter Notbetrieb Navigationsbeleuchtung bei System Ausfall
15	Bilgepumpenschalter Achtern	Dreiwegeschalter: mittlere Position Aus, untere Position Dauerleuchten Automatik Modus, obere Position leuchten bei Betätigung Manueller Modus.
16	Bilgepumpenschalter Messe	Dreiwegeschalter: mittlere Position Aus, untere Position Dauerleuchten Automatik Modus, obere Position leuchten bei Betätigung Manueller Modus.
17	Bilgepumpenschalter Vorschiff	Dreiwegeschalter: mittlere Position Aus, untere Position Dauerleuchten Automatik Modus, obere Position leuchten bei Betätigung Manueller Modus.
18	Hauptschalter Landstrom und Generator	Bevor Sie Strom über Land oder den Generator beziehen können, müssen Sie den Schalter auf die jeweilige Position legen.
19	Seewasser Pumpe	Seewasser Pumpe der Klimaanlage
20	Klimaanlage	Klimaanlage Achtern STB und BB
21	Klimaanlage	Klimaanlage im Salon
22	Klimaanlage	Klimaanlage im Salon
23	Klimaanlage	Klimaanlage im Vorschiff

6.7.3. 110 Volt Paneele



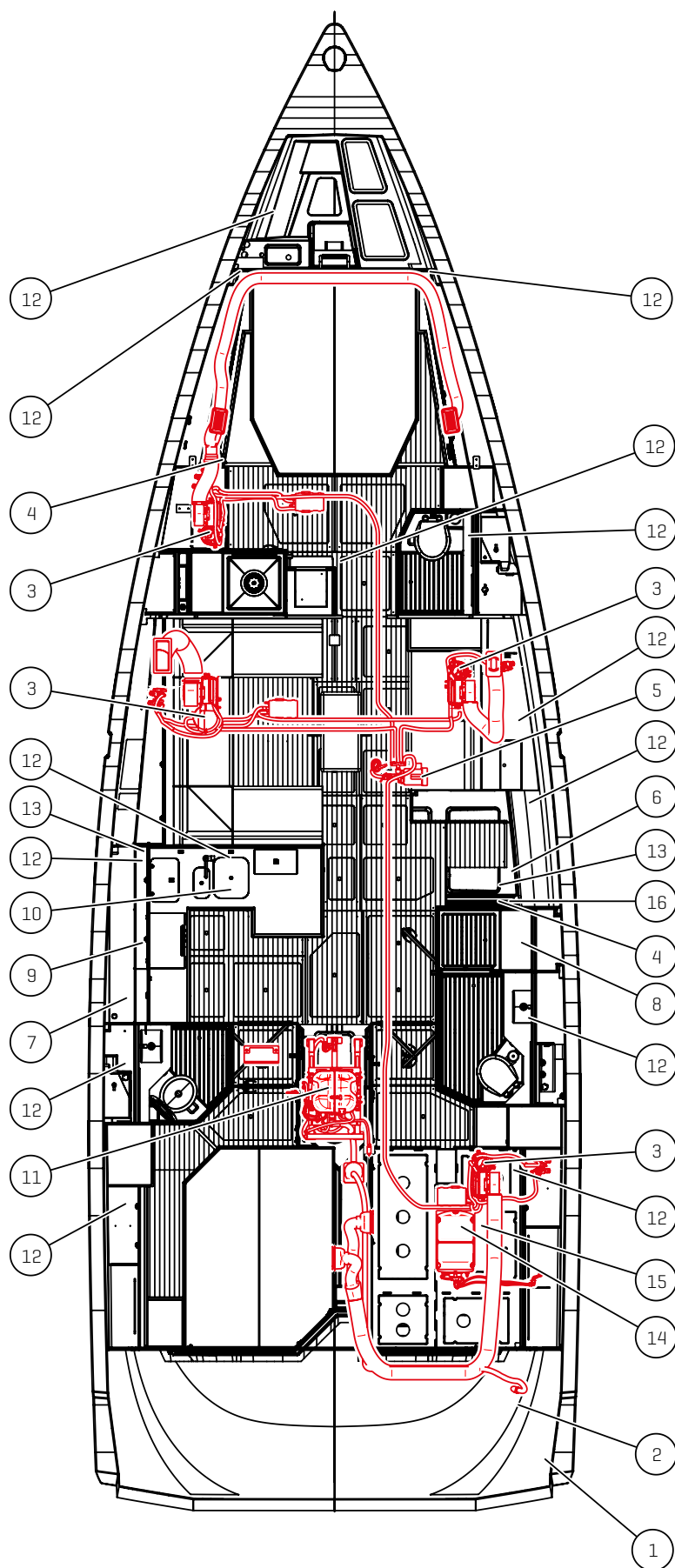
6.7.4. Legende zu dem oben abgebildeten Panel (teilweise Option)

Pos	Bedeutung	Erklärung
1	Spannung am System [grün]	Kontrolllampe leuchtet bedeutet: Es liegt Spannung am Panel
2	Voltmeter	Die digitale Anzeige zeigt die anliegende Spannung an, entweder vom Landstrom oder vom Inverter geliefert
3	T-Räume	Steckdosen in den Toilettenräumen
4	Steckdosen	Hier muss bei Betrieb über den Inverter oder Generator darauf geachtet werden, dass die zulässige Gesamtleistung des Inverters oder Generators nicht überschritten wird, bitte hierfür das Handbuch des Inverters oder des Generators konsultieren
5	Steckdosen	Hier muss bei Betrieb über den Inverter oder Generator darauf geachtet werden, dass die zulässige Gesamtleistung des Inverters oder Generators nicht überschritten wird, bitte hierfür das Handbuch des Inverters oder des Generators konsultieren
6	Boiler	Überstromsicherung Boiler - gleichzeitig der Schalter
7	Ladegerät	Hauptsicherung Ladegerät
8	Mikrowelle	Hauptsicherung Mikrowelle
9	Spülmaschine / Waschmaschine	Hauptsicherung Spülmaschine / Waschmaschine
10	Weinkühler	Hauptsicherung Weinkühler
11	Wahlschalter	Hier wird zwischen Landstromversorgung [Land], Stromversorgung über den Inverter [Inv.], Generator oder der Mittelposition [AUS / OFF] gewählt
12	Hauptschalter	Verbraucher
13	Hauptschalter NMEA2000	Mit diesem Schalter wird das gesamte NMEA2000 runtergefahren
14	Kippschalter	Schalter Notbetrieb für die Beleuchtung im Salon
15	Kippschalter	Schalter Notbetrieb Beleuchtung Fahrt unter Motor bei System Ausfall
16	Kippschalter	Schalter Notbetrieb Ankerlicht bei System Ausfall
17	Kippschalter	Schalter Notbetrieb Navigationsbeleuchtung bei System Ausfall

Pos	Bedeutung	Erklärung
18	Bilgenpumpenschalter Achtern	Dreiwegeschalter: mittlere Position Aus, untere Position Dauerleuchten Automatik Modus, obere Position leuchten bei Betätigung Manuel Modus.
19	Bilgenpumpenschalter Messe	Dreiwegeschalter: mittlere Position Aus, untere Position Dauerleuchten Automatik Modus, obere Position leuchten bei Betätigung Manuel Modus.
20	Bilgenpumpenschalter Vorschiff	Dreiwegeschalter: mittlere Position Aus, untere Position Dauerleuchten Automatik Modus, obere Position leuchten bei Betätigung Manuel Modus.
21	Hauptschalter Landstrom und Generator	Bevor Sie Strom über Land oder den Generator beziehen können müssen Sie den Schalter auf die jeweilige Position legen.
22	Seewasser Pumpe	Seewasser Pumpe der Klimaanlage
23	Klimaanlage	Klimaanlage Achtern STB und BB

6.7.5. 230/110 Volt Abnehmer an Bord [die Liste enthält Optionen]

Die Wechselstromanlage [AC] besteht aus folgenden Komponenten / Abnehmern, siehe dazu auch den nachfolgenden Plan:



6.7.6. Legende zum 230 / 110 Volt Plan

Position	Beschreibung
1	Landstromanschluß: Verbraucher, Klimaanlage Deck (Option)
2	FI-Schutzschalter Landanschluss (unter Deck)
3	Klimaanlage (Option)
4	Bedienpanel Klimaanlage (Option)
5	Klimapumpe (Option)
6	TV mit Lifter (Option)
7	Microwelle (Option)
8	Weinkühler (Option)
9	Dunstabzugshaube (Option)
10	Geschirrspülmaschine (Option)
11	Generator (Option)
12	Bordanschluß zur Stromversorgung (Steckdose)
13	2x Bordanschlüsse zur Stromversorgung (Steckdose)
14	Boiler
15	Inverter (Option)
16	Bedienpanel Bordnetz-Schaltsystem 230V

6.7.7. Folgende Energiequellen stehen dem 230 / 110 Volt System als Spannungsquelle zur Verfügung

Spannungsquelle	Anzahl	Einbauort
Landanschluss	1 für allg. Bordnetz	Seite Staukiste, hinter Stb Steuerstand
Landanschluss	1 für Klimaanlage	Seite Staukiste, hinter Stb Steuerstand
Generator	1	Maschinenraum, über dem Motor montiert siehe entsprechenden Plan „7.2. Motor und dessen Peripherie [ohne Generator]“ auf Seite 62
Batteriebank über Inverter	1	Inverter, siehe „6.7.5. 230/110 Volt Abnehmer an Bord [die Liste enthält Optionen]“ auf Seite 41

**Achtung**

- » Tauschen Sie die Sicherungen nur mit Sicherungen, die in Hinblick auf die Stromstärke [A] den ursprünglich installierten Sicherung entsprechen.
- » Metallgehäuse oder Abdeckungen von elektrischen Geräten müssen mit einem Schutzleiter verbunden sein (Aderleitung grün oder grün mit gelben Streifen). Verwenden Sie ausschließlich zweifach isolierte oder geerdete elektrische Geräte.

**Gefahr**

- » Das Landanschlusskabel darf auf keinen Fall im Wasser hängen, da es ein elektrisches Feld erzeugen kann und Verletzungen oder Tod der in der Nähe Schwimmenden verursachen kann.

**Warnung- Kurzschluss und Feuergefahren**

- » Schalten Sie den Landanschluss vor dem Anschluss oder Abklemmen des Landanschlusskabels ab.
- » Schließen Sie das Landanschlusskabel erst im Boot an, erst danach an das Landstromnetz.
- » Trennen Sie das Landanschlusskabel erst vom Landstromnetz.
- » Verschließen Sie den Landanschlusskasten sicher.
- » Verändern Sie auf keinen Fall die Anschlüsse des Landanschlusses und verwenden Sie nur gleichwertige Anschlüsse.

**Information - Batterien abschalten**

- » Die Angabe der Auslösestromstärke [A] ist auf jeder Sicherung angegeben. Verhindern Sie Kurzschlüsse, indem Sie alle Hauptschalter vor dem Einstecken des Landanschlussteckers auf Stellung „AUS“ stellen.
- » Verbinden Sie den Stromanschluss im Boot und den Landanschluss mit einem integrierten Sicherheitsschalter. Bei einem Anschlussdefekt ist damit sichergestellt, dass der Hauptschalter automatisch abschaltet. Der Anschluss muss für eine unterbrechungslose Landstromversorgung abgesichert sein.

6.8. Kraftstoffanlage

Die BAVARIA C50 verfügt über ein fest installiertes Diesel-Kraftstoffsystem. Folgende Komponenten werden durch die Kraftstoffanlage versorgt:

Bauteil	Anzahl	Ort
Maschine Antrieb	1	Maschinenraum, siehe dazu „7.2. Motor und dessen Peripherie [ohne Generator]“ auf Seite 62
Generator [Option]	1	Maschinenraum, über dem Motor montiert
Heizung [Option]	2	Achtern, hinter den Achterkabinen, bei der Ruderanlage

Beachten Sie grundsätzlich die Herstellerangaben für die oben angegebenen Anlagen. Für detaillierte Angaben zu den Tanks beziehen Sie sich auf das Kapitel „5.6. Fest eingebaute Tanks“ auf Seite 21.

Die wichtigsten Kraftstoffkontrollsysteme und Bauteile sind wie folgt bezeichnet, die Dokumentation an Bord beinhaltet auch die Handbücher des Antriebslieferanten – eine aufmerksame Lektüre dieser Handbücher ist vor Inbetriebnahme unbedingt notwendig:

Bauteil	Ort
Magnetventil, Schließen der Kraftstoffzufuhr	Auslöser am Steuerstand durch Betätigen der Zündung
Anzeigen auf dem Bedienpanel des Motors	Am Motorbedienpanel auf Stb Seite, Daten zu Tanks auf allen Monitoren abrufbar
Start-Taste	Am Motorbedienpanel auf Stb Seite, Druck auf „ON“ öffnet die Kraftstoffzufuhr über das Magnetventil
Stop-Taster	Stoppt die Antriebsmaschine, schließt die Kraftstoffzufuhr über das Magnetventil
Hauptschalter Motor	Achterkabine zwischen den beiden Kojen auf Höhe der Unterschenkel



Warnung

- » Beim Füllen von Kraftstoff nicht rauchen und keine offene Flamme im Motorraum!
- » Kontrollieren Sie wenigstens einmal im Jahr die Kraftstoffleitungen auf Defekte. Wechseln Sie diese bei Alterungserscheinungen oder Brüchen.
- » Falls Leckagen auftreten, schließen Sie das Kraftstoffabsperrentil und reparieren Sie das System vor dem weiteren Gebrauch.
- » Reparaturen sind nur von erfahrenen Personen auszuführen!



Gefahr

- » Verwenden Sie niemals eine offene Flamme zum Leuchten während der Kontrolle von Leckagen, bestenfalls eine explosionsgeschützte Lampe.



Achtung

- » Alle Kraftstoffverbraucher benötigen eine ausreichende Zufuhr an Sauerstoff. Stellen Sie vor dem Einschalten eines Kraftstoffverbrauchers sicher, dass die für diesen vorgesehenen Lufteinlässe voll funktionsfähig und frei sind.
- » Ein störungsfreier Betrieb des Motors ist nur möglich, wenn der Kraftstoff sauber ist. Daher ist es unerlässlich, den Filter und Wasserabscheider regelmäßig zu inspizieren und gegebenenfalls zu reinigen.
- » Einmal jährlich sollte der Kraftstofftank vollständig entleert und gereinigt werden.

6.9. Gasanlage

6.9.1. Beschreibung der Anlage

Die Gasanlage [LPG] versorgt den Kocher / Ofen in der Pantry und den optionalen Außengrill. Die Hauptkomponenten der Anlage und deren Einbaupositionen sind im Kapitel „6.9. Gasanlage“ auf Seite 45 zu finden. Der Stauraum für die Gasflasche befindet sich hinter dem BB Steuerstand unter der Decks Luke, siehe dazu auch Tankbefüllung „6.8. Kraftstoffanlage“ auf Seite 44. Ein weiterer Stauraum für eine Reserveflasche befindet sich auf der Stb. Seite, siehe auch dazu den nachfolgenden Plan. Die Gasanlage wurde entsprechend der europäischen Norm EN ISO 10239 installiert. Beachten Sie die aber insbesondere die unter Umständen abweichenden Vorschriften Ihres Flaggenstaates!

Änderungen an der Flüssiggasanlage sind nur durch zugelassene Techniker zulässig. Bedenken Sie, dass nach vorgenommenen Änderungen auch die Dokumentation dieses Handbuches entsprechend geändert werden muss. Der Flaschenkasten wird direkt nach außenbords belüftet. Auch eventuell eingedrungenes Wasser wird über diese Öffnung gelenzt.

Die Kontrolleinrichtungen sowie Einzelkomponenten sind in der nachfolgenden Liste einzeln benannt.

Kontrollvorrichtungen	Einbauposition
Ventil	Direkt am Flaschenhals
GOK- Niederdruckregler an der Flasche mit Manometer	Über den Gasschlauch im Gaskasten fest verbaut
Absperrventil	Jeweils im Schrank vor dem jeweiligen Abnehmer (durch Piktogramme außen gekennzeichnet), das Absperrventil des optionalen Außengrills ist unter dem Staukastens verbaut und nur über die auf der Frontseite installierte Inspektions Luke zu erreichen. Diese Luke ist gekennzeichnet durch einen entsprechenden Aufkleber.
Manueller Absperrhahn	Jeweils an den gasbetriebenen Abnehmern selber

6.9.2. Ventilation / Belüftung

Die folgenden Ventilationsöffnungen müssen zur ausreichenden Belüftung bei einem Betrieb der Gasanlage im Salon geöffnet sein.

Pos	Art der Öffnung	Einbauort
1	Portlights	In der Fensterfläche im Bereich der Pantry in der Höhe der Aufbauseiten, auch die gegenüber liegenden Fenster
2	Niedergang	Niedergang zum Salon / Pantry
3	Decks luken	Im Bereich der Pantry / Salon / vordere Kojen

6.9.3. Der sichere Betrieb der Gasanlage

**Achtung**

- » Lesen Sie die mitgelieferten Bedienungsanleitungen der Hersteller vor dem Gebrauch der Geräte des Gassystems.
- » Schließen Sie die Gaszuführungsventile und das Ventil an der Gasflasche, wenn die Verbrauchergeräte nicht in Gebrauch sind. Schließen Sie die Ventile immer vor dem Anschluss einer neuen Flasche und **unverzüglich** in Notsituationen. Stellen Sie sicher, dass alle Ventile an den Verbrauchergeräten geschlossen sind, bevor Sie die Gasflaschen öffnen.
- » Benutzen Sie auf keinen Fall Reinigungsmittel die Ammoniak beinhalten.
- » Bei leeren Behältern halten Sie die Ventile der Gasflaschen geschlossen und trennen Sie den Anschluss. Montieren Sie danach Schutzhaube und Absicherungen. Lagern Sie die leeren Gasflaschen an einem gut belüfteten Platz auf dem offenen Deck oder in einem gassicheren Schrank, der ebenfalls über eine Lüftung nach außen verfügt und für diesen Einsatz vorgesehen ist. Die Flaschen müssen dabei gegen Fallen und Rollen gesichert sein.

**Achtung**

- » Verwenden Sie den Gasflaschenraum oder Schrank nie als Lager für andere Geräte und Teile!
- » Lassen Sie Ihre Yacht niemals unbewacht, wenn die Gasanlage in Gebrauch ist!
- » Das Camperverdeck darf in Verbindung mit der Option Gas nicht über den Auslieferungszustand ab Werk hinaus abgedichtet werden.
- » Nehmen Sie niemals Änderungen am Zustand des Flaschenkastens vor. Bringen Sie auch niemals Durchführungen in das Schiffsinnere vom Flaschenkasten aus ein.
- » Installieren Sie niemals elektrische Anlagen oder Leitungen im Flaschenkasten!

**Warnung**

- » Versperren Sie den Zugang zu den Komponenten des Gassystems nicht. Ein uneingeschränkter Zugang zu diesen Komponenten ist unbedingt und jederzeit zu gewährleisten.

**Gefahr**

- » Beim Wechseln der Gasflaschen nicht Rauchen und keine offene Flamme verwenden!
- » Kraftstoffe mit offener Flamme verbrauchen den Sauerstoff im Raum und hinterlassen Verbrennungsrückstände im Fahrzeug. Wenn die Geräte in Gebrauch sind, ist für eine ausreichende Belüftung zu sorgen.
- » Öffnen Sie die vorgesehenen Belüftungsöffnungen während des Gebrauchs. Verwenden Sie niemals den Herd oder Ofen als Raumheizung. Versperren Sie niemals die Ventilationsöffnungen!

6.9.4. Vorgehensweise für den Austausch von Gasflaschen

**Achtung**

- » Lassen Sie Gasflaschen niemals fallen. Bei Transporten müssen die Ventile der Gasflaschen durch Schutzkappen gesichert werden.
- » Für den Transport von Gasflaschen verwenden Sie ein speziell dafür vorgesehenes Fahrzeug. Gelagerte Gasflaschen müssen immer gegen Verrutschen gesichert sein.
- » Beim Wechseln der Gasflasche im Cockpit muss der Niedergang geschlossen sein. Sorgen Sie während des Wechsels für eine gute Lüftung.

**Gefahr**

- » Bevor Sie das Ventil von der Flasche lösen, muss das Gas aus der Leitung immer zunächst verbrannt worden sein. Warten Sie, bis die Flamme von selbst erlischt. Erst dann ist die Leitung drucklos. Ein Gasaustritt bei zugebautem Flaschenventil und demontiertem Druckminderer lässt auf ein beschädigtes Ventil der Flasche schließen. In diesem Falle müssen Sie den Druckminderer sofort wieder aufschrauben und einen versierten Fachmann mit der Reparatur beauftragen. Den Druckminderer dürfen Sie nie abmontieren, wenn die Flamme nicht erlischt.

Die Vorgehensweise in Einzelschritten:

- » Schalten Sie alle Gasverbraucher und den Motor aus.
- » Drehen Sie den Schalter bzw. das Ventil an der Flasche
- » Schrauben Sie den Druckminderer von der Gasflasche am Flaschenventil ab. Verwenden Sie ausschließlich Werkzeug, das hierfür geeignet ist, um Anschluss und Fitting nicht zu beschädigen.
- » Bringen Sie die Ventilschutzkappe umgehend wieder an der leeren Flasche an.
- » Entfernen Sie die Ventilschutzkappe der neuen Gasflasche.
- » Lösen Sie die leere Flasche aus der Halterung und entnehmen Sie die Flasche aus dem Flaschenkasten
- » Setzen Sie die neue Flasche in die Halterung ein und sichern die Flasche.
- » Überprüfen Sie das Anschlussgewinde an der Flasche auf eventuelle Beschädigungen
- » Überwurfmutter vorsichtig ansetzen und handfest drehen. Gewinderichtung beachten.
- » Mit einem geeignetem Werkzeug die Überwurfmutter festziehen und auf Dichtigkeit hin überprüfen.
- » Inspizieren Sie nochmals die Verbindungen, und nur wenn diese korrekt angeschlossen sind, drehen Sie das Ventil am Druckregler auf.
- » Überprüfen Sie die Dichtigkeit der Anlage anhand des Manometers. Dieses darf keinen Druckverlust anzeigen.

6.9.5. Inspektion der Gasanlage:

Kontrollieren Sie das LPG System regelmäßig auf Leckagen. Kontrollieren Sie alle Anschlussverbindungen auf Leckagen wie folgt:

Regelmäßige Kontrolle mit einem Leckagemessgerät

- » Beobachtung des Gasdruckes nach Druckabfall bei geschlossenen Verbrauchern. Ventil der Gasflasche öffnen und dann wieder schließen (falls ein Druckmessgerät in der Zufuhrleitung installiert ist)
- » Manuelle Leckagenprüfung: Test mit Seifenwasser oder Waschmittellösung (Verbraucherbrenner Ventile geschlossen und Gasflasche und System Ventile offen)



Achtung

- » LPG-Leitungen und Anschlüsse sollten regelmäßig, mindestens einmal jährlich kontrolliert werden und bei Schädigungen ausgetauscht werden.
- » Falls eine Leckage auftritt, schließen Sie umgehend das Ventil an der Gasflasche und lassen Sie die Störung vor der Wiederbenutzung unbedingt beseitigen. Die Reparaturen müssen von einer fachlich kompetenten Person ausgeführt werden.
- » Zur Überprüfung der Gasanschlüsse an den Gasofen muss die Frontblende demontiert werden.



Gefahr

- » Benutzen Sie niemals eine offene Flamme zum Leuchten während der Kontrolle von Leckagen.
- » Beim Wechsel der Flaschen auf keinen Fall rauchen und offene Flammen vermeiden.
- » Flaschen mit beschädigtem Gewinde dürfen nicht verwendet werden. Es besteht die Gefahr des Austritts von Gas.
- » Kein Dichtmittel oder Fett am Flaschenanschluss oder den Ventilen verwenden.



Hinweis: Dichtigkeitstest der Gasanlage:

Bei geschlossenen Geräteventilen!

- » Flaschenventil öffnen; Flaschenventil schließen.
- » Abwarten, bis sich der angezeigte Manometerdruck stabilisiert hat.
- » Druck am Manometer 3 Minuten lang beobachten.
Wenn der Druck konstant bleibt, ist kein Leck vorhanden, wenn der Druck fällt, ist ein Leck vorhanden.

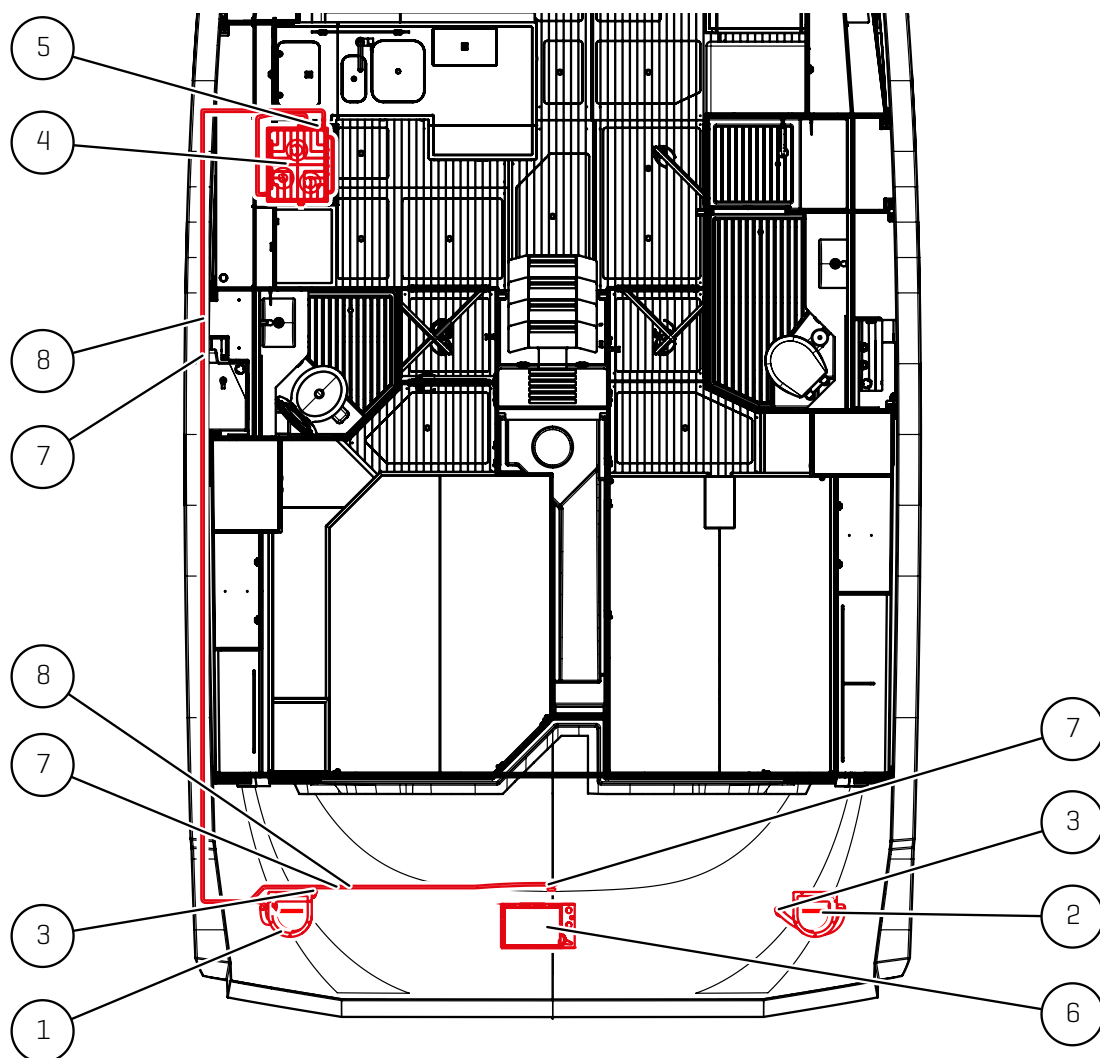
Verwenden Sie die Flüssiggas-Anlage nicht mehr, bevor das Leck repariert ist!

6.9.6. Benennung der Komponenten der Gasanlage der Pantry

Pos.	Beschreibung
1	Gaskasten für Gasflasche [unter Deckel Bb]
2	Stauraum für Ersatz-Gasflasche [unter Deckel Stb]
3	Lenzung Gaskasten
4	Gasherd mit Backofen
5	Absperrkugelhahn [im Schrank unter Herd]
6	Cockpitgrill [Option]
7	Absperrkugelhahn für Cockpitgrill [Option]
8	Kupferrohr 8 mm
9	Verkleidung mit Leerrohr

6.9.7. Gasanlage der C50

Der vordere Teil des Schiff enthält keine Komponenten des Gassystems und ist deshalb hier nicht abgebildet.



6.10. Strahlruder [Option]

Pos	Strahlruder	Stromquelle
1	Bugstrahlruder fest verbaut in Tunnel [Option], nicht wenn Pos 2 verbaut ist	Zwei zusätzliche Batterien unter vorderer Koje seitlich neben dem Wassertank
2	Bugstrahlruder ausfahrbar [Option], nicht wenn Pos 1 verbaut ist	Zwei zusätzliche Batterien unter vorderer Koje seitlich neben dem Wassertank
3	Heckstrahlruder, zentral zwischen den Achterkojen	Zwei zusätzliche Batterien unter achteren Koje, nur in Kombination mit einem Bugstrahlruder

Die optionalen Strahlruder werden vom Stb. Steuerstand über das entsprechende Bedienpanel angesteuert. Siehe dazu die der Dokumentation des Bootes beiliegende, separate Beschreibung des Systems über dessen Bedienung.



Achtung

- » Die Strahlruder können das Boot so beschleunigen, dass Personen umgerissen oder von Bord geschleudert werden. Das gilt im Besonderen für Personen, die sich auf dem Vordeck aufhalten und sich nicht ausreichend festhalten.
- » Bugstrahlruder muss erst am Plotter aktiviert werden, es ist kein separater Hauptschalter installiert, Aktivierung ausschließlich am Plotter, siehe dazu auch die Navigation durch das Menü.

6.11. Schwarzwasseranlage [Toilettenspülung]

In einigen Revieren der Erde ist das Ablassen von Schwarzwasser und teilweise auch Grauwasser nicht erlaubt. Das Boot hat deshalb Verschlusseinrichtungen, um diese Restriktionen einzuhalten und ein Ablassen zu verhindern.



Die über die Seite https://www.bavariaplus.de/en/s/bavis_start im Internet einsehbaren Filme und Dokumentationen helfen beim Verständnis und bei der Bedienung der Bordsysteme.

Die folgende Liste und die angehängte Zeichnung erklären das System und die Lage der Verschlusseinrichtungen, bitte lassen Sie sich bei Übergabe diese Systeme genau erklären. Alle Toiletten lenzen direkt in Fäkalientanks, ein Lenzen direkt außerbords ist nicht möglich, dies entspricht der Forderung der Sportbootrichtlinie.

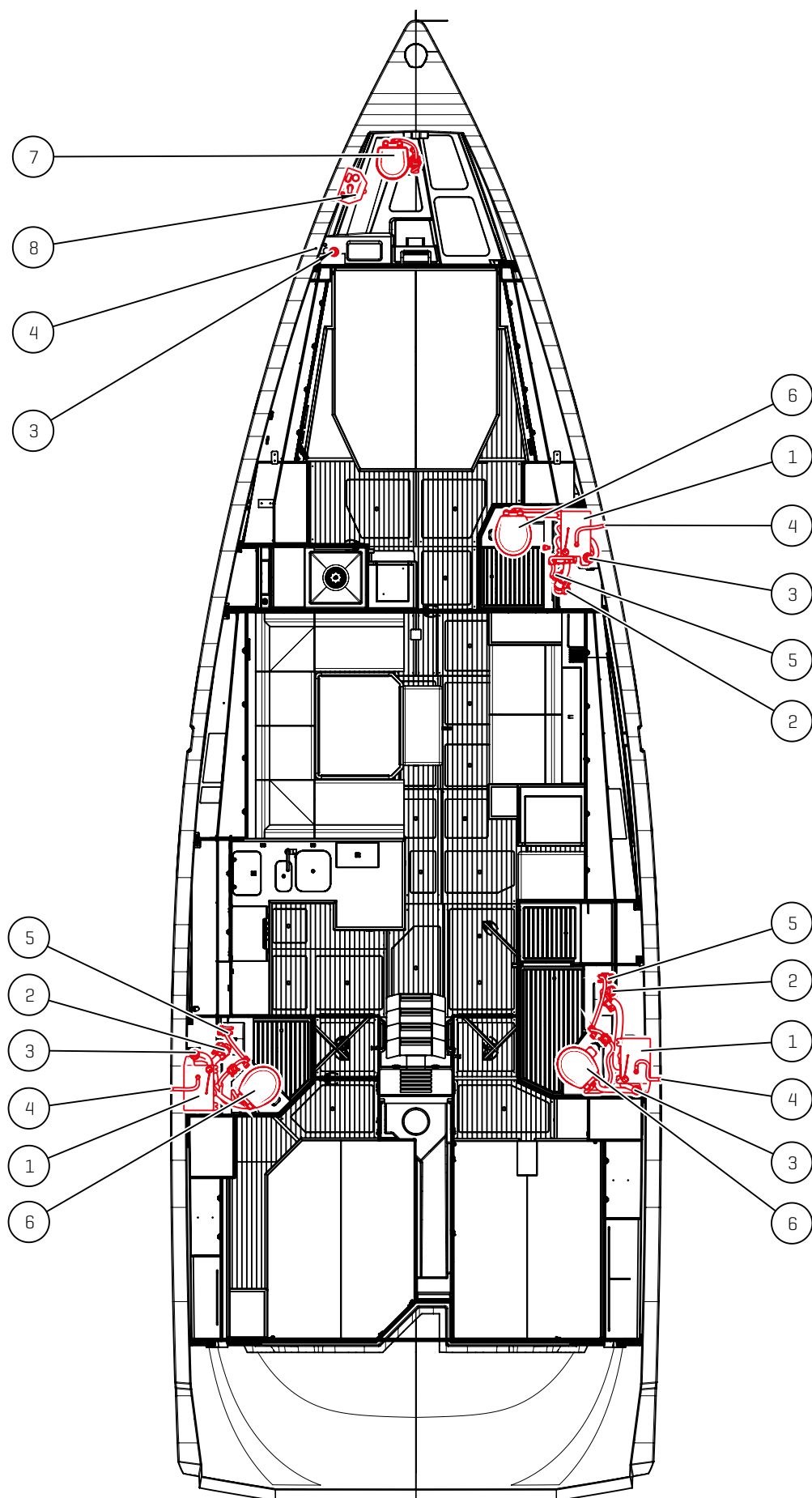
Absaugen der Tanks: Erst Stutzen an Deck öffnen und dann den landseitigen Absaugstutzen befestigen.



Achtung

- » Prüfen Sie vor dem Absaugen die Entlüftungsleitung des Fäkalientanks, die Absaugöffnungen befinden sich jeweils direkt über den Tanks auf dem Laufdeck.
- » Reinigen und spülen Sie regelmäßig den Schwarzwassertank, lassen Sie diesen nicht über längere Zeit befüllt, es ist sonst eine unangenehme Geruchsentwicklung möglich

6.11.1. Schwarzwasser an Bord der C50



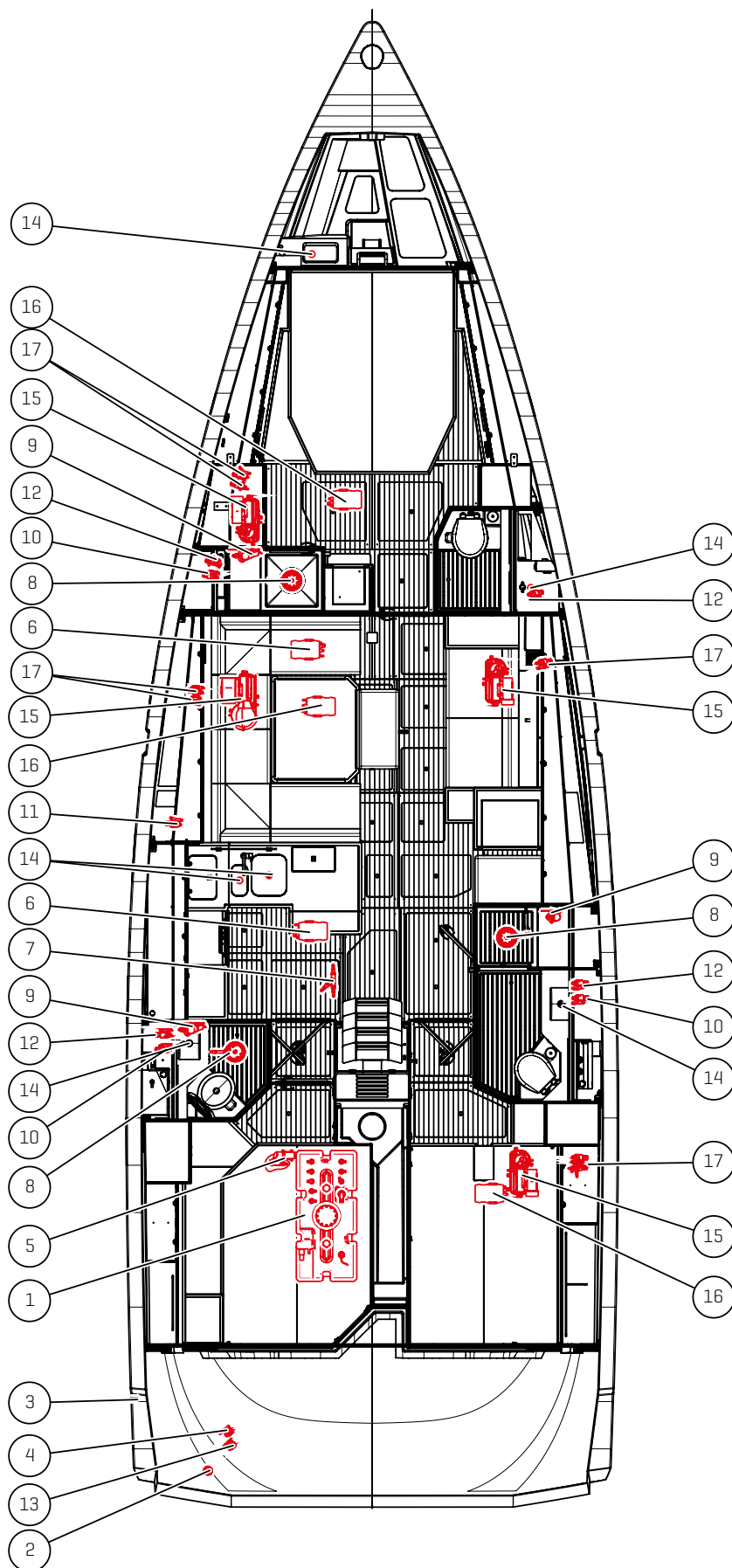
6.11.2. Legende Schwarzwassersystem, siehe „6.11.1. Schwarzwasser an Bord der C50“ auf Seite 51

Pos.	Beschreibung	Pos.	Beschreibung
1	Fäkalientank	5	Ansaugung Toilettenspülung [Option]
2	Auslass Fäkalientank/ Auslass Seewassertoilette [Option]	6	el. Seewassertoilette mit Häckslerpumpe
3	Decksabsaugung Fäkalientank	7	Seewassertoilette in der Skipper Kabine [Optional]
4	Entlüftung Fäkalientank	8	Fäkalientank der Skipperkoje, ca. 25 l

6.11.3. Legende Grauwassersystem, siehe „6.11.4. Systemzeichnung Grauwasseranlage mit Tank“ auf Seite 53

Pos.	Beschreibung	Pos.	Beschreibung
1	Grauwassertank	10	Auslass Dusche
2	Decksabsaugung Grauwassertank	11	Auslass Küche / Geschirrspülmaschine
3	Grauwassertank Entlüftung	12	Auslass Waschbecken
4	Auslass Grauwassertank	13	Auslass Cockpit
5	Grauwassertank Pumpe	14	Lenzung Waschbecken
6	Sumpfwanne Grauwassersystem	15	Klimaanlage
7	Y-Verbindungsstück Sumpfwannen	16	Sumpfwanne Klimaanlage
8	Duschabfluss	17	Auslass Klimaanlage
9	Duschpumpe		

6.11.4. Systemzeichnung Grauwasseranlage mit Tank



6.12. Toiletten und Abwasser

Die Toiletten lenzen direkt in den jeweiligen Fäkalientank, erst danach ist die Abgabe über die Decksabsaugung oder die Einleitung ins Gewässer möglich. Siehe hierzu den Plan unter „6.11.1. Schwarzwasser an Bord der C50“ auf Seite 51

Toiletten	Abgabemöglichkeiten	Ort der Ventile
Toilette / Dusche Eignertoilette[Stb], Tank hinter Spiegelschrank	Direkt in den dazugehörigen Tank, erst danach außenbords über Seeventil	Das Ventil zum Ablassen nach außenbords befindet sich unter dem Waschbecken des Toilettenraums, Absaugung immer decksseitig direkt über dem Tank
Toilette Achterkoje [Stb], Tank hinter Spiegelschrank	siehe oben	
Toilette Achterkoje [BB], Tank hinter Spiegelschrank	siehe oben	
Toilette Skipperkabine, Tank Bb	siehe oben	



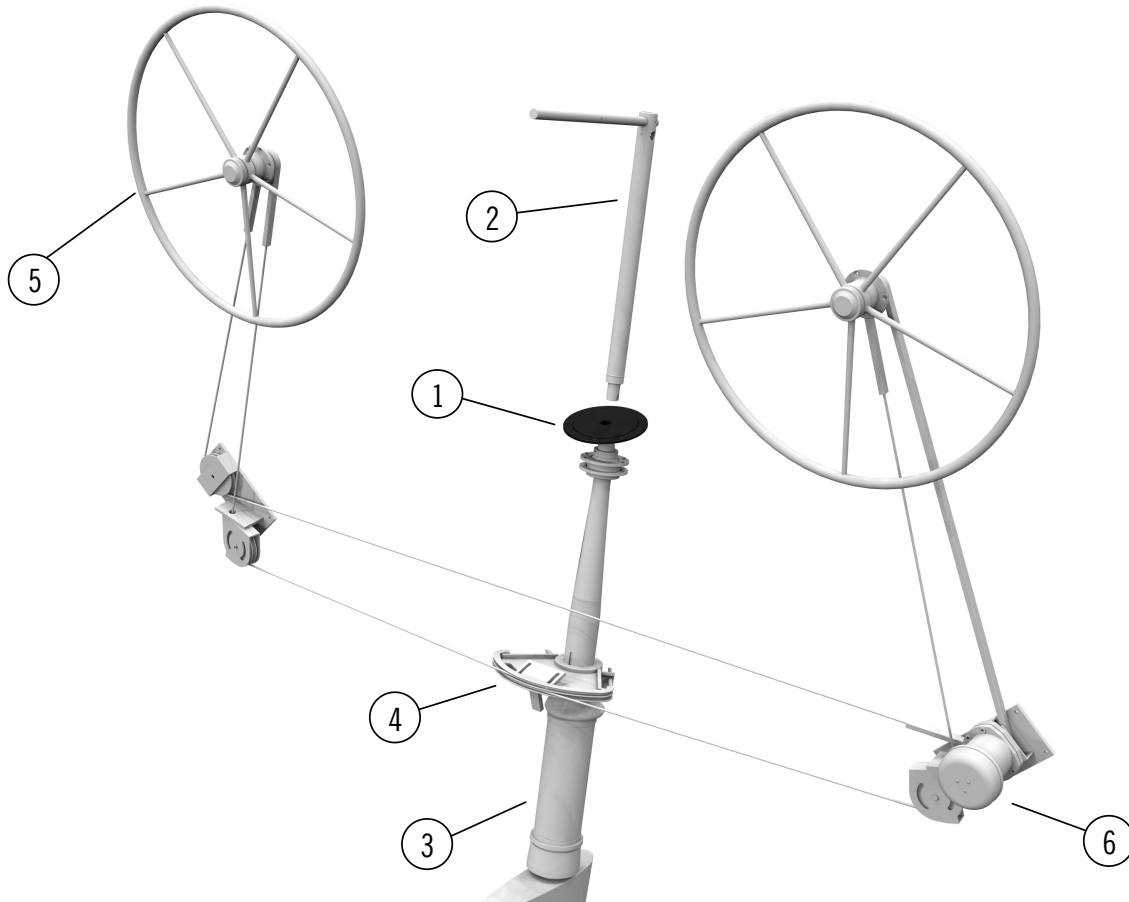
Achtung

- » Falls Sie sich in Gewässern befinden, in denen keine Abgabe von Fäkalien erlaubt ist, wird das Endventil eventuell von einer Behörde so verschlossen und verplombt, dass keine Abgabe außenbords mehr möglich ist.
- » Abwassertanks dürfen auf keinen Fall überfüllt werden, da die Gefahr des Rückflusses ins Wasserfahrzeug besteht.
- » Vermeiden Sie es, die Abwassertanks dem Winterfrost auszusetzen, da durch die Expansion die Tanks und Leitungen der Anlage platzen können. Frostschutzmittel in den Tanks während der Winterzeit verhindert ein Auffrieren der Inhalte.
- » Entleeren Sie die Abwassertanks vorsorglich, wenn Sie das Wasserfahrzeug für einige Zeit nicht verwenden werden.

6.13. Steueranlage

Ihre BAVARIA C50 wird über die Doppelsteueranlage über zwei Steuerräder und zwei Ruderblätter und bei Docking Manövern auch über das Bugstrahlruder gesteuert. Die beiden Ruderanlage sind über eine Schubstange gekoppelt.

6.13.1. Steueranlage als Prinzipskizze



6.13.2. Legende Ruderanlage

Pos.	Beschreibung
1	Abdeckung der Aufnahme für die Notpinne im Cockpitboden
2	Notpinne

Pos.	Beschreibung
3	Ruderstock
4	Quadrant
5	Steuerrad
6	Autopilot [Option]



Warnung

- » Fehler im Steueranlagensystem können den Verlust der Kontrolle über das Boot verursachen. Jegliche Veränderungen in der Steuerung, wie Lockerungen, Anspannungen, Spiel usw. müssen überprüft werden und schnellstmöglich von einer fachlich kompetenten Person repariert werden.

**Achtung**

- » Informieren Sie sich Anhand der Herstellerangaben (Systeminformationen) über die Funktion der Steuerung, das Handbuch des Herstellers wird hier hilfreich sein.
- » Alle Komponenten der Steueranlage müssen einer regelmäßigen Inspektion und Wartung unterzogen werden, um eine sichere Funktion zu gewährleisten. Detaillierte Anweisungen zu Motor und Steueranlage (z.B. Wartungsintervalle) entnehmen Sie bitte dem Herstellerhandbuch.

**Information**

- » Als Steuereinrichtung dienen die beiden Steuerräder an den Steuerständen.
- » Die Steuerimpulse der Räder werden über Steuerseile übertragen, die beiden Ruderwellen sind über Pinnen über eine Schubstange verbunden.
- » Die C50 besitzt zwei Steuerpositionen, eine Steuersäule BB, eine weitere Stb. Die C50 kann auch mit einer Fernsteuereinrichtung (optionaler Autopilot) betrieben werden, die direkt auf die Steueranlage zugreift, diese Ausrüstung ist optional und wird unter dem Cockpitboden im achteren Bereich verbaut. Für deren Nutzung und Einschränkungen lesen Sie bitte die entsprechenden technischen Informationen.

6.14. Notsteuereinrichtung

**Information**

- » Sollte die Übertragung der Steuerimpulse vom Rad auf das Ruder ausfallen, dann kann das Boot, bei reduzierter Geschwindigkeit mit einer dafür vorgesehenen Notsteuereinrichtung über eine Notpinne gesteuert werden. Es empfiehlt sich, dafür die Segelfläche zu reduzieren und die Segelflächen so durch gezieltes Reffen aufzuteilen, dass möglichst wenig Ruderdruck anliegt. Die Notpinne greift direkt auf die Ruderwelle am oberen Ende und ist nicht untersetzt.
- » Die Notpinne befindet sich in dem Stauraum auf Steuerebord Seite (siehe nächste Seite), gegenüber dem Feuerlöscher.
- » Zugang die Ruderlagerabdeckung mit Winskurbel öffnen, dann die Notpinne auf das Ruderwellenende stecken, die Pinnen im Betrieb immer auch nach unten drücken und gegen Verlust sichern.

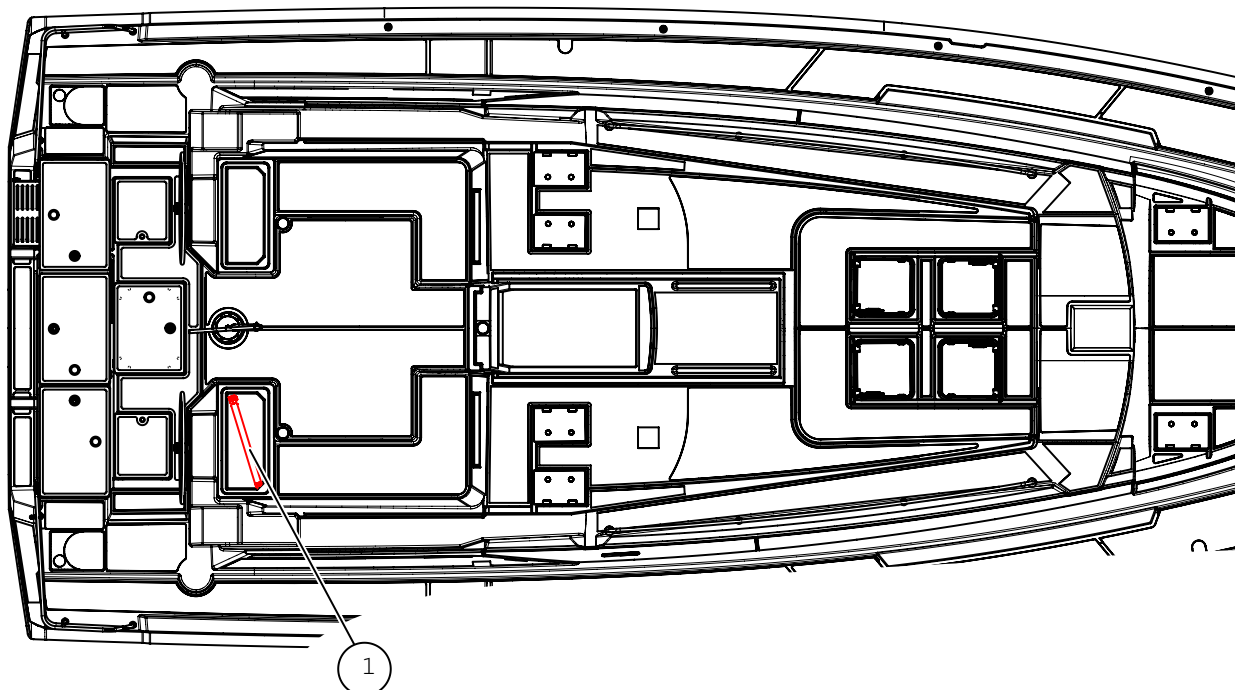
**Achtung**

- » Beachten Sie, dass bei der Benutzung der Notpinne die Sicht für den Rudergänger beeinträchtigt ist. Stellen Sie sicher, dass immer ein Ausguck positioniert ist und mit dem Rudergänger kommunizieren kann.
- » Die Notpinne muss nach achtern auskragend aufgesteckt werden, dies ist durch die Geometrie der Steuerung und wegen der Steuerräder erforderlich. Die Steuerung ist zunächst ungewohnt und erfordert Konzentration, am besten wird es sich sitzend steuern lassen.

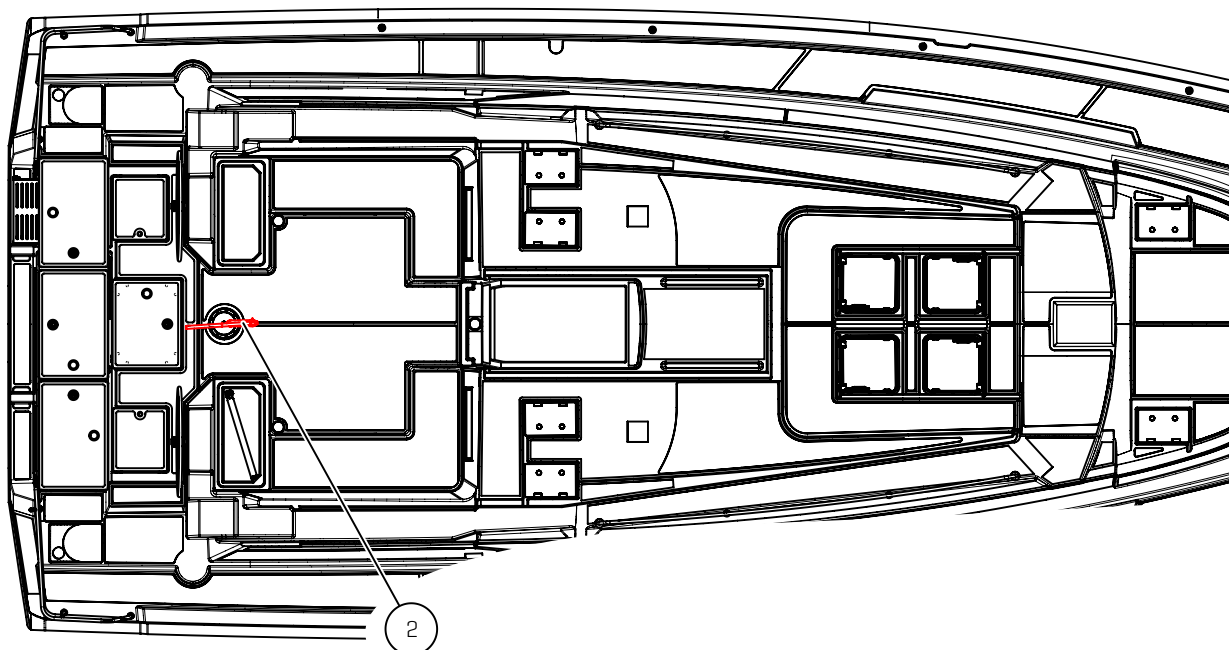
Es empfiehlt sich, das Aufstecken und Steuern im Rahmen der Notfallübungen auszuprobieren.

Pos	Stauplatz / Anwendungsort	Informationen
1	Verstaut in Stb Backskiste	Zweiteilige Notpinne
2	Mitte des Cockpitbodens zwischen den Steuerständen	Ruderlagerabdeckung mit Winskurbel öffnen Not-Pinnenfuß aufstecken Hebelarm einführen

6.14.1. Stauplatz der Notpinne



6.14.2. Steuerposition mit der Notpinne



Die optimale Steuerposition ist bei diesem Boot kniend, oder sitzend auf dem Cockpitboden, den Rücken an Backskiste gelehnt und mit den Füßen gegenüber eingespreizt, die Pinne möglichst mit beiden Händen gefasst; Blick nach vorn, eine weitere Person positioniert sich weiter oben um den Überblick zu behalten. Diese Person kommuniziert mit dem Rudergänger und gibt dem Rudergänger Anweisungen. Es ist ratsam, sich am Ruder abzuwechseln.

6.15. Ankerwinde / Spill

Auf dem Vordeck ist eine Ankerwinde verbaut. Deren Kette läuft unter Deck in den Kettenkasten ein. Siehe hierzu den Decksplan.

Pos	Winde	Stromquelle
1	Ankerwinde vorn [Option]	Batterie unter der Eigenerkoje vorn, neben dem Frischwassertank



Achtung

Winden und Ankerwinden erzeugen enorme Kräfte. Daher sollten Sie immer Folgendes beachten:

- » Halten Sie Hände und Füße von der Ankerwinde fern.
- » Lassen Sie die Ankerwinde nur von erfahrenen Mannschaftsmitgliedern bedienen.
- » Vermeiden Sie unbeabsichtigtes Betätigen der Schalter / Taster.



Information

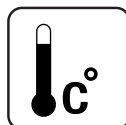
- » Das Wasserfahrzeug ist mit einer elektrischen Ankerwinde auf dem Vordeck ausgerüstet. Die Ankerwisch muss am Elektropanel freigeschalten werden.
- » Die Ankerwinde kann nur von vorn mit der dazu gehörigen Bedienung betätigt werden, diese ist in der Skipperkabine vorn gestaut und auch vom Deck aus über die Decks Luke zu erreichen. Der Zug der Ankerkette oder des Ankerseils auf den Bugbeschlag gelegt werden, um die Wisch zu entlasten. Lassen Sie sich bei Übergabe Ihrer Yacht in deren Bedienung einweisen.

6.16. Frischwasseranlage

Die Yacht besitzt im Bugbereich zwei Wassertanks von je 310 Litern Fassungsvermögen. Die Frischwasserzufuhr erfolgt von der BB Seite auf dem Deck vorn. Der Einfüllstutzen ist mit einer Verschlusskappe versehen, der Rand des Einfüllstutzens ist mit „WATER“ markiert. Die Entnahme aus dem Tank erfolgt über eine Schlauchleitung, die zur Druckwasserpumpe führt. Das System ist eingeschaltet immer mit Druck beaufschlagt. Arbeitet die Pumpe trotz festem Absperren aller Abnehmer weiter, sollte die Wasserleitung auf Dichtigkeit überprüft werden. Die Pumpe ist durch einen Filter geschützt. Dieser muss regelmäßig überprüft und, falls notwendig, auch gesäubert werden.

Pos.	Beschreibung
1	Frischwassertank, 2x310 L
2	Frischwassertank Einfüllstutzen
3	Frischwassertank Entlüftung
4	Frischwasserpumpe Abspärrhahn
5	Frischwasserpumpe mit 2L Tank
6	Boiler 40 L
7	Spülbecken

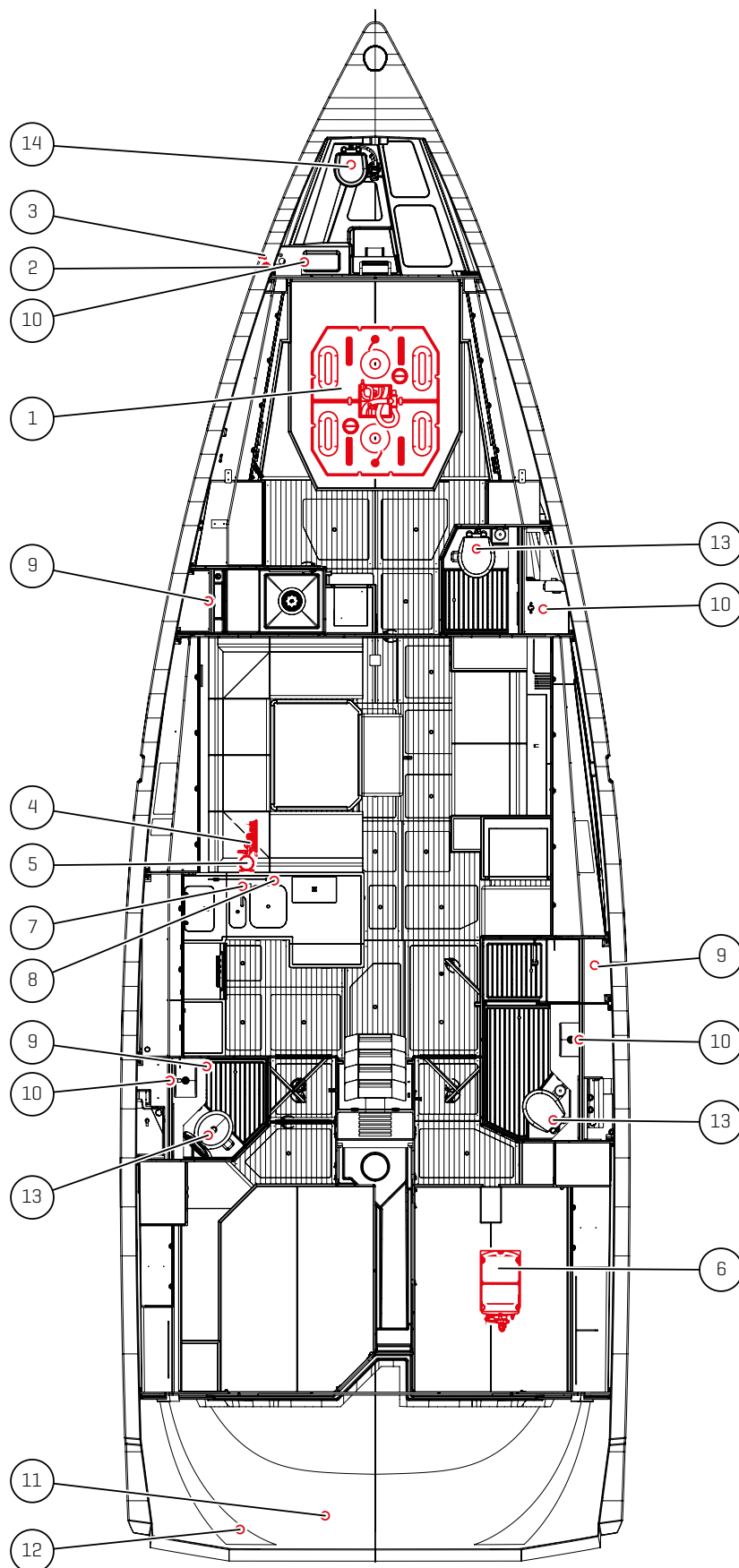
Pos.	Beschreibung
8	Geschirrspülmaschine
9	Dusche
10	Waschbecken
11	Cockpitwaschbecken
12	Cockpitdusche
13	Toilette achtern Bb [Option]
14	Skipper Kabine Toiletten [Option]



Achtung Verbrühungsgefahr – Heißes Wasser!

- » Das Warmwasser aus dem Frischwassersystem kann sehr heiß sein – bitte achten Sie auf Ihre Gesundheit und Ihr Wohlbefinden – das Wasser immer zunächst etwas kälter einstellen, dann langsam wärmer drehen.
- » Wenn der Frischwassertank leer ist, dann muss die Druckwasserpumpe ausgeschaltet werden!

6.16.1. Lageplan der Komponenten des Frischwassersystems



7. Navigation und Handhabung

7.1. Einsatz der Maschinen

Der auf Ihrem Boot installierte Antriebsmotor ist ein Yanmar 4JH 80, 59 kW / 80 PS mit einem Sail Drive Getriebe.

Die Antriebsanlage ist eine technisch komplexe Anlage. Beachten Sie daher genau die vom Hersteller gelieferten Anweisungen und Hinweise sowie Gebote, vor allem die sicherheitsrelevanten Einzelheiten sowie die Wartungsintervalle sind hier von höchster Wichtigkeit.

Lassen Sie sich bei Übergabe deren Funktionen genau erklären. Fragen Sie unbedingt nach, falls Unklarheiten bestehen sollten.

Ihr lokaler Händler oder Yanmar-Experte wird Ihnen gerne helfen, auch telefonisch. Sollten Sie sich die spezifische Anweisung Ihres Antriebes in Ihrer Sprache herunterladen wollen, dann besuchen Sie bitte die Website des Herstellers Yanmarmarine unter <http://www.yanmarmarine.com>.

Dem Boot liegen die Anweisungen zum Antrieb auf englischer Sprache bei. Achten Sie darauf, dass Sie keine Kraftstoffleitungen beschädigen und kontrollieren Sie deren Zustand regelmäßig. Platzieren Sie nie entflammable Materialien auf oder in die Nähe von heißen Teilen!



Warnung

- » Lassen Sie während des Betriebes niemals Ihre Kleidung mit den beweglichen Teilen des Motors in Berührung kommen. Gerät ein Körperteil oder ein Teil Ihrer Kleidung in die vordere Antriebswelle, den Keilriemen, die Propellerwelle usw., kann dies zu schweren Verletzungen führen. Überprüfen Sie, dass sich auf dem Motor oder in seiner unmittelbaren Nähe keine Werkzeuge, Stoffteile usw. befinden.



Information - Vor dem Starten des Motors

- » Kontrollieren Sie den Maschinenraum auf Brandgeruch und die Kraftstoffleitungen auf Schäden und Leckagen.
- » Kontrollieren Sie die Bilgenwasserstände auf Rückstände.
- » Stellen Sie sicher, dass die Ventilationsöffnungen frei sind, um Überhitzungen zu vermeiden. Prüfen Sie außerdem, ob die Zuluft und die Abluftführung ausreichend funktionieren.
- » Stellen Sie sicher, dass Sie ausreichend Kraftstoff für die vorgesehene Reise mitführen - sehen Sie bitte eine Reserve zur Sicherheit vor.
 1. Öffnen Sie das Seeventil [falls vorhanden].
 2. Kraftstofftankhahn öffnen.
 3. Setzen Sie den Fernbedienungshebel auf die Position NEUTRAL.Hinweis: Die Sicherheitsvorkehrungen verhindern, dass der Motor in einer anderen Position als NEUTRAL gestartet werden kann.

**Achtung**

- » Zu langes Drehen des Anlassers kann dazu führen, dass Salzwasser in die Zylinder gelangt und Motorschäden verursacht.
- » Beachten Sie die Anweisungen in der Betriebsanleitung des Motorenherstellers.

Wenn der Motor nach 10 Sekunden Anlasszeit nicht anspringt:

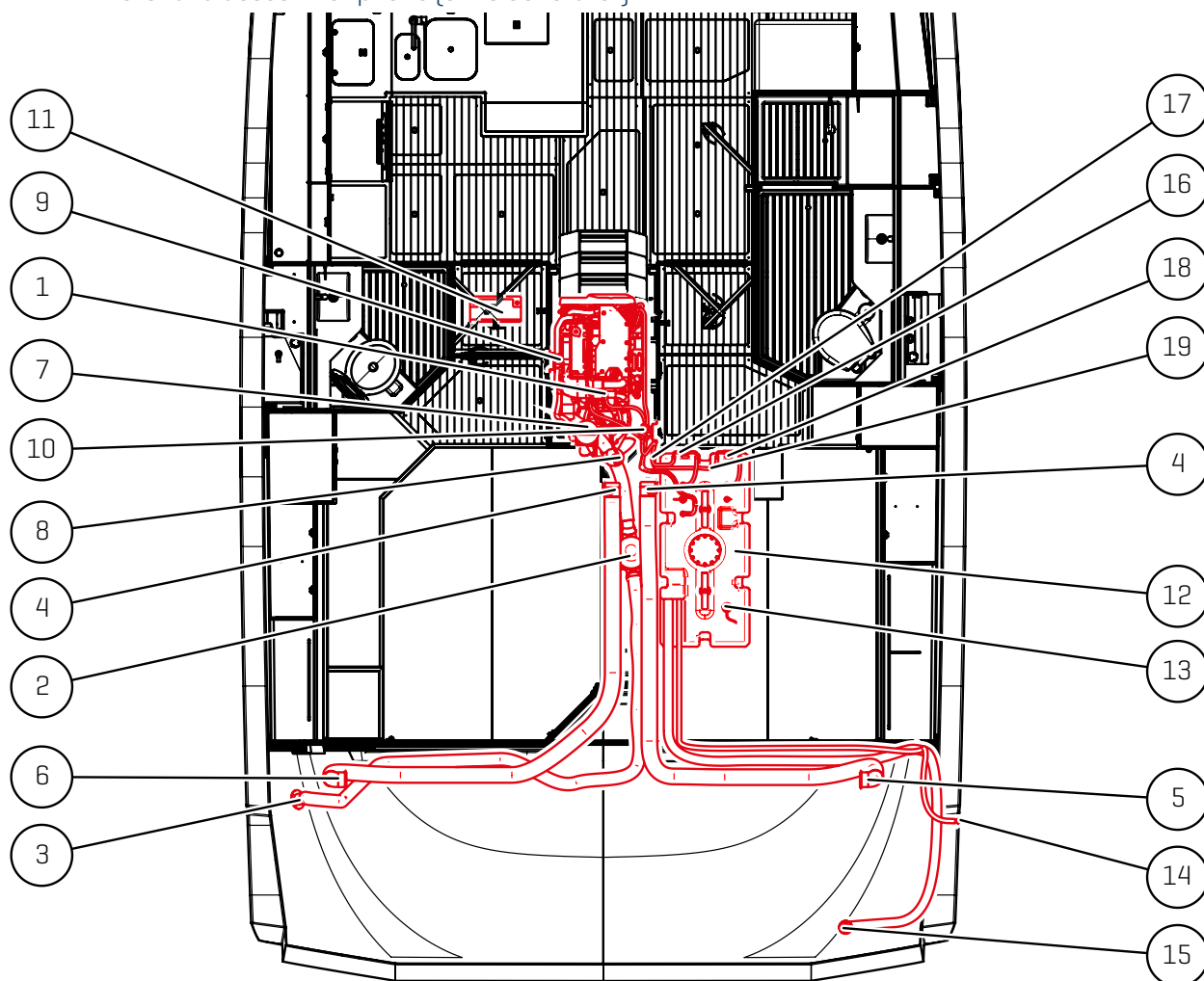
1. Schließen Sie das Borddurchlass-Wassereinlassventil am Saildrive, um ein Volllaufen des Auspuffs zu vermeiden.
2. Drehen Sie den Anlasser jeweils für 10 Sekunden, bis der Motor anspringt.
3. Wenn der Motor anspringt, stellen Sie diesen sofort ab.
4. Öffnen Sie das Borddurchlass-Wassereinlassventil am Saildrive.
5. Starten Sie den Motor.
6. Lassen Sie den Motor normal laufen.

7.2. Motor und dessen Peripherie [ohne Generator]

Pos.	Beschreibung
1	Motor mit Saildrive
2	Auspuff- Wassersammler Motor
3	Auslass Motor
4	Lüfter Motor
5	Lüftung Motorraum
6	Lüftung Motorraum
7	Seewasserfilter
8	Ausgleichsbehälter
9	Vakuumventil

Pos.	Beschreibung
10	Kraftstofffilter
11	Motor Batterie
12	Kraftstofftank, ca. 240 l
13	Tankanzeige Sensor
14	Kraftstofftankentlüftung
15	Einfühlstutzen Kraftstofftank
16	Kraftstoffabsperrventil
17	Kraftstoffleitung
18	Kraftstoffabsperrventil Generator [Option]
19	Kraftstoffleitung Generator [Option]

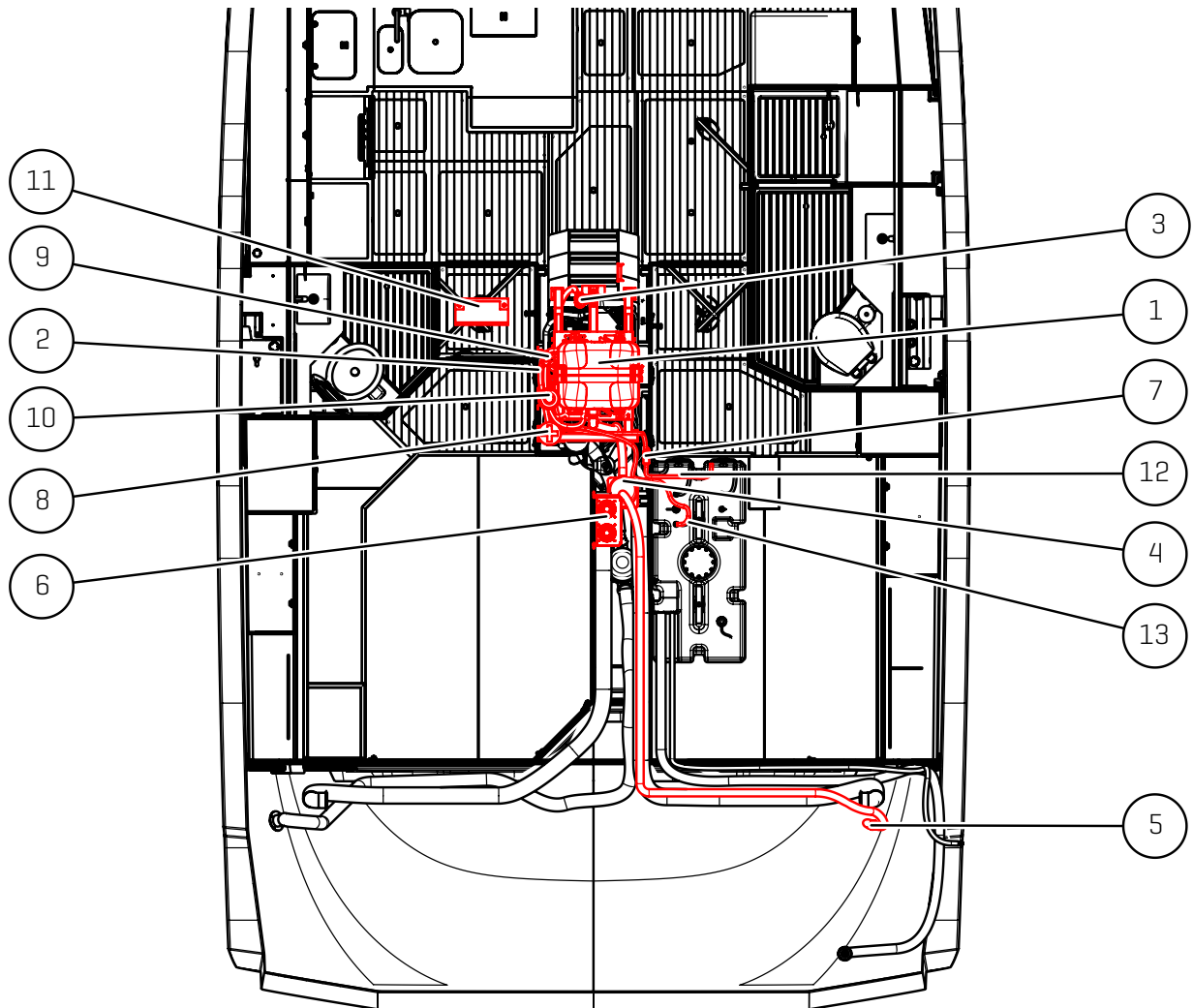
7.2.1. Motor und dessen Peripherie [ohne Generator]



7.2.2. Generator und dessen Peripherie

Pos.	Beschreibung
1	Generator [4kW oder 8kW]
2	Steuereinheit
3	Eingang Seewasserkühlung
4	Auspuff, Wassersammler Generator
5	Auspuff
6	Inverter

Pos.	Beschreibung
7	Kraftstoffpumpe
8	Seewasserfilter
9	Vakuumventil
10	Ausgleichsbehälter
11	Batterie 95Ah
12	Zulauf Kraftstoff
13	Rücklauf Kraftstoff



7.2.3. Abgasanlage

Die Yacht ist mit einer nassen Auspuffanlage versehen, d.h. in den Abgaskrümmen wird Seekühlwasser eingespritzt und bewirkt damit eine Abkühlung und Bindung der Abgase. Das Gemisch wird nach unten in einen Schalldämpfer / Wassersammler geleitet, läuft dann im Motorraum nach achtern und tritt über der Wasserlinie achtern aus.

Der Auspuffschlauch besteht aus einem synthetischen Gummi, in den eine Stahlschnecke eingearbeitet ist. Der Schlauch ist hitzebeständig, allerdings nur begrenzt. Deshalb darf der Seewasserzufluss 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 Motorenherstellers].



Achtung

- » Lassen Sie den Motor niemals ohne Abdeckung laufen, um den Kontakt mit sich schnell bewegenden Motorteilen zu verhindern!
- » Entfernen Sie niemals Schutzvorrichtungen von beweglichen Teilen an Motoren.
- » Dieses Boot darf nicht mit einer höheren Maschinenleistung betrieben werden als vom Hersteller angegeben.
- » Reduzieren Sie Ihre Geschwindigkeit bei hohem Verkehrsaufkommen und schlechten Wetterbedingungen sowie schlechter Sicht, hohen Wellen und starkem Wind. Achten Sie auf Ihren Schwell und nehmen Sie bitte Rücksicht auf Ihre Nachbarn und Gebote bzw. Verbote.
- » Halten Sie sich nicht auf der Plattform achtern auf, sobald das Boot auf Fahrt geht.
- » Bei schnelleren Geschwindigkeiten sollte sich niemand im Bugbereich aufhalten.
- » Prüfen Sie regelmäßig, ob durch den Auspuff auch Seewasser abgegeben wird.



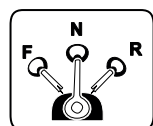
Gefahr

- » Starten Sie den Motor auf keinen Fall, wenn Sie Kraftstoffleckagen entdecken oder Gase bemerken. Stellen Sie sicher, dass die gesamte Mannschaft das Boot verlässt und eine qualifizierte Person den Schaden so bald wie möglich repariert.

7.2.4. Motor-Kühlkreislauf

Die Yacht ist mit einer Zweikreis-Kühlung ausgestattet: Interner Frischwasserkreislauf im Motor mit Rückkühlung durch Seewasser. Damit ist zum einen ein störungsfreier Motorbetrieb gewährleistet, ferner wird das Motorgeräusch gedämpft. Alle Schlauchverbindungen des Systems sind mit doppelten Niro-Schellen gesichert.

7.3. Propeller



Information

Wird ein Faltpropeller verwendet, muss das Getriebe beim Segeln im Rückwärtsgang stehen. Mit einem Festpropeller muss das Getriebe im Leerlauf oder Rückwärtsgang stehen. Ein Festpropeller auf rückwärts bremst die Fahrt, bewirkt aber leiseres Segeln.

7.4. Sicht von den Steuerständen

Die Internationale Bestimmung zur Vermeidung von Schiffskollisionen [COLREG], sowie die Gesetze der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung [SeeSchStrO] besagen, dass zu jeder Zeit ein entsprechender Ausguck vorzusehen ist und die Wegerechte beachtet werden müssen. Stellen Sie jederzeit sicher, dass keine anderen Fahrzeuge ihren Weg kreuzen.



Das Sichtfeld des Bootsführers kann durch große Trimm- und Krängungswinkel und durch andere Faktoren, die durch eine oder mehrere der nachstehenden veränderlichen Betriebsbedingungen verursacht sind, beeinträchtigt werden:

- » Trimmwinkel durch Ladung und Ladungsverteilung
- » Geschwindigkeit
- » Seegang
- » Regen und Spritzwasser
- » Dunkelheit und Nebel
- » Innenbeleuchtung des Fahrzeugs
- » Anbringung von Dächern und Seitenpersenningen
- » Personen und bewegliches Gerät im Sichtfeld des Bootsführers

7.5. Bedienungseigenschaften



Achtung

- » Die Bedingungen bei Seegang sind sehr unterschiedlich und Wasserfahrzeuge können immer in Situationen kommen, welche die Boote und Skipper an die Grenzen Ihrer Leistungsfähigkeit bringen. Rechnen Sie immer mit Fehlern und Störungen, handeln Sie immer mit einer Sicherheitsmarge. Vermeiden Sie abrupte Drehungen mit hoher Geschwindigkeit insbesondere in engen Fahrwassern.
- » Für den Bootsführer ist eine umfassende Ausbildung vor der ersten Fahrt absolut erforderlich
- » Bedenken Sie, dass die Faktoren wie Höhe über NN, Außentemperaturen, Ladung und Unterbodenbewuchs das Fahrverhalten der Yacht beeinträchtigen können.



Information zu den Bedienungseigenschaften

- » Das Wasserfahrzeug wird aus einer Kombination von statischem Auftrieb durch Verdrängung und teilweise auch dynamischen Auftrieb getragen.
- » Um Abnutzungen an der Propelleranlage frühzeitig zu erkennen und Schäden zu vermeiden, werden regelmäßige Kontrollen empfohlen. Damit wird die maximale Leistung erhalten und die Lebensdauer des Motors verlängert.



Information zu den Bedienungseigenschaften

- » Stellen Sie sicher, dass die Mannschaft über das Fahrverhalten und die Dynamik dieses Schiffes vor Antritt einer Reise / Fahrt informiert ist.
- » Passagiere müssen vor der Ausführung von schnellen Manövern angewiesen werden, sich hinzusetzen und gut festzuhalten.
- » Der Bootsführer sollte scharfe, unangekündigte Manöver vermeiden. Passagiere sollten deswegen während der Fahrt auch immer sitzen und sich gut festhalten.
- » Beim Betätigen des elektrischen Salontischs [Option] und der Badeplattform unbedingt darauf achten, dass keine Körperteile eingeklemmt werden.

7.6. Navigationsbeleuchtung

Das Schiff ist mit Navigationsbeleuchtung ausgerüstet, das den internationalen Bestimmungen zur Vermeidung von Schiffskollisionen [COLREG] entspricht.



Information

Zum Fahren bei Nacht benötigen Sie Navigationsbeleuchtung. Die Fahrtlichter / Navigationslichter sind von der Schalttafel aus zu bedienen. Ihre BAVARIA Yacht ist mit folgenden Navigationslaternen ausgerüstet:

- » Backbordlaterne am Bugkorb
- » Steuerbordlaterne ebenfalls am Bugkorb
- » Toplicht Masttop
- » Hecklaterne Heckkorb STB



Achtung

- » Kontrollieren Sie die Funktion der Navigationsbeleuchtung vor der Reise und führen Sie Reserveglühbirnen / LEDs für alle Navigationsleuchten mit.
- » Ersetzen Sie die Leuchtmittel nur durch die entsprechenden Ersatzteile der gleichen Leistung [Watt / Type]!

7.7. Ankern, Festmachen und Abschleppen - Sicherheitshinweise

Der Buganker befindet sich fertig angeschlagen zum Fallen auf der Bugrolle. Die Kette fällt in einen Kettenkasten direkt unter der Winde, dieser ist über das vorderste Schott vor der Skipperkoje zu erreichen. Das Ende der Kette ist hier befestigt.

Zum Festmachen des Bootes sind an Bug und Heck sowie auf den Seitendecks Klampen angeordnet. Diese sind ausreichend solide dimensioniert und unterfüttert, um den Vorgaben der Richtlinie zu genügen und die Kräfte in einem geschützten Hafen aufzunehmen. Wenn das Boot längere Zeit unbeaufsichtigt ist, schützen Sie die Festmacher gegen Durchscheuern und unbeabsichtigtes Lösen. Als Option stehen die Ankerwinde mit oben liegende Seiltrommel zum Verholen der Yacht bereit. Die Bedienung erfolgt über ein Tastergerät, das über ein Kabel auf eine auf Bb Seite befindliche Steckdose in der Skipperkoje angeschlossen ist. Bitte beachten Sie auch hier die Hinweise und Anweisungen des Herstellers.



Achtung - Ankern - Geschleppt werden - An der Mooring liegen

- » Sollte Ihre BAVARIA C50 abgeschleppt werden, dann sollte die Schleppleine über die zwei vorderen Klampen geführt werden, um die Last zu verteilen. Auch beim Liegen an der Mooring sollte so verfahren werden.
- » Beim Belegen einer achteren Mooringleine ist eine der achteren Klampen ausreichend bemessen.



Information

- » Es ist die Pflicht des Booteigners bzw. -führers sicherzustellen, dass die Festmacherleinen, Schleppleinen, Ankerketten und das Ankergeschirr für die Größe des Bootes ausreichend bemessen sind.
- » Es ist außerdem dessen Pflicht, dafür zu sorgen, dass die Anker und die dazugehörigen Ketten und Leinen immer klar sind und sich die notwendigen Festmacher- und Schleppleinen an Bord befinden und in einem gebrauchsfähigen Zustand sind. Der Eigner / Skipper sollte ebenfalls rechtzeitig bedenken, welche Maßnahmen beim Festmachen einer Schleppleine oder der Schleppleinen getroffen werden müssen.
- » Die in nachfolgender Tabelle aufgeführten Werte sind nach harmonisierter Norm berechnet. Dabei werden drei Lastfälle betrachtet. Beachten Sie bei der Auswahl der Leinen diese Lasten, die Last entspricht einer horizontal wirkenden Kraft.
- » Wenn Sie die Ankerwinde mit dem vollen Gewicht des Bootes belasten, können Schäden an der Winde resultieren. Es ist daher erforderlich, die Kette zusätzlich an einem separaten Festmacher zu belegen und damit die Winde zu entlasten.

Belastungen der Klampen und Schlepp- und Mooringleinen nach ISO 15084

Lasten nach ISO 15084:2003	Last in Newton	Last Gewichtskraft
Festmacher vorn beim Ankern und geschleppt werden	58 kN	ca. 5912 kg
Festmacher vorn am Steg belegt	47 kN	ca. 4790 kg
Festmacher achtern beim Festmachen	40 kN	ca. 4077 kg



Achtung

- » Beachten Sie bitte, dass bei schlechten Ankergründen und / oder Wetterbedingungen, Wellengang und Starkwind der Anker unter Umständen slippen kann. Sie müssen dann besondere Maßnahmen ergreifen, um die Haltekraft zu erhöhen oder den Ankerplatz verlassen.
- » Zum Schleppen kann auch Ankerleine verwendet werden. Geeigneter ist jedoch eine mindestens gleich starke, spezielle Schleppleine, die als Hahnepot auf die beiden vorderen Klampen geschoren ist. Bei längerer Belastung ist es ratsam, die Schleppleine als Schlaufe um den Bootskörper zu führen und die Kräfte auf das Boot gleichmäßig zu verteilen. Reling, Ankerwisch oder Bugkorb sind denkbar ungeeignet, um die Schleppleine zu halten.
- » Eine Schleppleine darf nur so belegt werden, dass sie sich auch unter Last slippen oder loswerfen lässt.
- » Scheuerstellen sind zu vermeiden! Schützen Sie die Festmacher gegen Durchscheuern und unbeabsichtigtes Lösen, wenn das Boot längere Zeit unbeaufsichtigt ist.
- » Die Bruchlast der Leinen / Ankerketten sollte nicht mehr als 80% der Bruchfestigkeit der Beschläge betragen, an denen die Leine oder Kette festgemacht wird.
- » Nur mit geringer Geschwindigkeit schleppen oder abschleppen lassen. Überschreiten Sie während des Schleppens niemals die Rumpfgeschwindigkeit des Fahrzeugs.

7.8. Kollisionsverhütung

Die internationalen Regeln zur Verhütung von Kollisionen auf See [COLREG] und die Wasserstraßenordnung fordern die Besetzung eines ständigen Ausgucks sowie die Beobachtung des Fahrwassers. Versichern Sie sich vor der Weiterfahrt, dass sich keine anderen Fahrzeuge auf Ihrem Kurs befinden.

7.9. Betankung mit Kraftstoff



Information - Beachten Sie folgende Anweisungen beim Füllen des Tanks

Der Einfüllstutzen ist auf dem Seitendeck achtern auf der Stb Seite platziert, siehe dazu den Decksplans ,siehe dazu auch die Zeichnung des Decksplans „5.7.2. Decksplan des Bootes“ auf Seite 23 und „7.2.1. Motor und dessen Peripherie [ohne Generator]“ auf Seite 62.

- » Öffnen Sie den Füllstutzen und beginnen Sie mit der Befüllung.
- » Kontrollieren Sie die Füllmenge des Tanks dabei ständig über eine geeignete Füllstandsanzeige.
- » Füllen Sie den Tank und die Zuleitung nicht bis zum Höchststand. Berücksichtigen Sie eine mögliche Ausdehnung des Kraftstoffs.
- » Schließen Sie die Decksverschlüsse dann fest, aber nicht mehr als handfest, da dies die Dichtung beschädigen kann.
- » Nehmen Sie gegebenenfalls eine Eintragung in das Logbuch vor.



Achtung

- » Kraftstoff ist chemischer Abfall. Halten Sie Aufsaugtücher beim Befüllen der Tanks in Griffweite bereit und entsorgen Sie diese nach dem Gebrauch entsprechend

7.10. Lüftung der Kabinen

Um der Ansammlung von Ausdunstungsgerüchen bei neuen Schiffen, oder auch Schimmelbildung bei schlecht gelüfteten Räumen vorzubeugen, sollte immer auf ausreichende Lüftung geachtet werden. Dies gilt auch für die Lagerung im Winterlager.

8. Grundsätzliche Überlegungen

8.1. Empfohlene Sicherheitsausrüstung



BAVARIA-Boote werden ab Werft grundsätzlich ohne Sicherheitsausrüstung ausgeliefert. Es ist die Pflicht des Bootsführers, dafür Sorge zu tragen, dass sich stets eine zugelassene und gebrauchsfähige Sicherheitsausrüstung an Bord befindet. Selbstverständlich ist die Sicherheitsausrüstung in regelmäßigen Abständen, in jedem Fall aber vor einem Törn auf Vollständigkeit und Gebrauchsfähigkeit zu prüfen. Tipps und Hinweise, welche Sicherheitsausrüstung für Ihr Boot und für Ihr Fahrtgebiet empfohlen oder vorgeschrieben ist, erhalten Sie von den Wassersportverbänden oder den zuständigen Behörden.

Die See kann unberechenbar sein. Schließen Sie deshalb auf See alle Luken, Türen und die Niedergangsöffnung.

8.2. Grundausrüstung

Führen Sie am Boot immer mindestens die folgende Ausrüstung mit, um für alle Fälle gut vorbereitet zu sein:

- » Schwimmwesten oder Auftriebshilfen für jede Person, in ausreichender Größe und Tragkraft
- » Geeignete, wetterfeste und wärmende Kleidung
- » Lifelines und Streckgurte / Streckseile
- » Kompass
- » Seekarten für das entsprechende Seegebiet
- » Anker und Leinen mit entsprechender Haltekraft
- » Schleppleinen in ausreichender Länge und Arbeitslast
- » Mindestens 2 Verholleinen
- » Erste Hilfe Ausrüstung mit Kompressen und Wärmedecke
- » Ösfass oder Eimer
- » Notleuchtsignalkörper
- » Funkgeräte
- » Ferngläser
- » Messer in Scheide
- » Ausreichend Trinkwasser und Proviant
- » Feuerlöscher

8.3. Maßnahmen bei schlechtem Wetter

- » Bei schlechtem Wetter sollten sich keine Personen auf freien Decks aufhalten – eine Sicherung aller Personen über Lifelines ist unbedingt erforderlich.
- » Alle Durchgänge und andere Öffnungen, durch die Wasser in den Rumpf, die Aufbauten oder das Deck eindringen könnte, sollten entsprechend geschlossen und gesichert werden. Die dazu notwendigen Hilfsmittel und Teile müssen sich deshalb immer in gewartetem und einsatzbereiten Zustand an Bord befinden.
- » Wasserdichte, spritzwasserdichte und wetterdichte Verschlüsse, Türen und Luken sollten unter Fahrt verschlossen bleiben, außer diese müssen für den Betrieb des Schiffes geöffnet sein. Eine sofortige Schließung dieser Öffnungen sollte jederzeit ohne Probleme möglich sein.
- » Sie sollten es vermeiden, sich bei schlechtem Wetter auf Autopiloten oder selbsttätige Steuersysteme zu verlassen, da ein schnelles Eingreifen oder abrupte Kursänderungen in Reaktion auf die schlechten Wetterbedingungen notwendig werden könnten.
- » Die Seetüchtigkeit und im Speziellen die Freiborde und die Stabilität sollten durch die Beladung nicht beeinträchtigt werden.
- » Schiffsführer müssen sich immer darüber bewusst sein, dass in manchen Seegebieten besonders steile und brechende Wellen und außerdem lokal besondere Strömungs- und Windverhältnisse vor allem in Flussmündungen, Flachwassergebieten und engen Buchten auftreten können. Diese Wellen sind besonders gefährlich für kleine Wasserfahrzeuge.
- » In schwerem Wetter muss die Bootsgeschwindigkeit reduziert werden, im Besonderen, wenn erhöhte und verstärkte Rollbewegungen sowie starkes Stampfen auftreten oder Wasser auf Deck überkommt.

8.4. Sicherung loser Ausrüstung

Sobald der Liegeplatz verlassen wird sollte lose Ausrüstung sicher gelascht werden, beachten Sie dabei vor allem die Pantry, den Maschinenraum und die Bäder. Dort werden oft Dinge ungesichert abgestellt und bedürfen der Sicherung. Besonders schwere und scharfkantige Gegenstände könnten Personen oder Tiere verletzen oder andere Gegenstände oder Ausrüstung beschädigen.

8.5. Stabilität - Risiko des Stabilitätsverlustes

Die Stabilität und der Auftrieb dieses Boot wurden geprüft auf der Basis der Gewichtsangaben, die im Kapitel „5. Daten zum Boot“ auf Seite 14 spezifiziert sind.



Achtung

- » Das Boot sollte niemals höher als vom Hersteller empfohlenen beladen werden. Die Massen / Gewichte sollten dabei gleichmäßig verteilt werden, denn die Stabilität wird erheblich durch zusätzliche, hoch liegende oder sich bewegende Gewichte oder Flüssigkeiten im Boot reduziert.
- » Die Stabilität kann ebenfalls durch das Hin- und Herschwappen von Flüssigkeiten im Boot (Bilge oder Cockpit) oder in Tanks beeinträchtigt werden. Der Bilgenwasserstand sollte deshalb immer geprüft werden. Die Bilge ist deshalb immer trocken zu halten.
- » Bei falsch oder abrupt ausgeführten Fahrmanövern kann das Boot in extreme Bewegungen geraten!



Warnung

- » Ausrüstungsgegenstände können durch unkontrollierte Bewegungen Schäden am Boot verursachen und die Stabilität beeinflussen. Stellen Sie vor Fahrtantritt sicher, dass sämtliche Ausrüstungsgegenstände ausreichend gesichert sind.
- » Die Stabilität dieses Bootes reduziert sich erheblich, wenn sich das Boot im Übergang zur Gleitfahrt befindet oder bereits gleitet, das gilt im Besonderen im Wellengang und bei Kursänderungen.
- » Die Stabilität kann sich beim Schleppen des Bootes oder beim Anheben von schweren Gewichten mit Baum verringern.
- » Brechende Wellen stellen immer eine ernst zu nehmende Gefahr für die Stabilität dar, fahren Sie entsprechend umsichtig
- » Jede Änderung in der Verteilung von Gewichten kann die Stabilität, den Trimm und das Fahrverhalten des Bootes erheblich beeinflussen.



Information - Reffen

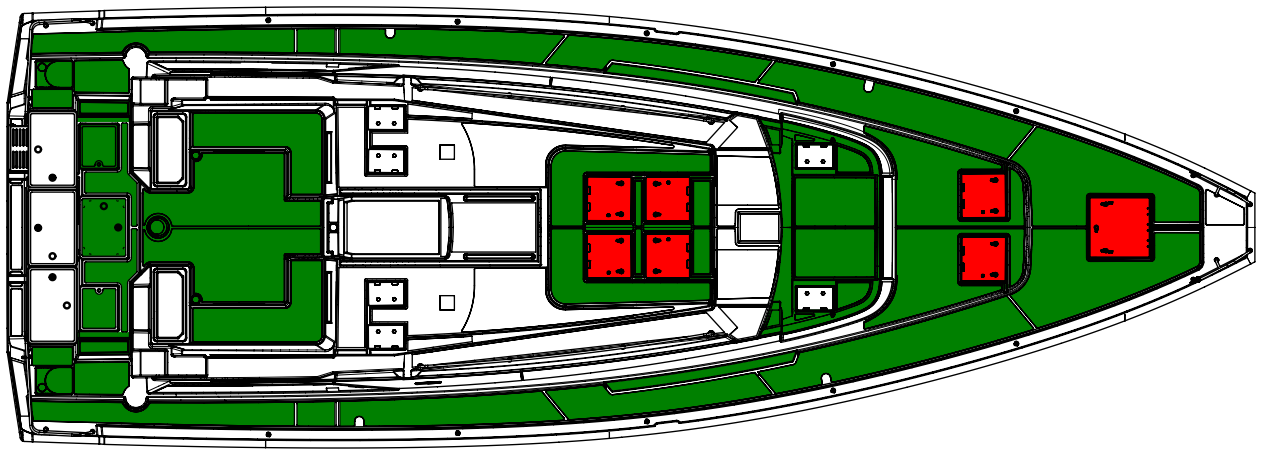
- » Die Segelfläche muss reduziert werden, wenn die Windstärke BFT 4 überschritten wird. Besondere Maßnahmen sollten in Schwerwetterkonditionen getroffen werden.

Die STIX - Werte wurden laut EN ISO 12217-2:2015 wie folgt berechnet:

	m_{MD} Ambition / Tiefkiel / Flachkiel	m_{LA} Ambition / Tiefkiel / Flachkiel
STIX-Wert	39,96 / 40,47 / 39,3	39,52 / 39,95 / 39,12
Nullstabilität	106,22 / 105,63 / 104,45	104,57 / 104,05 / 103,02

8.6. Mann-Über-Bord – Risiko des Über-Bord-Fallens

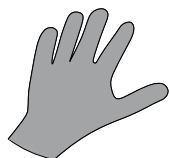
Das Arbeitsdeck ist zu jeder Zeit ein sicherer Arbeitsbereich auf dem Boot. Bereiche außerhalb des genannten Arbeitsdecks sollten nur zum Festmachen während des Aus- und Einlaufens des Bootes und im Hafen genutzt werden. Auf diesem Boot ist das Arbeitsdeck in grüner Farbe dargestellt.



Das Arbeitsdeck beschränkt sich auf die Seitenlaufdecken, das Vordeck und das Cockpit ohne die Badeplattform. Die Badeplattform sowie das Kajütdach gehören ausdrücklich nicht zum Bereich des Arbeitsdecks, ausgenommen davon sind die hier grün hervorgehobenen Flächen.

Die meisten Überbord-Unfälle passieren wegen erhöhter Rutschgefahr an Bord und beim Von-Bord-Gehen. Nasse Decks können rutschig sein. Tragen Sie deshalb immer rutschfeste Schuhe.

Der begrenzte Raum an Bord, die Dynamik auf dem Wasser und die ungewohnte Umgebung stellen besondere Ansprüche an das Verhalten der an Bord befindlichen Personen. Grundsätzlich sind alle Personen an Bord verpflichtet, den Anordnungen des Bootsführers uneingeschränkt Folge zu leisten. Jeder an Bord sollte sich immer an das folgende Gebot halten:



„Eine Hand für das Schiff und die andere für Dich“

Halten Sie sich also immer mit einer Hand an geeigneten Handläufen etc. fest. Zudem sollte jeder an Bord aus Sicherheitsgründen stets geeignete Kleidung und festes, rutschesicheres Schuhwerk tragen. Zum Schutz vor Unterkühlung sollte auch immer trockene Reservebekleidung in ausreichender Menge an Bord mitgeführt werden.

8.6.1. Vorgehen bei Mann-Über-Bord oder anderen Notfällen

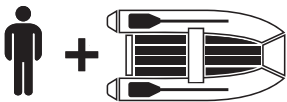
Sollten Sie dennoch in eine Notlage geraten, ist besonnenes und überlegtes Handeln angesagt. Beruhigen Sie zunächst Ihre Mitfahrer und geben Sie klare und verständliche Anweisungen, wer welche Aufgabe zu übernehmen hat. Rufen Sie vor allen Dingen rechtzeitig geeignete Hilfe über Funk oder per Telefon herbei, auch wenn Sie und Ihre Mitfahrer versuchen, die Notsituation mit Bordmitteln zu meistern. Verwenden Sie für Not- und Hilferufe immer die international üblichen Verfahren und Methoden. Geben Sie rechtzeitig Rettungsmittel aus und lassen Sie diese anlegen, bzw. halten Sie diese einsatzbereit. Verlassen Sie das Boot erst im äußersten Notfall.

8.7. Wiedereinstiegshilfen

Das Mann-über-Bord-Manöver, kurz MOB (oder auch: Mensch-über-Bord-Manöver oder Person-über-Bord-Manöver) umfasst alle Maßnahmen zur Rettung eines Menschen, der von einem Wasserfahrzeug über Bord gefallen ist. Das sofort einzuleitende Mann-über-Bord-Manöver hat Priorität vor allen anderen Dingen. Es ist ein zentraler Teil der Seemannschaft, der in der Praxis immer wieder und mit jedem neuen Schiff und neuer Mannschaft neu geübt werden muss.

Als Bergungsmittel für Mann-über-Bord-Unfälle ist bei der BAVARIA C50 in erster Linie die in der Plattform ein-zusteckende Badeleiter vorgesehen. Die Badeleiter ist in der nachfolgenden Abbildung mit der Ziffer 3 gekennzeichnet und montiert dargestellt. Die Plattform kann über die eingebaute Elektrowinsch (Taster im Bereich des Durchgangs) dermaßen abgesenkt werden, dass ein Wiedereinstieg einfach zu handhaben ist, helfende Personen sollen dabei eine Schwimmweste tragen und durch eine Sicherungsleine am Boot gesichert sein.

Beim Betätigen der Badeplattform: Einklemmgefahr! Maximale Belastbarkeit liegt bei 350 kg!

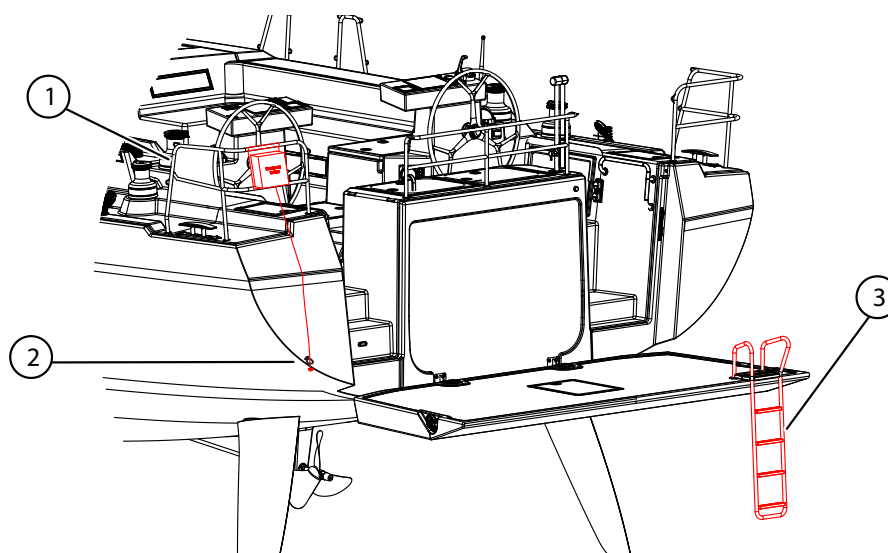
Bavaria C50	
Maximale Zuladung der Badeplattform Maximum Weight on Bathing Platform	
max.	 = 350 kg

Die nachfolgende Darstellung ist generisch und weicht in Einzelheiten von Ihrem Boot ab, prinzipiell ist diese aber geeignet, die Funktionsweise zu erklären

Die Badeleiter wird im Auslieferungszustand der Werft in der Tendergarage gestaut und muss vor dem Gebrauch in die dafür vorgesehenen Beschläge in der Badeplattform eingeführt werden. Diese Badeleiter gewährleistet dann einen möglichen Wiedereinstieg. In jedem Fall kann aber die am Heckkorb befestigte Notleiter / Strickleiter (Ziffer 1) für den Wiedereinstieg genutzt werden, auch wenn die Plattform nicht gefiert und die Badeleiter (Ziffer 3) nicht montiert ist.

Die Auslöseleine ist dabei am Heck durch ein Beschlag nahe dem Wasserpass geführt, bitte lesen Sie dazu auch die den Unterlagen beigefügte Gebrauchsanweisung des Herstellers dieser Leiter. Der Beschlag ist mit der (Ziffer 2) bezeichnet.

Die Leiter wird durch das Ziehen an der Leine ausgelöst und fällt dann herunter und kann genutzt werden. Der Schiffsführer ist dafür verantwortlich, dass alle Crewmitglieder und Gäste in die Handhabung eingeführt sind.



Magic Reboard ist einfach zu installieren und einfach zu bedienen, die Leiter ist entworfen worden um ohne fremde Hilfe in Übereinstimmung mit der Norm EN ISO 15085 und der EU-Richtlinie 2013/53/EU wieder an Bord zu kommen.

Diese Ausrüstung gehört zum Umfang der Ausrüstung und wird von der Werft geliefert und muss vom Skipper gewartet werden.



Die nebenstehende Abbildung zeigt eine solche Packtasche. Die obere Schlaufe muss dabei nach Anleitung durch den Heckkorb geführt werden, es empfiehlt sich, zum Gebrauch der Leiter einen praktischen Versuch zu unternehmen.

Eine weitere, zusätzliche Möglichkeit, eine über Bord gefallene Person wieder an Bord zu nehmen, ist das Heben über ein Fall mit Hilfe einer Winsch. Das Fall wird dazu zu einer Schlinge geknotet oder an eine spezielle Rettungsschleife geknotet / angeschäkelt. Der über Bord Gefallene greift sich die Schlinge oder Rettungsschleife und setzt sich entweder in die Schlinge, oder nimmt diese, ähnlich wie bei einer Luftrettung, um den Oberkörper, das Zugseil dabei nach vorn geführt.

Der Retter wird dann das Fall vorzugsweise auf eine Winsch legen und den zu Rettenden an Bord hieven.

Dabei sollte möglichst eine dritte Person das Fall und die im Fall hängene Person festhalten und verhindern, dass diese durch die Bewegungen des Schiffes verletzt wird.



Achtung

- » Vor Benutzung der Badeleiter ist der Motor abzustellen! Ein laufender Antrieb kann bei einer Rettung unter Umständen problematisch sein, denn die Sogwirkung ist gefährlich.
- » Beim Retten der Person ist sicherzustellen, dass diese nicht unter die Plattform oder das Achterschiff gerät und durch die Stampfbewegungen verletzt wird. Es wird empfohlen, im gegebenen Fall womöglich ein Beiboot für die Rettungsaktion zu verwenden.
- » Nach dem Wegdrehen des Hecks und dem Auskuppeln der Schraube muss das Schiff möglichst schnell zurück zum Opfer gebracht werden. Das Schiff ist dabei am besten kontrollierbar, wenn der Überbordgefallene gegen Wind und Strom angesteuert wird. Geeignet sind die auch in der Berufsschiffahrt bewährten Manöver Single Turn, Williamson-Turn oder Scharnow-Turn, die das Schiff immer in die eigene Kielwasserlinie zurückbringen.

8.7.1. Anfahren auf der Lee-Seite

Das Opfer wird so angefahren, dass es auf der Leeseite des Schiffes liegt. Das Schiff wird so aufgestopt, dass das Opfer mittschiffs oder im hinteren Drittel aufgenommen werden kann. Bei allen Manövern wird eine Schwimmleine mit Rettungsring ausgebracht, an dem sich das Opfer ggf. festhalten und so eine Leinenverbindung hergestellt werden kann, falls das Schiff nicht genau trifft.

8.7.2. Leinenverbindung herstellen

Entscheidend ist das sofortige Herstellen einer Leinenverbindung, damit das Opfer an der Bordwand gehalten werden kann, auch wenn das Schiff noch einmal abtreiben sollte.

8.8. Leckpfropfen

Für den Fall einer Beschädigung eines Seeventils oder eines Borddurchlasses empfehlen wir auf der Yacht Leckpfropfen aus Weichholz, Gummi oder speziellem Schaumstoff mitzuführen, deren Durchmesser auf die unterschiedlichen Größen der Borddurchlässe abgestimmt sind und mit denen jede Öffnung sicher verschlossen werden kann.

8.9. Allgemeines

Die BAVARIA C50 ist ein leistungsfähiges und agiles Schiff, das in Fahrt erhebliche Energie freisetzen kann. Es darf daher nur von entsprechend ausgebildeten und erfahrenen Personen betrieben werden. Lassen Sie keine unzuverlässigen Personen oder Kinder ohne Aufsicht im Boot. Zündschlüssel stets abziehen und sicher verwahren! Machen Sie alle Besatzungsmitglieder mit den speziellen Eigenheiten der Antriebsanlage und vor allem deren Gefahren vertraut.



Achtung

- » Die Badeplattform und das Kajütdach vorn sind während der Fahrt nicht zu betreten!
- » Auf dem Vordeck sind Sie stärkeren Beschleunigungen ausgesetzt als im Cockpit. Sorgen Sie hier immer für ausreichend Standsicherheit und halten Sie sich gut fest.
- » Im Schwenkbereich der Heckplattform darf sich kein Hindernis befinden. Es besteht Einklemmgefahr!
- » Am Motor und Antrieb befinden sich bewegte Teile! Kontakt unbedingt vermeiden. Verletzungsgefahr!

8.10. Vollschlagen / Sinken - Flutungsgefahr



Achtung

- » Schließen Sie die Seeventile, wenn Sie für längere Zeit von Bord gehen!
- » Die Bilgenpumpen sind nicht dafür ausgelegt, einen größeren Wassereintrich, z.B. durch ein Leck, zu bekämpfen.
- » Bilgenpumpen sind regelmäßig zu warten und zu säubern. Der Level des Bilgenwassers sollte immer auf ein Minimum reduziert werden.
- » Bei rauer See sollten Luken, Backskisten und Türöffnungen geschlossen werden, um das Risiko der Flutung und des Wassereintrichs zu reduzieren.
- » Bei stürmischem Wetter sollen alle Luken, Schränke, Niedergänge / Türen geschlossen bleiben, um Wassereintrich zu verhindern.
- » Stellen Sie sicher, dass alle Wasserdurchlauföffnungen in den Bodenwrangen frei sind.
- » Kontrollieren Sie alle Bilgenpumpen regelmäßig und befreien Sie die Ansaugstutzen von Fremdkörpern.



Achtung

- » Die folgenden Öffnungen müssen unter Fahrt immer verschlossen sein und können zu den Arbeiten, die zum Betrieb des Fahrzeuges notwendig sind, so kurz wie möglich geöffnet werden.

Pos.	Beschreibung
1	Vordere Luken Deck
2	Portlights seitlich Gästekabinen
3	Seitliche Fenster im Salon

Pos.	Beschreibung
4	Decksluken Toiletten und Salon
5	Niedergangsluk

Das Boot verfügt über ein schnell lenzendes Cockpit. Dennoch sollte der Wassereintrich in das Cockpit bestmöglich vermieden werden und der Wasserablauf muss immer gewährleistet bleiben.

8.10.1. Schmutzfänger



- » Die Saugstutzen der Bilgenpumpen im Boot und Wassereintrisse von Außenbords sind gegen Blockaden mit Seegras, Blättern und Fremdkörpern mit Schmutzfängern ausgestattet. Halten Sie diese immer frei von Fremdkörpern.

8.11. Brandgefahr / Brandschutz

Bereits bei der Konzeption und dem Bau der Yacht haben wir der Vermeidung von Brandgefahren besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Dazu gehören die Wahl der Materialien, der Abstand der Flammen des Herdes von den anschließenden Einbauten und ein freistehender Motor, wobei der Maschinenraum mit feuerhemmendem Isoliermaterial ausgekleidet wurde.

Als Eigner / Skipper oder Betreiber der Yacht sollten Sie diesen Zustand erhalten und folgende Hinweise beachten



- » Halten Sie die Bilgen stets frei und sauber, prüfen Sie die Bilgen regelmäßig auf Kraftstoffrückstände und Gasgeruch.



Achtung Niemals...

- » die Zugänge zu tragbaren Feuerlöschern und zu Sicherheitseinrichtungen [Verschlussventile, Schalteinrichtungen] in Schränken oder Schappys verstellen / beeinträchtigen
- » das Wasserfahrzeug unbewacht lassen, während Kochgeräte / Heizungen in Gebrauch sind
- » brennbares Material in Maschinenräumen verstauen. Andere Gegenstände im Maschinenraum müssen gegen ein Verrutschen festgelauscht werden und dürfen die Luftzirkulation nicht beeinträchtigen.
- » die Anlagen des Wasserfahrzeuges modifizieren, speziell das Kraftstoff- und Gassystem
- » die Kraftstofftanks befüllen, während der Motor läuft
- » die Gasflaschen wechseln, während die Gasanlage in Gebrauch ist
- » rauchen, wenn Sie mit Gas oder Kraftstoff hantieren
- » Gardinen oder Vorhänge über den Kochgeräten anbringen
- » Gaslampen im Wasserfahrzeug einsetzen

8.11.1. Feuerlöschgeräte



Achtung – Es liegt in der Verantwortung des Bootseigners / Führers,

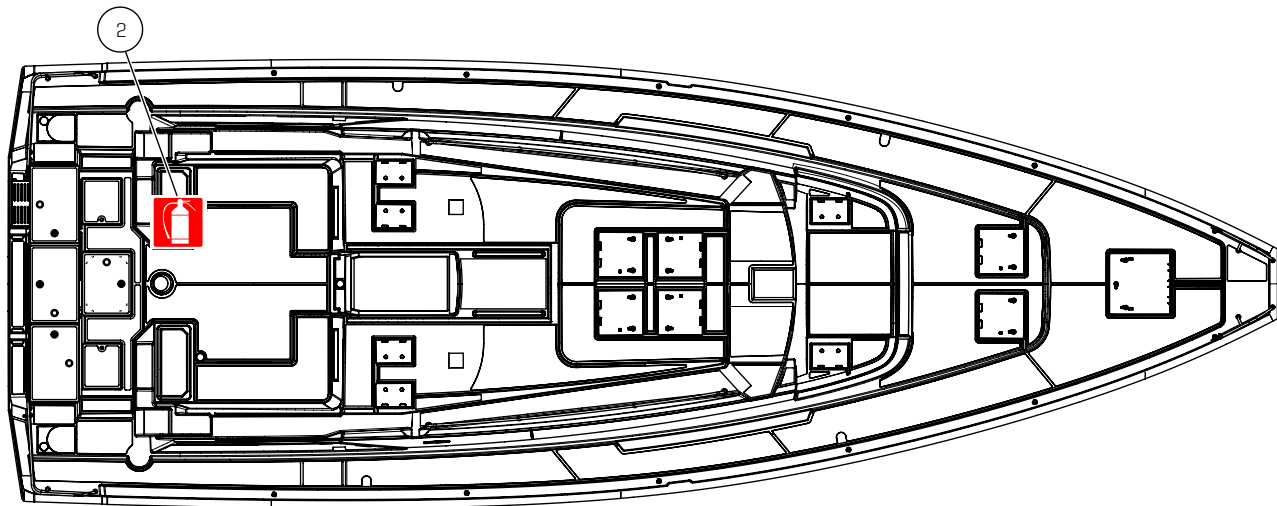
- » die Geräte regelmäßig wie vom Hersteller angegeben zu kontrollieren.
- » benutzte Feuerlöscher nach einem Einsatz mit gleichwertigen Geräten mit derselben Kapazität wieder zu ersetzen.
- » die Besatzung und Gäste über den Standort und die Handhabung aller Feuerlöschgeräte zu informieren.
- » Beachten Sie die nationalen Ausrüstungsvorschriften für Feuerlöschausrüstung

Zu den größten Gefahrenquellen an Bord gehören der Herd in der Pantry und der Motorraum. Sollte trotz aller Vorsichtsmaßnahmen an Bord doch einmal ein Feuer ausbrechen, so verfügen Sie über Feuerlöscher, die an folgende Stellen montiert sind. Die Standorte und die Füllmengen der Feuerlöscher sind im folgenden angegeben.

8.11.2. Liste der Feuerlöscher

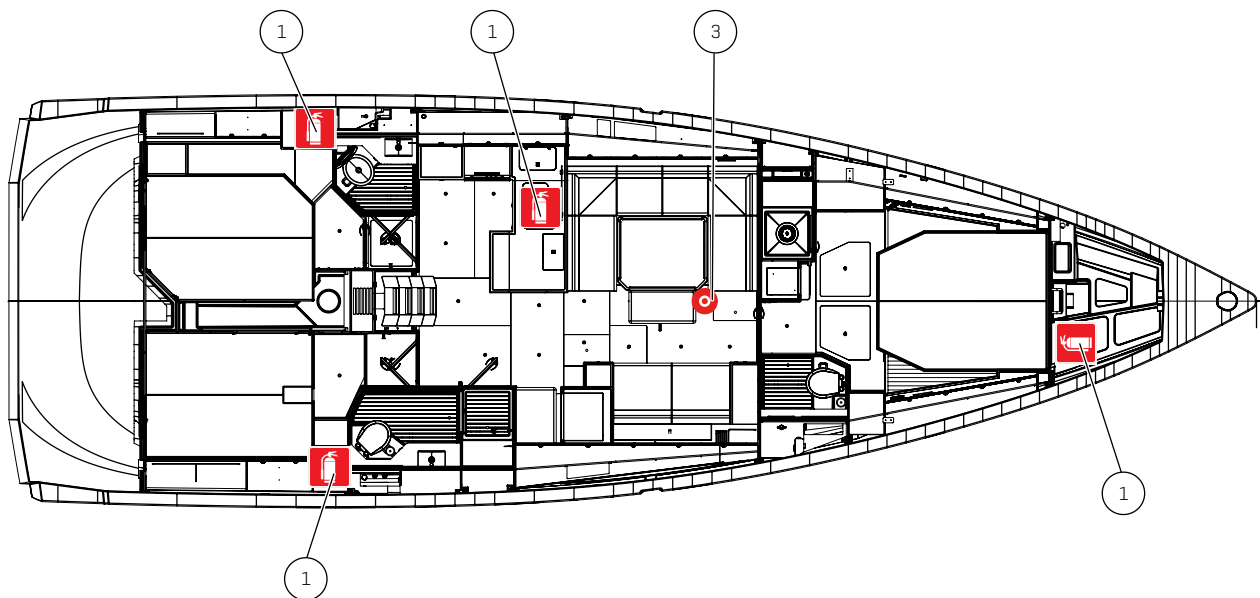
Bitte dazu die nachfolgenden Zeichnung beachten. Es ist ratsam, sich von diesen Plänen Kopien anzufertigen und diese an Bord in den Kabinen auszuhängen oder auszulegen. Bitte beachten Sie die spezifischen Handbücher bzw. Produktbeschreibungen der einzelnen Löscher und Anlagen.

8.11.3. Lage der Feuerlöscher an Deck [1 Stück]



8.11.4. Lage der Feuerlöscher unter Deck

Die Einbaupositionen der Feuerlöscher sind jeweils mit einem Aufkleber auf den Möbel gekennzeichnet.



Pos.	Anzahl	Beschreibung der Position	Art des Löscher ¹
1	je 1	Feuerlöscher unter Deck: in der Küche unter der Spüle, im Schrank in Achterkoje STB / BB, in Vorschiffskabine unter dem Bett STB	"Gloria 2kg ABC Pulver 89B - Löschmittel SP 152 / 07 - 15 Bar Stickstoff"
2	1	Feuerlöscher auf Deck: Backskiste BB	"Gloria 2kg ABC Pulver 89B - Löschmittel SP 152 / 07 - 15 Bar Stickstoff"
3	1	Rauchmelder	Rauchmelder Cavius [10 Jahre Batterie]

¹ Die Art des Feuerlöschmittels ist eine Empfehlung auf der Grundlage der in der Europäischen Union geltenden Rechtsvorschriften. Die lokale Gesetzgebung kann abweichen. Bitte prüfen Sie die für Sie geltenden Anforderungen, bevor Sie Ihre Yacht in Betrieb nehmen.

8.12. Fluchtwege allgemein



Information

- » Alle Ausgänge, außer den normal genutzten Hauptaussängen sowie Luken mit Stufen, sind gesondert beschildert!
- » Es ist ratsam, sich von diesen Plänen Kopien anzufertigen und diese an Bord in den Kabinen auszuhängen oder auszulegen.



Achtung – Es liegt in der Verantwortung des Bootseigners / Führers ,

- » die Mannschaft über die Fluchtwege und der Ausgänge zu informieren.
- » die Markierung der Fuchtwege und besonderen Hilfsmittel wie etwa Stufen und Leitern regelmäßig zu kontrollieren.



Warnung

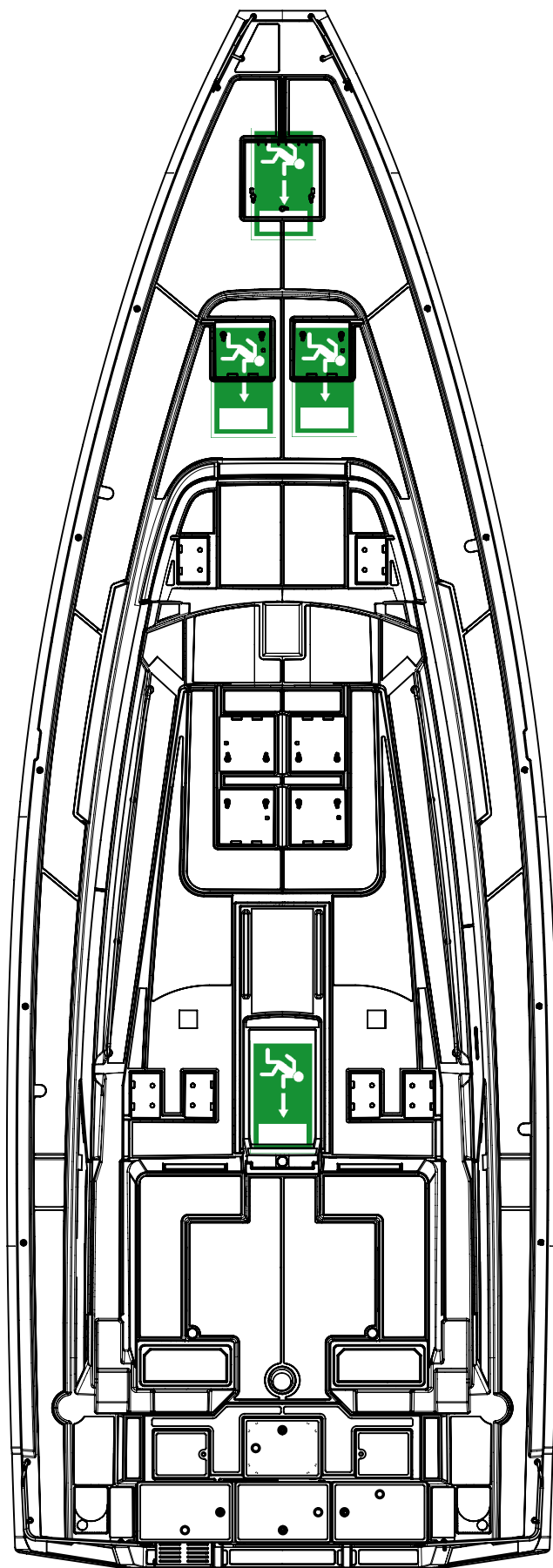
- » Blockieren Sie niemals Fluchtwege und Ausgänge, auch nicht kurzfristig!
- » Der Aufenthalt in der achteren Dinghy-Garage ist nur bei bei offen bleibender Decks Luke oder Badeplattform erlaubt.

Es gibt folgende Fluchtluken / Öffnungen auf Ihrer Yacht, beachten Sie auch die nachfolgenden Übersichtspläne:

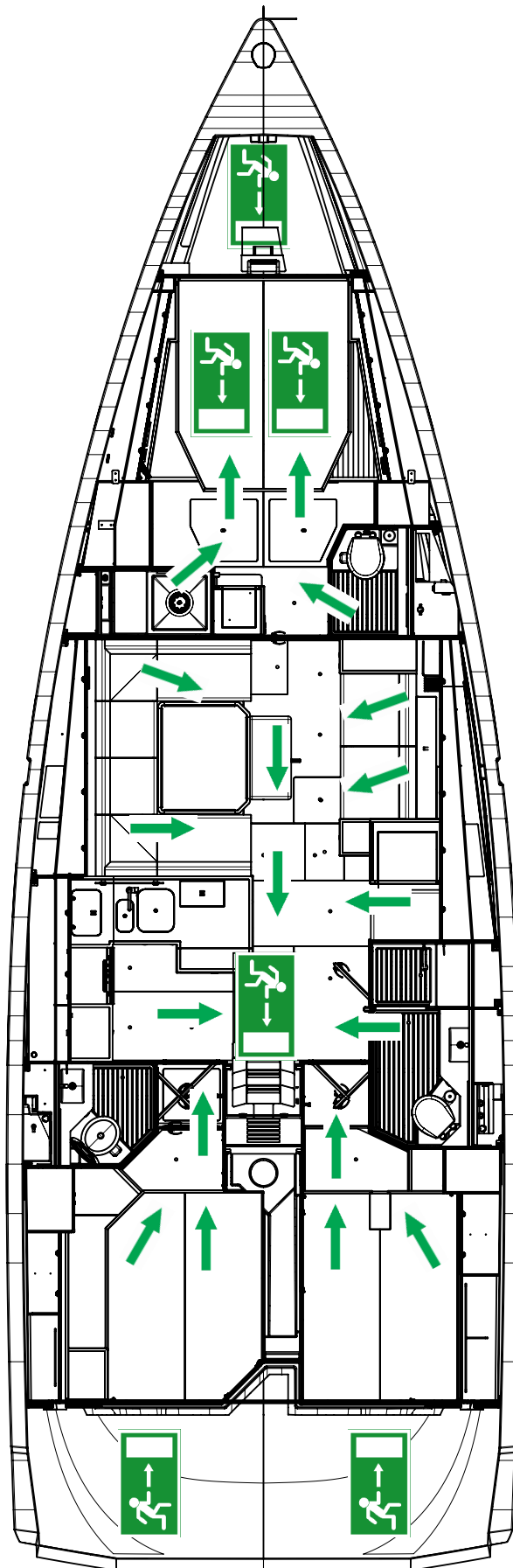
8.12.1. Fluchtwege im Überblick

Art der Öffnung	Positon und Bemerkungen
Fluchtluken vorn	Ausstieg über der vorderen Eignerkoje, Trittstufe auf vorderer Koje (Achtung, diese befindet sich unter der Matratze und muss ausgeklappt werden,
Niedergang	Niedergang vom Cockpit zu den Kabinen bzw. aus dem Salon ins Freie
Decksuke	Ausstieg aus der Tendergarage – Decks luken im Cockpitboden

8.12.2. Fluchtwegeplan an Deck



8.12.3. Fluchtwegeplan unter Deck

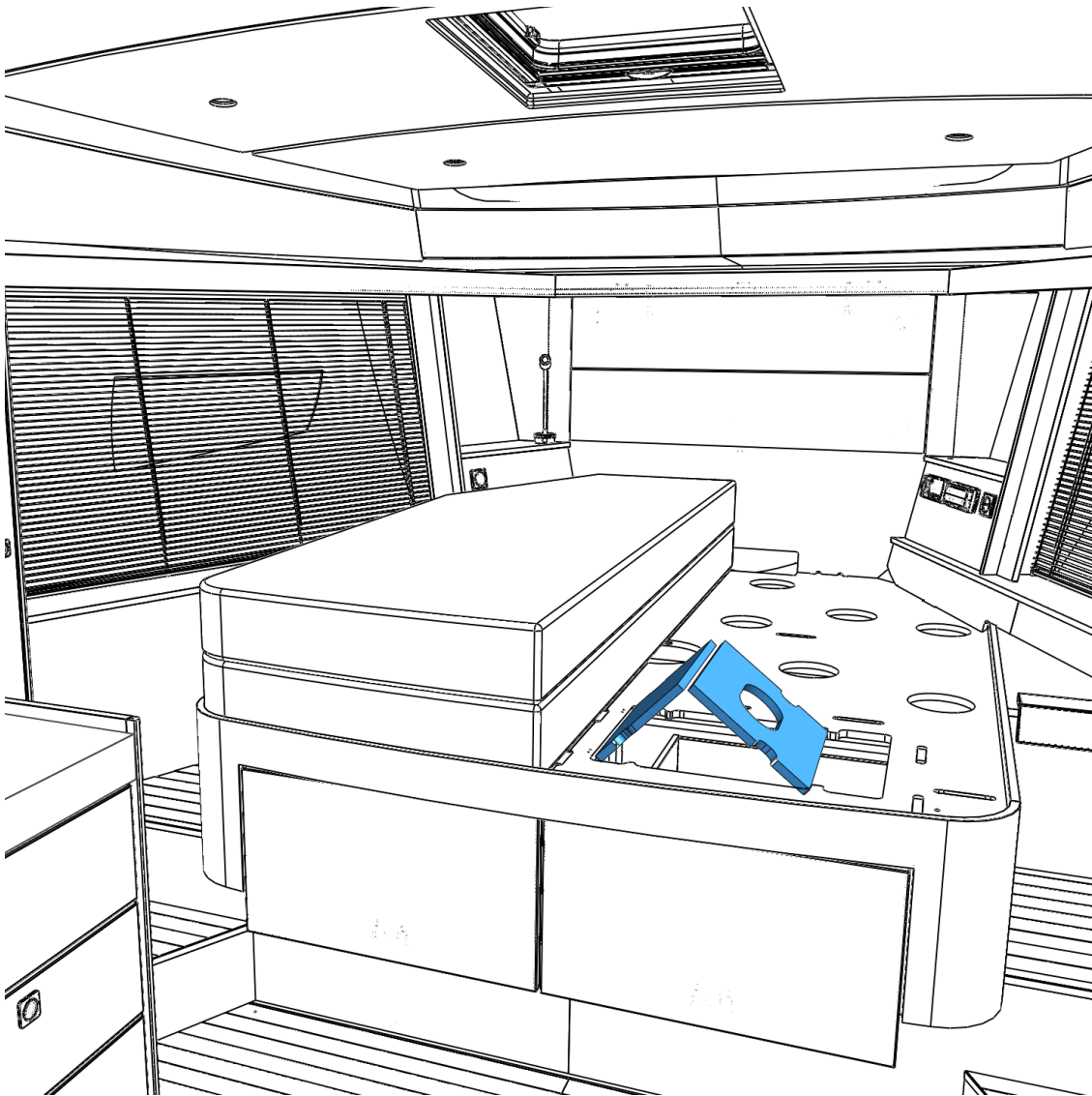


8.12.4. Notausstieg vorn / Klappstufe in Bettauflage



Zur besseren Erreichbarkeit der über der Eigenerkoje gelegenen Fluchtluken ist eine klappbare Trittstufe vorgesehen. Klappen Sie die Matratzen hoch und legen diese beiseite; dann das zweiteilige Klappelement in der unten dargestellten Position beklemmen. Nun kann die dabei oben liegende Kante zwischen den beiden Elementen als Tritt verwendet werden um die Fluchtluke besser zu erreichen. Stellen Sie sicher, dass alle Besatzungsmitglieder in die Handhabung entsprechend eingewiesen werden.

Die nachfolgende Darstellung ist generisch und weicht in Einzelheiten von Ihrem Boot ab, prinzipiell ist diese aber geeignet, die Funktionsweise zu erklären.



8.13. Rettungsinsel

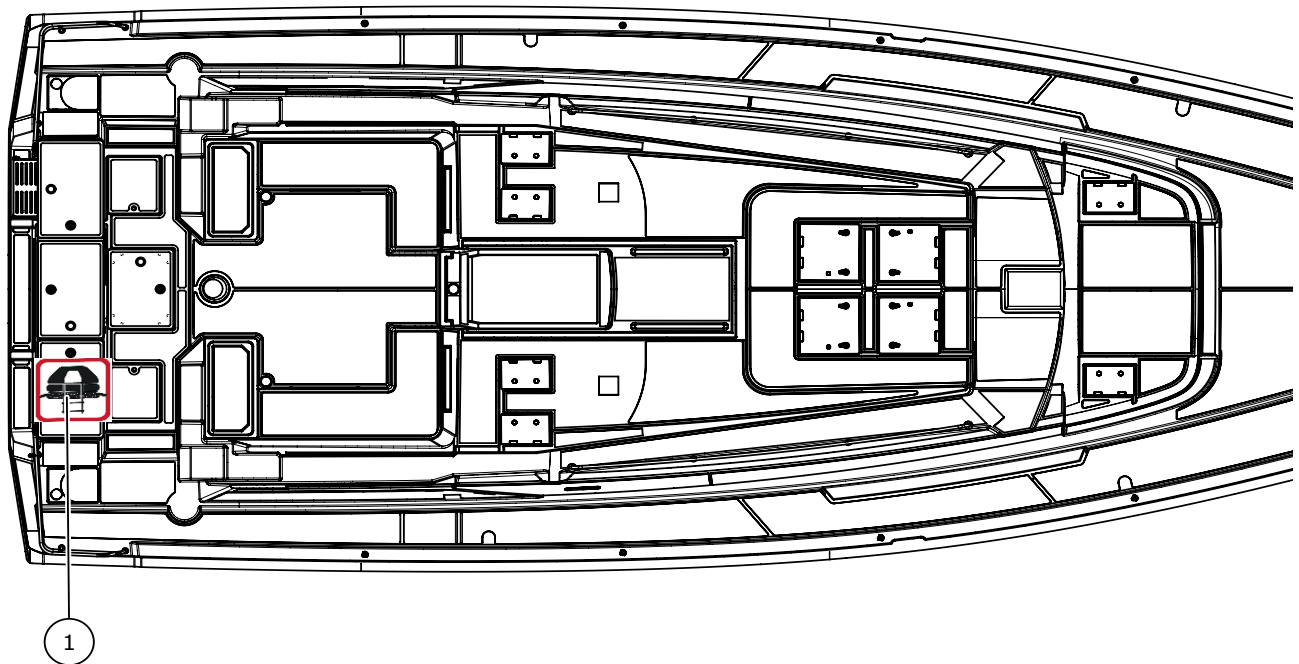
BAVARIA-Boote werden grundsätzlich ohne Sicherheitsausrüstung ab Werft ausgeliefert. Es ist die Pflicht des Bootsführers dafür Sorge zu tragen, dass sich stets eine zugelassene und gebrauchsfähige Sicherheitsausrüstung an Bord befindet. Rettungsinseln können im Bereich der Stufen nach achtern auf der Steuerbord Seite hinter der Steuersäule gestaut werden, bitte beachten Sie, dass dieser Platz dementsprechend durch einen Schild markiert wird und die Besatzung und Ihre Gäste vor Antritt der Reise über die Rettungsmittel und deren Gebrauch informiert werden. Es empfiehlt sich eine Einweisung mit Entnahme der Insel aus dem Staufach.

Die Rettungsinseln können an der folgenden Stelle gestaut werden:



» im Bereich der Stufen nach achtern auf der Steuerbord Seite hinter der Steuersäule

8.13.1. Cockpitlayout mit Stauplätzen der Rettungsinseln



8.14. Grundberührung



Achtung - Bei Grundberührung:

- » Blockieren Sie niemals die Fluchtwege und Ausgänge!!
- » Kontrollieren Sie umgehend die Wasserdichtigkeit des gesamten Rumpfes, zuerst im Bereich der Bilge, dann im Bereich des Kiels und dort vor allem der Kielbolzen, der Ruderwellen und der Antriebswellenanlage, hier im Besonderen an den Stellen, an denen der Antrieb aus dem Rumpf austritt.
- » Kontrollieren Sie die Struktur und Rumpfanhänge noch einmal nach Ihrer Rückkehr in den Hafen.
- » Kehren Sie auf jeden Fall nur mit reduzierter Geschwindigkeit in den Hafen zurück, bergen Sie die Segel und sorgen Sie durch besonders vorsichtige Fahrweise dafür, dass das Boot möglichst wenig dynamische Belastung erfährt.
- » Untersuchen Sie den Unterwasserbereich des Bootes an Land!

8.14.1. Borddurchlässe [zur Übersicht der Borddurchlässe]

Die folgenden Rumpfföffnungen können in diesem Wasserfahrzeug installiert sein, dies ist abhängig von den installierten Optionen.

Pos.	Beschreibung	Pos.	Beschreibung
1	Saildrive	17	Auslass el. Bilgepumpe Ruderraum
2	Auspuff Motor	18	Auslass manuelle Bilgepumpe
3	Ruderlager	19	Cockpit Lenzung
4	Echolot	20	Lenzung Ankerkasten
5	Bugstrahlruder [Option]	21	Entlüftung Treibstofftank
6	Heckstrahlruder [Option]	22	Lenzung Gaskasten [Deck] BB/STB
7	Anode	23	Einlass Generator [Option]
8	Einlass Klimaanlage [Option]	24	Auslass Generator [Option]
9	Auspuff Klimaanlage [Option]	25	Auslass Waschbecken T-Räume/Dusche
10	Entlüftung für Fäkalientank	26	Auslass Waschbecken Küche
11	Auslass Fäkalientank	27	Auslass Waschbecken Wetbar
12	Entlüftung Abwassertank [Option]	28	Auslass Duschpumpe
13	Auslass Abwassertank [Option]	29	Einlass Toilettenspülung
14	Entlüftung Frischwasser	30	Unterwasserbeleuchtung [Option]
15	Auslass el. Bilgepumpe Bug	31	Magic reboarding Eintritt
16	Auslass el. Bilgepumpe Messe	32	Magic reboarding Austritt

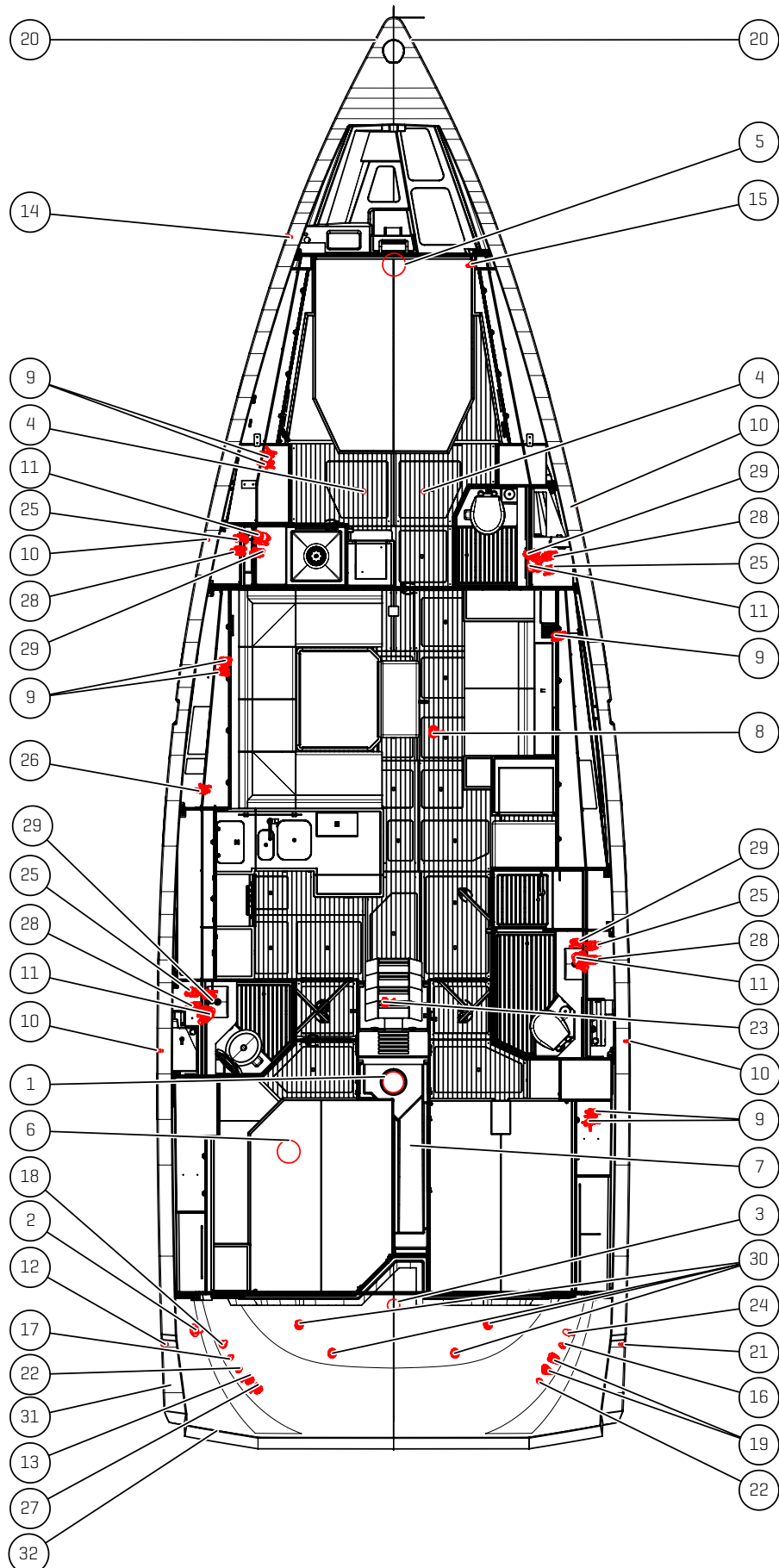
Die Rumpfdurchbrüche sind besonders gefährdete Bereiche, dort ist ein Wassereintrich besonders wahrscheinlich, deshalb sollten diese Bereiche regelmäßig auf ihren Zustand hin kontrolliert werden. Ventile sollten ebenfalls regelmäßig bedient werden, um eine freie und reibungslose Drehung zu gewährleisten. Zusätzlich ist zu empfehlen, dass alle Rumpfdurchlässe möglichst geschlossen bleiben während das Wasserfahrzeug unbesetzt ist; dies gilt nicht für Abläufe von Rezessen und Bilgenauslässe, sowie Kühlwasseröffnungen, die zum Betrieb des Bootes notwendig sind.



Information - Wartung

- » Bei Kugelventilen ist es recht einfach zu erkennen, ob sie geschlossen oder offen sind:
 1. GESCHLOSSEN: Hebel steht quer zum Schlauch oder Rohr
 2. OFFEN: Hebel steht in Richtung des Schlauchs oder Rohrs
- » Borddurchlässe müssen in regelmäßigen Abständen auf Dichtigkeit geprüft werden. Ventile sind nachzuziehen und auf gute Gängigkeit zu prüfen
- » Schlauchschellen sind auf festen Sitz und Korrosionsschäden zu kontrollieren
- » Schläuche können spröde werden und müssen öfter untersucht werden

8.14.2. Lage der Borddurchlässe (Planstand inkludiert die Optionen)



8.15. Transport, Kranen, Slippen und Lagerung

Ihre C50 ist für den Einsatz im Wasser konzipiert und gebaut. Sie kann aber natürlich auch über Land transportiert werden. Wegen der Abmessungen kommt aber hier nur ein Spezialtransport einer versierten Firma mit einem geeigneten Fahrzeug in Frage.

Boote werden heute per Kran oder mit anderen speziellen Hebezeugen, wie zum Beispiel einem Travellift bewegt. Nach Möglichkeit soll dabei eine Traverse zum Einsatz kommen um die seitlichen Schubkräfte auf das Boot zu reduzieren.



Achtung

- » Das Boot ist beim Heben zu sichern, mit Vor- und Achterleinen. Die Gurte sind beim Kranen vor einem Verrutschen zu sichern.
- » Der Aufenthalt unter schwebenden Lasten ist selbstverständlich verboten!

8.15.1. Kranen

In vielen Häfen werden Yachten mit Kran und Heißgeschirr an Land gesetzt. Dabei müssen die Gurte der Festigkeit des Bootskörpers und der Gewichtsverteilung entsprechend platziert werden. Das Boot sollte möglichst waagrecht im Kran hängen, entsprechend seines ordnungsgemäßen Trimms im Wasser. Achten Sie besonders auf die Ruderblätter und die Antriebswelle mit Propeller und Wellenbock.

Sollten Sie denselben Kran öfter verwenden, empfehlen wir Ihnen, die Positionen der Gurte mit Klebemarkierungen unterhalb der Decksante zu markieren.

Beachten Sie unbedingt, dass Optionen und zusätzliche, aber auch entfernte Gewichte eine veränderte Position der Schlaufen zur Folge haben können, Sie müssen dann auch die Markierungen für die Schlaufenpositionen ändern. BAVARIA übernimmt keine Verantwortung für den Kranvorgang.



Achtung-Gefahr: Besonders zu beachten sind:

- » Es dürfen sich während des Kranvorgangs keine Personen an Bord befinden.
- » Jede Änderung der Gewichte, wie etwa Flüssigkeiten in den Tanks, Personen an Bord etc. wird in einer veränderten Schwerpunktlage resultieren.
- » Die Breite der Aufhängepunkte quer zum Schiff muss auf jeden Fall breiter sein als die größte Breite des Schiffes.
- » Lassen Sie den Kranvorgang von qualifiziertem und versicherten Personal ausführen.

8.15.2. Slip

Wird die Yacht mit einer konventionellen Slipanlage an Land genommen, kann sie dabei auf dem Kiel stehen. Die Yacht ist dabei in einem instabilen Zustand und muss deshalb sowohl nach den Seiten als auch nach vorn und hinten gegen Umfallen gesichert werden.



Achtung: Besonders zu beachten sind:

- » Es dürfen sich während des Slipvorgangs keine Personen an Bord befinden.
 - » Das Schiff muss gegen kippen und neigen gesichert sein
 - » überlassen Sie das Slippen „immer“ einem Fachbetrieb mit entsprechender Fachkenntnis
- » Im besten Falle steht die Yacht in einem maßgefertigten Lagergestell, das die Druckbelastung an der richtigen Stelle auf den Rumpf aufbringt.
 - » Für eine längere Lagerung der Yacht wird die Verwendung eines geeigneten Transport- und Lagergestells unbedingt empfohlen. Ihr Händler und Servicepartner wird sich hier gerne um Ihre Belange kümmern.

8.15.3. Lagerung

Die Yacht soll grundsätzlich nur unter Verwendung eines passenden Transport- und Lagergestells länger gelagert werden. Eine Dreipunkt-Lagerung ist nicht zulässig. Die Außenhaut ist mit Vorsicht zu behandeln. Die Auflagerung sollte immer flächig erfolgen. Die Auflagerflächen sollten dabei möglichst groß und nicht zu weich gepolstert sein. Beim Unterstützen des Rumpfes sollten alle Stützen gleichmäßig belastet werden. Bezüglich der sonstigen Maßnahmen bei längeren Standzeiten, vor allem über Kälteperioden hinweg, beachten Sie bitte auch die Maßnahmen, die unter Punkt „Winterlager“ beschrieben sind.

Die optimalen Bereiche zur Lagerung und zum Aufpallen liegen immer im Bereich eines internen, tragen Schotts. Tragen Sie Sorge dafür, dass die Auflagerpunkte immer in einem solchen, hinreichend unterstützten Bereich liegen.

9. Wartung / Pflege / Arbeiten am Boot



Achtung

- » Änderungen, die die Sicherheit des Wasserfahrzeuges betreffen, sollten vor der Ausführung begutachtet und von kompetenten Personen dokumentiert werden. (zum Beispiel das Installieren eines zusätzlichen Wassertanks, Änderungen an der Elektrik etc.!)
- » Jede Änderung in der Verteilung von Gewichten kann die Stabilität, den Trimm und das Fahrverhalten des Bootes erheblich beeinflussen.

9.1. Wartung an elektrischen Anlagen



Information

- » Stellen Sie sicher, dass alle Kabel fest gehalten sind.
- » Kontrollieren Sie alle Kabelisolationen auf Anzeichen von Defekten und Scheuerstellen.
- » Kontrollieren Sie alle Anschlüsse auf Korrosion – korrodierte Anschlüsse und Stecker sollten ersetzt oder wenigstens sorgfältig gereinigt werden.
- » Schrauben Sie alle Verbindungen fest und sprühen diese mit einem geeigneten Konservierungsmittel ein.



Achtung

- » Um Funkenschlag und Schäden an der Lichtmaschine zu vermeiden, lösen Sie vor Arbeiten an der elektrischen Anlage des Motors immer die Batteriekabel.
- » Der elektrische Anschluss von Geräten darf nicht an Voltmeteranschlüssen erfolgen



Warnung

- » Arbeiten an elektrischen Anlagen können gefährliche Stromschläge und Funkenschlag auslösen.
- » Schalten Sie **vor** der Kontrolle von elektrischen Kabeln und Verbindungen immer alle Stromquellen und Batterien an den Schaltern und Schaltanlagen ab und ziehen Sie die Sicherungen aus den entsprechenden Steckplätzen.

9.2. Wartung

9.2.1. Reinigung

Gelcoat erhält nur seinen Glanz, wenn es mit geeigneten Mitteln regelmäßig gepflegt und vor UV-Einstrahlung geschützt wird. Ansonsten sind Farbveränderungen oder Strukturveränderungen wahrscheinlich.

Säubern Sie Ihre Yacht möglichst sofort, wenn diese aus dem Wasser genommen wird. Hochdruck-Reinigungsgeräte können eventuellen Bewuchs unter Umständen gut entfernen. Für die Pflege der Oberflächen sind im Handel verschiedene Produkte erhältlich. Für Schiffe im Salzwasser-Einsatz gilt: Reste von Salz binden das Wasser und führen zu beschleunigter Korrosion. Wo immer es möglich ist, sollten Sie die Yacht daher mit Frischwasser abspülen.

Es dürfen nur spezielle, biologisch abbaubare Bootsreinigungsmittel verwendet werden. Verwenden Sie auf keinen Fall Scheuermittel. Diese zerkratzen und bleichen die Oberfläche aus. Starke Verschmutzungen sollten Sie mit Frischwasser und Pflegemittel abreiben. Zum Entfernen von Kalkflecken (getrocknete Wassertropfen) verwenden Sie am besten Weinessig.

Zur Reinigung und Pflege der Polster verwenden Sie am besten handelsübliche Polsterreiniger. Vor der Anwendung sollten Sie die Verträglichkeit der Reinigungsmittel mit Ihrem Polsterbezug an einer nicht sichtbaren Stelle auf kleinen Flächen testen.

Bei mangelnder Reinigung, Pflege und Belüftung von textilen Produkten wie Polster, Sprayhood oder Bimini kann es zu Stock- oder Schimmelbildung kommen. Durch UV-Einstrahlung ist eine langfristige Farbveränderung nicht auszuschließen.

Der Unterwasseranstrich sollte periodisch erneuert werden. Dies verhindert den Bewuchs mit Algen und Muscheln. Auch sollte der sich im Wasser befindliche Teil des Bootes von Zeit zu Zeit mit einem Hochdruckreiniger abgespritzt werden.

9.2.2. Pflege des Decks und der Decksbeläge

Holz bekommt durch Witterungseinflüsse eine natürlich graue Farbe, ohne dass die Eigenschaften des Holzes dadurch stark beeinträchtigt werden. Trotz seiner witterungsbeständigen Eigenschaft ist bei Holz die Verwendung eines Schutzanstriches teilweise erforderlich.

Pflegemittel:

Holzschutzöle sind penetrierende Produkte, die tief in das Holz eindringen und unter Einfluss von Wärme und Feuchtigkeit die Flankenhaftung der Verfüugungsmaterialien beeinträchtigen können. Dies kann zu Ablösungen von den 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 Holzdecks, sowie zum Teil gerissene Fugen.

Teak cleaner – sollten nur eingesetzt werden, wenn diese außer neutraler Seife keine anderen Bestandteile besitzen. 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 Holzdecks mit klarem Wasser, ggf. unter Zusatz einer geringen Menge neutraler Seife und einem Dweil / Wischmob. 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 auf keinen Fall zu empfehlen.

Bei langen Hitze- und Trockenperioden sollte das Deck regelmäßig gewässert werden, um eine übermäßige Austrocknung des Holzes zu verhindern. Ein zu starker Feuchtigkeitsverlust führt zu einem Schwund des Holzes und somit zu einer Stressbelastung der Fugen. Dies kann unter ungünstigen Umständen zu frühzeitiger Alterung und / oder undichten Stellen in den Fugen führen.

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

9.2.3. Pflege von Edelstahl

Die Korrosionsfestigkeit des Edelstahls beruht darauf, dass er mit dem Luftsauerstoff eine dünne Haut bildet, die ein elektropositives Potential aufweist. Die Fachleute nennen dies 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.

Weisen die Edelstahlbeschläge Ihres Bootes schon bräunliche Verfärbungen auf, so eignen sich fast alle handelsüblichen Metallputzmittel zur Pflege der Edelstahlbeschläge am Boot z.B. ganz normale Politur wie sie für den Rumpf verwendet wird.

9.2.4. Segel

Die Segel sind aus Dacron hergestellt. Dieses Material ist sehr robust und widerstandsfähig. Segel dieser Bauart bleiben sehr lange in Form. Die Folie laminierter Tuche muss besonders vor der Berührung scharfkantiger Beschläge geschützt werden. Überprüfen Sie deshalb bitte vor dem ersten Setzen Ihres Segels sorgfältig das stehende und laufende Gut, wie z.B.: Salingsnocken, nicht abgeklebte 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 Relingdraht schamfilen kann.



Hinweis und Information

- » 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, die Kugeln fallen unter Umständen leicht aus den Lagern;
- » verwenden Sie ein Stück Schiene mit geschlossenen Enden um nicht alle Kugeln am Deck zu zerstreuen.

9.2.5. Anstriche

Sprechen Sie mit Ihrem Lagerbetrieb oder Ihrer Servicewerft, wenn Sie Fragen zu Anstrichen haben. Sie sollten möglichst bei einem in sich abgestimmten System eines Herstellers bleiben.

Verschleiß- und Austauschteile

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

9.2.6. 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.

9.2.7. Winterlager

Ihr Boot und dessen Anlagen, sowie die diversen Einrichtungen an Bord können Schaden erleiden, wenn Sie keine ausreichenden Vorkehrungen für den Winter treffen. Über die Maßnahmen zum Winterlager wurden an verschiedenen Stellen schon gezielte Hinweise gegeben. Allgemein sollte gelten:

- » Auch Winterlagerbetriebe müssen dem Stand der Technik entsprechen. Das gilt sowohl für die Umgebungsbedingungen 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 die Mit-Wassersportler nicht zu beeinträchtigen.

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

- » Schiffspapiere und andere Dokumente (dieses Handbuch zum Beispiel)
- » Seekarten, Bücher, Instrumente
- » Matratzen, Polster, Decken und Schlafsäcke
- » Nahrungsmittel
- » Sicherheitsausrüstung
- » Schlauchboot und Rettungsinsel
- » Segel und Bimini Tops
- » Gasflaschen
- » Leinen und Schoten

9.2.8. Befolgen Sie die Hinweise in der Motoren-Bedienungsanleitung.

- » Lagern Sie die Batterien in geladenem Zustand an einem belüfteten frostsicheren Platz.
- » Fetten Sie alle beweglichen Steuerkabel und -komponenten der Steueranlage.
- » Lösen Sie die Leitung der Gasflaschen und lagern Sie die Flaschen an einen sicheren geeigneten Ort.
- » Ersetzen Sie Bauteile, deren Funktion oder Zustand zweifelhaft erscheinen.

9.2.9. Tipps

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

- » Reinigen Sie die Geber für Log und Lot.
- » Die elektrischen Systeme sollten Sie 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.
- » Leeren Sie alle Tanks, die keinen Kraftstoff enthalten komplett.
- » Leeren Sie die Toiletten.
- » Entfernen Sie jegliches Wasser aus dem Boot und schützen Sie das Boot vor dem Eindringen von Regenwasser.



- » Die WC-Anlage und das ganze Frischwassersystem muss bei Frostgefahr entleert werden.
- » Der Seewasserkreislauf der Motorenanlage muss bei Frostgefahr entleert werden oder mit geeignetem Frostschutzmittel entsprechend geschützt werden.
- » Das Ruder sollte so befestigt sein, dass keine Ruderbewegungen möglich sind. (Dieses lässt sich schon mit dem Feststellen des Rades erreichen).

Grundsätzlich sollten Sie die Wartung sowie die Vorbereitung für das Winterlager und das „auswintern“ des Motors einem Fachbetrieb übertragen, Folgendes ist aber auf jeden Fall zu unternehmen:

- » Kraftstofftanks vollständig befüllen, um die Kondensation von Wasser so gering wie möglich zu halten
- » Opferanode am Propeller wechseln (falls erforderlich)
- » Kühlwasser des Motors entleeren und den Anweisungen des Herstellers folgen. Stellen Sie sicher, dass das Motorkühlwasser die entsprechende Konzentration von Frostschutzmittel enthält.
- » Entspannen aller Riemen (Generator-Lichtmaschine, andere motorgetriebene Aggregate).

9.2.10. Mast und Takelage:

Es wird sicher nicht immer möglich sein, all die folgenden Anforderungen zu erfüllen, es ist jedoch empfehlenswert die nachfolgenden Arbeiten zum einwintern auszuführen:

- » 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, danach trocken lagern.
- » Waschen aller Umlenkrollen im Mast und Baum. (nach dem Trocknen mit Fett schmieren).

10. Umweltschutz

Bereits in der Entwicklung war BAVARIA sehr darauf bedacht, die Umwelt nicht unnötig zu belasten. Es gibt eine Reihe von Bestimmungen und Tipps den Umweltschutz betreffend. Wir dürfen Sie bitten, diese bei der Nutzung des Bootes zu beachten. Nachfolgend listen wir einige spezielle Hinweise zur umweltgerechten Nutzung Ihres Bootes auf.

Tragen Sie mit einem verantwortungsvollen Umgang mit Ihrem Boot dazu bei, dass die Natur nicht mehr als unvermeidbar beeinträchtigt wird.

Bitte beachten Sie nachfolgende Abschnitte!

10.1. Kraftstoffe und Öle

Kraftstoffe und Öle belasten die Umwelt in besonderem Maße, da sie nur über einen längeren Zeitraum abgebaut werden. Sie können die Natur beeinträchtigen und Schädigungen bewirken.

Gehen Sie an Bord mit diesen Stoffen sorgsam um, so dass beim Tanken, Einfüllen oder Entleeren nichts über Bord geht. Beim Betanken Ihrer Yacht sollten Sie besondere Vorsicht walten lassen. Ein Lappen um den Einfüllstutzen kann verhindern, dass Kraftstoff von der Zapfpistole in das Wasser gelangt. Weitere Hinweise zum maximalen Füllstand erhalten Sie in Abschnitt Betankung mit Kraftstoff. In Ihrem Motoren-Handbuch finden Sie zudem ein Diagramm mit der Kurve des spezifischen Kraftstoff-Verbrauchs. Diese gibt Ihnen einen guten Hinweis auf die günstigste Motordrehzahl.

Achten Sie besonders vor dem Lenzen des Bootes darauf, dass sich kein Öl im Bilgenwasser befindet. Verwenden Sie dann spezielle Ölaufnahmemittel, um das Bilgenwasser zu säubern oder pumpen sie das Bilgenwasser in spezielle Kanister ab, die Sie dann an Land ordnungsgemäß der Entsorgung zuführen.

10.2. Abfälle

Abfälle gehören nicht ins Wasser – das ist für Wassersportler eine Selbstverständlichkeit. Das gilt auch für biologisch abbaubare Abfälle und Glas sowie Metalle. Sie sollten in einer der Backskisten einen festen Platz für den Bordmüll vorsehen. Abfälle sollten getrennt an Land entsorgt werden.

10.3. Schall

Lärm ist heute eine der größten Umweltbelastungen. Ein nasser Auspuff eines Dieselmotors mit Schalldämpfer reduziert den Motorschall erheblich. Gummilager, elastische Kupplung und die Motorraum-Isolierung verringern die Schall-Emissionen zusätzlich. Vermeiden Sie dennoch ein zu schnelles Hochdrehen des Motors und reduzieren Sie die Drehzahl auf dicht befahrenen Gewässern.

10.4. Schwell

Natürliche Uferzonen reagieren empfindlich auf 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.

10.5. 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. Im Hafen ist grundsätzlich der Landanschluss dem laufenden Motor als Stromquelle vorzuziehen.

10.6. Antifouling, Anstriche

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

Muss der Antifouling-Anstrich dennoch 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.

Wir empfehlen nichttoxisches Antifouling zu verwenden.

10.7. Lackentferner

Die meisten Lackentferner enthalten aggressive Medien und sollten möglichst nicht verwendet werden. Mechanisches Abtragen der Farbschichten ist vorzuziehen. Entsorgen Sie diese Abfälle bitte umweltgerecht

10.8. Schmutzwasser

Die Yacht ist mit einem Tank zum Auffangen der Toilettenabwässer ausgerüstet. Abwässer können in Häfen in speziellen Abpumpstationen geleert werden. Es ist unbedingt darauf zu achten, dass auf Gewässern, auf denen ein Abpumpen verboten ist, die Verbindung zum direkten Auspumpen nach außenbords durch ein Seeventil verschlossen und gegebenenfalls sogar verplombt ist.

Die Kapazität des Tanks ist begrenzt. Soweit möglich, sollten Sie Toiletten in den Yachthäfen oder sonstigen Plätzen an Land benutzen.

Bitte beachten Sie unbedingt, dass es z. B. für die Ostsee Abkommen (MARPOL) gibt, die das Einbringen von Fäkalien aus Tanks verbietet. Einige Länder haben dafür spezielle Bestimmungen erlassen, die das Versiegeln der Bordauslässe vorschreiben.

10.9. Naturschutz

- » Tragen Sie mit verantwortungsvollem Umgang mit Ihrem Boot dazu bei, dass die Natur nicht mehr als unvermeidbar beeinträchtigt wird. Beachten Sie die Hinweise zu Naturschutzgebieten, Nationalparks und anderen Schutzgebieten.
- » Beachten Sie die geschriebenen und auch ungeschriebenen Regeln des praktischen Naturschutzes.
- » Befolgen Sie in Naturschutzgebieten unbedingt die geltenden Vorschriften, sofern ein Befahren solcher Gewässer gestattet ist.
- » Beobachten und fotografieren Sie Tiere möglichst nur aus der Ferne. Laufen Sie im Bereich der Watten keine Seehundbänke an, damit die Tiere nicht gestört oder vertrieben werden. Halten Sie mindestens 300 m Abstand (möglichst mehr) zu Liegeplätzen von Seehunden und Vogelansammlungen und bleiben Sie auf jeden Fall in der Nähe des markierten Fahrwassers. Fahren Sie in diesen Bereichen nur mit niedriger Fahrstufe.
- » Beachten Sie auch die internationalen Abkommen über die Reinhaltung der Meere.

11. 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 Ihnen die Beschäftigung mit den einzelnen Kapiteln hilft, die technischen Systeme und deren Prinzipien zu verstehen. Sinn des Handbuchs ist es, Ihnen die CE-relevanten Themen, vor allem die Sicherheit betreffend, näher zu bringen.

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.



Achtung

- » **Wer für den Notfall gerüstet ist, den trifft es meistens nicht. Falls ein solcher Notfall doch einmal eintritt sollte die Yacht für alle diese Fälle mit den richtigen Hilfsmitteln ausgerüstet sein.**

Hinweis:

Wir arbeiten ständig an der Weiterentwicklung unserer Yachten. 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 bzw. keine Beschreibung in der Eignermappe 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 Umfange übernimmt.

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

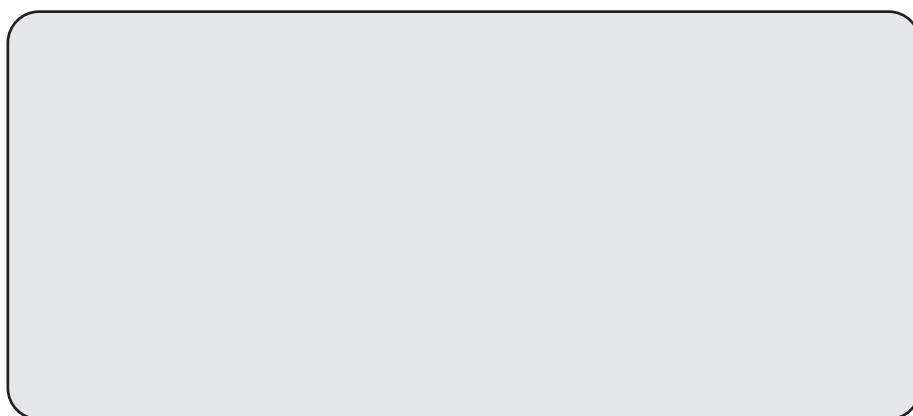
11.9.1. Mitgelieferte Dokumentationen

- » BAVARIA C50 Handbuch mit Konformitätserklärung
- » Anleitungen und Handbücher zu optional gelieferten Teilen und Standardbauteilen

12. Identitätsnachweis

[auszufüllen durch den Händler bzw. Vertragspartner]

Händler	:	
Erstwasserung	:	
Datum [Auslieferung]	:	
Bootstyp und Version [Kiel]	:	BAVARIA C50
WIN	:	DE-BAV S50
Kommissionsnummer	:	
Name der Yacht:	:	
Motor [Fabrikat und Typ]:	:	
Motornummer	:	
Getriebe [Fabrikat, Typ, Untersetzung]	:	
Propeller [Fabrikat, Typ, Dimensionen]	:	
Händler	:	
Unterschrift	:	



Händlerstempel

ist der Vertreter unseres Unternehmens, der Ihnen die erforderliche Hilfe gewähren wird, wenn Probleme auftreten sollten. Sobald Sie Eigentümer geworden sind, füllen Sie bitte die nachfolgende Empfangsbestätigung aus und geben (oder schicken) diese unterschrieben dem Händler zurück, damit Sie dessen Garantieleistungen in Anspruch nehmen können.

13. Empfangsbestätigung

Hier sollte eine Karte über dem Platzhalter eingeklebt sein. Sollte dem nicht so sein, so wenden Sie sich bitte an Ihren Händler, er wird Ihnen diese Seite des Handbuches gerne kopieren und Sie ausfüllen lassen.

Empfangsbestätigung für das Eignerhandbuch:

Der Eigner des neuen Bootes ist verpflichtet eine Bestätigung für den Erhalt des Eignerhandbuches zu unterzeichnen.

Ich, der Unterzeichnende, bestätige den Erhalt des Eignerhandbuchs, und den dazu gehörigen Dokumentationen der Ausrüstungsteile, welche mit diesem Boot ausgeliefert wurden.

WIN Nummer: DE-BAV S50

Name: _____

Adresse: _____

Unterschrift: _____

14. Platz für Ihre Notizen

Bavaria Yachtbau GmbH · Bavariastr. 1 · D – 97232 Giebelstadt
Tel.: +49 (0) 9334 942 – 0; Fax: +49 (0)9334 942 – 1160
email: info@bavariayachts.com
web: www.bavariayachts.com

