# BAVARIA EIGNERHANDBUCH

# BAVARIA Cruiser 56

BAVARIA

# Inhalt


**1. Einführung 4**
**2. Verantwortung des Bootsführers 5**
**3. Über dieses Handbuch 6**
3.1. Handbücher zugekaufter und integrierter Produkte (Originalausrüstungshersteller) 6
3.2. Hinweisschilder 7
3.3. Erklärung der Gefahrenhinweise 8
**4. Entwurfskategorie und Zertifizierung 9**
4.1. Zertifizierung 9
4.2. Kennzeichnung des Bootes & CE Bescheinigung der Auslegungskategorie 9
4.3. Erläuterungen zur CIN und Herstellerschild 9
**5. Zertifizierung - Report des Germanischen Lloyd 11**
**6. Hauptdaten 12**
6.1. Segelmaße 12
6.2. Interieur des Bootes 15
6.3. Fest eingebaute Tanks 15
6.4. Decksplan des Bootes in der Aufsicht 17
6.5. Benennungen zu den Deckspläne 18
**7. Systeme (teilweise optional) 19**
7.1. Bilgenpumpen 19
7.2. Lichtplan 20
7.3. Elektrisches System an Bord 21
7.4. Gleichstromanlage 21
7.5. Abbildung der vorderen Seite des 12 Volt Panels 23
7.6. Schmelzsicherungen und Spannungsquellen an Bord 28
7.7. Wechselstromanlage (AC) 30
7.8. Kraftstoffanlage 34
7.9. Gasanlage 35
7.10. Strahlruder (Option) 40
7.11. Schwarzwasseranlage (Toilettenspülung) 40
7.12. Legende Leitungsplan 40
7.13. Toiletten und Abwasser 42
7.14. Steueranlage 42
7.15. Notsteuereinrichtung 43
7.16. Abbildung des Stauplatzes der Notpinne 44
7.17. Ankerwinde/Spill 44
7.18. Frischwasseranlage 45
**8. Navigation und Handhabung 46**
8.1. Einsatz der Maschinen 46
8.2. Motor und dessen Peripherie 47
8.3. Propeller 48
8.4. Sicht von den Steuerständen 49
8.5. Bedienungseigenschaften 49
8.6. Navigationsbeleuchtung 50
8.7. Ankern, Festmachen und Abschleppen - Sicherheitshinweise 50

8.8. Kollisionsverhütung 52
8.9. Betankung mit Kraftstoff 52
8.10. Lüftung der Kabinen 52
**9. Grundsätzliche Überlegungen 53**
9.1. Empfohlene Sicherheitsausrüstung 53
9.2. Maßnahmen bei schlechtem Wetter 54
9.3. Sicherung loser Ausrüstung 54
9.4. Stabilität - Risiko des Stabilitätsverlustes 55
9.5. Mann-Über-Bord - Risiko des Über-Bord-Fallens 56
9.6. Wiedereinstiegshilfen 57
9.7. Leckpfropfen 59
9.8. Allgemeines 59
9.9. Vollschlagen/Sinken - Flutungsgefahr 60
9.10. Brandgefahr/Brandschutz 61
9.11. Fluchtwege 64
9.12. Fluchtwege 64
9.13. Rettungsinsel 67
9.14. Grundberührung 67
9.15. Borddurchlässe (zur Übersicht der Borddurchlässe) 68
9.16. Transport, Kranen, Slippen und Lagerung 70
**10. Wartung/Pflege/Arbeiten am Boot 72**
10.1. Wartung an elektrischen Anlagen 72
10.2. Wartungsintervalle 73
10.3. Reinigung 74
10.4. Pflege des Decks und der Decksbeläge 74
10.5. Pflege von Edelstahl 75
10.6. Segel 75
10.7. Anstriche 75
10.8. Verschleiß- und Austauschteile 75
10.9. Reparaturen 76
10.10. Winterlager 76
**11. Umweltschutz 78**
**12. Abschließende Bemerkungen und Hinweise 80**
**13. Identitätsnachweis, Empfangsbestätigung 81**
**14. Empfangsbestätigung 82**
**15. Platz für Ihre Notizen 83**

# 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 Cruiser 56 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

Lutz Henkel

# 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 Seeschifffahrtsstraßen-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 Fahrtgebietes. 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 Führerscheinpflicht oder eine anderweitige gesetzliche Regelung. Informieren Sie sich deshalb bereits vor Antritt eines Törns über die lokalen Gegebenheiten.

**Vorbereitung**

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.

**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.**

# 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 beigefügten 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 kann 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. Handbücher zugekaufter und integrierter Produkte (Originalausrüstungshersteller)

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 die entsprechenden Optionen bei Ihrer Yacht verbaut wurden.

## 3.2. 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).

Elektrische Gefährdung
Gefahr durch elektrische Spannung

Feuergefahr - Gefahr

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

Gefahr von Bord zu fallen

Fluchtweg

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

Fluchtweg über zusätzlichen Tritt oder Leiter erreichbar

Ätzende und reizende Chemikalien

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

Kraftstoffeinfüllstutzen:
Buchstabe „D“ bedeutet „Diesel“ Kraftstoff

Schlaufenposition zum sicheren Anheben des Bootes

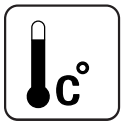
Öffnung zum Entleeren des Feuerlöschers von außen

Stauplatz für Rettungsmittel.
Schwimmwesten oder Rettungsinseln

Rettungsinsel - Stauplatz

Nicht Betreten / Quetschgefahr

Rutschgefahr




Heiße Bauteile / Gefahr durch Verbrühung

## 3.3. 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 94/25/EG, ergänzt durch die Direktive 2003-44-EC, erfüllt. Die dem Boot zugewiesene Auslegungskategorie wird im folgenden Abschnitt erläutert:

CE

**Die Segelyacht BAVARIA Cruiser 56 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.

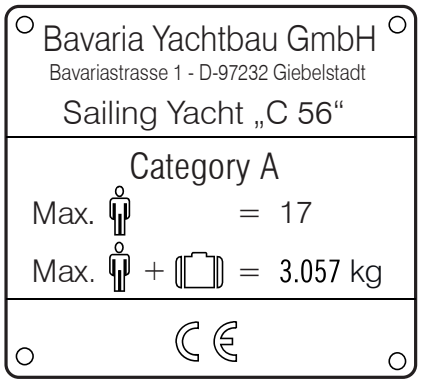
## 4.1. Zertifizierung

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 **Germanische Lloyd** mit Sitz in Hamburg beauftragt.

## 4.2. Kennzeichnung des Bootes & CE Bescheinigung der Auslegungskategorie

a. Identifizierung
Achtern auf Steuerbordseite wurde das Rumpfkennzeichen (CIN 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 sollten.




## 4.3. Erläuterungen zur CIN und Herstellerschild

Die **CIN Nummer** besteht aus einer Länderkennung. 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 Baugeginns (A-Januar, B-Februar, C-März etc.), die darauf folgende Ziffer entspricht der Endziffer des Jahres, in der der Bau des Bootes begann. Die letzten beiden Ziffern benennen das Modelljahr, also 11 zum Beispiel das Jahr 2011.

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 Hurrikanen oder Tornados hervorgerufen werden, ausgenommen. |
| Max. = 17 | Maximale, vom Hersteller empfohlene Personenzahl, wenn sich das Boot in dem seiner Entwurfskategorie entsprechenden Seegebiet (Wellenhöhe und Windstärke) befindet. |
| Max. + =3.057 kg | Maximale Zuladung bestehend aus 17 Personen (je 75 kg), Vorräten, Proviant und persönlicher Ausrüstung. Dies beinhaltet **nicht** die Gewichte der Tankinhalte. |
| CE | CE-Zeichen als Nachweis, dass das Boot entsprechend den Forderungen der Richtlinie geplant und gebaut wurde. |

**Information - Reffen**

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

# 5. Zertifizierung - Report des Germanischen Lloyd

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

## *EC Type Examination Certificate*

on examination subject to the Directive for Recreational Craft (94/25/EC), amended by 2003/44/EC, as per June 2003

| | |
|---|---|
| Record-No.: | **92145** |
| Manufacturer: | Bavaria Yachtbau GmbH<br>Bavariastraße 1<br>97232 Giebelstadt |
| Manufacturer's marking: | Bavaria Cruiser 56 |
| CIN-No. | DE-BAV H56A1 A 3 13 |
| Description: | Sailing Yacht, $L_H$ = 16,16 m, $B_H$ = 4,76 m,<br>$T_{deep\ keel}$ = 2,46 m $T_{shallow\ keel}$ = 2.02 m |
| Boat design category: | A - "Ocean" |
| Module: | B - „EC type-examination", Annex VII of the Directive |
| Basis of examination: | EN ISO 10087, EN ISO 14945, EN ISO 15085, EN ISO 10240, EN ISO 12215, EN ISO 12217-2, EN ISO 12216, EN ISO 9093, EN ISO 11812, EN ISO 15083, EN ISO 14946, EN ISO 9094-2, EN ISO 15084, EN ISO 10088, EN ISO 10133, EN ISO 13297, EN ISO 13929, EN ISO 10239 and EN ISO 8099 |
| Number of persons recommended: | 17 |
| Loaded displacement mass (mLDC), kg: | 22854 (Deep keel), 23235 (Shallow keel) |
| Maximum load (mMTL), kg: | 4258 |
| Maximum rated engine power, kW: | 81 |

Results of examination:

The product described above meets the essential safety requirements of Directive 94/25/EC, amended by 2003/44/EC, Annex I

**A.2.1 Craft Identification (CIN) - A.5.8 Discharge Prevention.**

Other documentation:

Examination reports Nos. 1/29 to 29/29 including pertinent design documents according to the annex of this certificate.

**Hamburg, 2013-01-18**

Germanischer Lloyd
**EU-Certification for Recreational Craft**
**Code-No. 0098**
**Head of Certification Body**

(Dirk Brügge)

The present Certificate remains the property of Germanischer Lloyd SE and may be used without any modifications only.
Any texts and advertising material published must not be contrary to contents of this Certificate.
Quoting of extracts, copying and circulation of the Certificate are not admissible.

Germanischer Lloyd SE, P.O.B. 11 16 06, 20416 Hamburg, Germany

# 6. Hauptdaten

Hauptabmessungen der Versionen Standard und Flachkiel

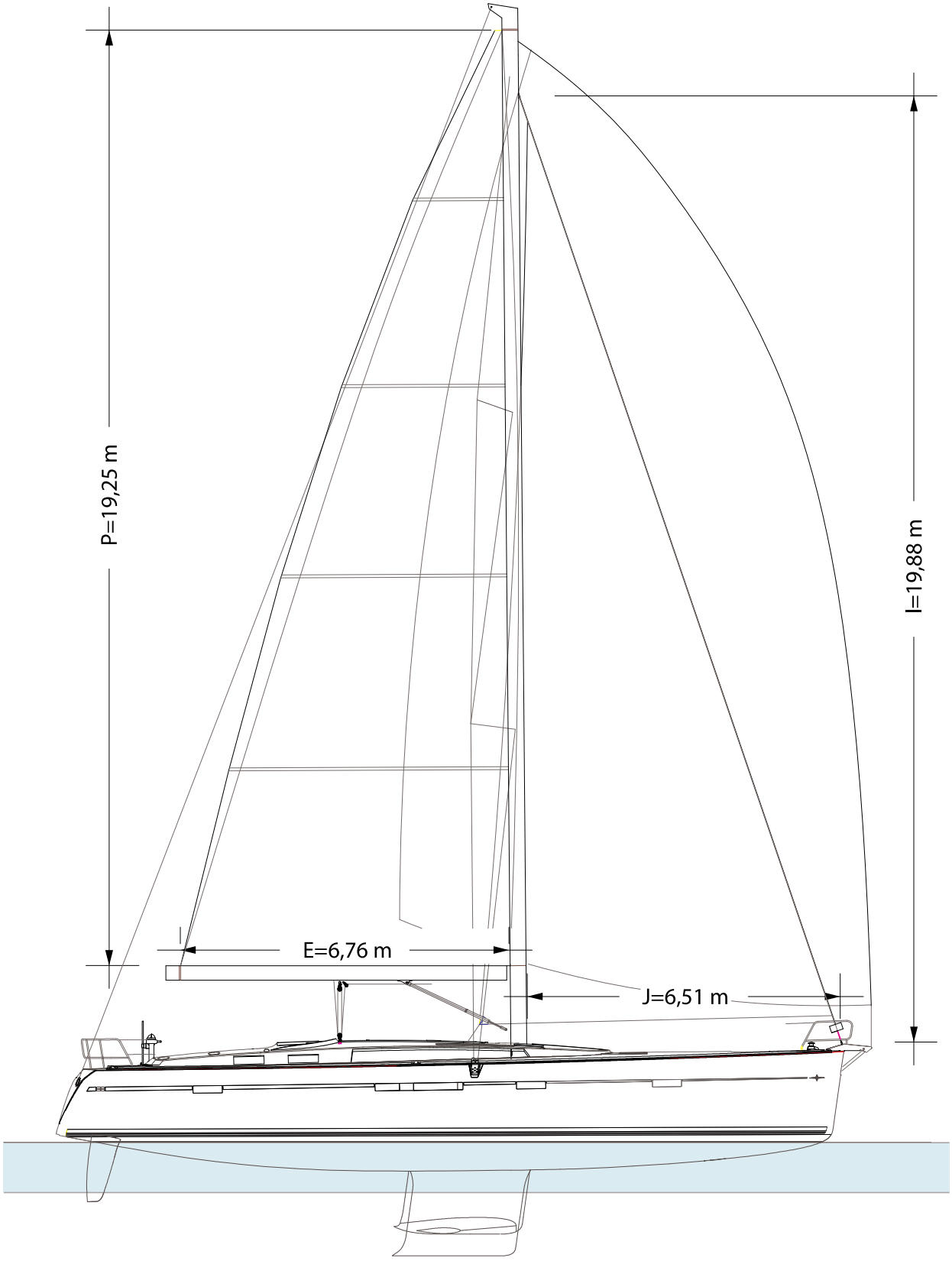
| Beschreibung Maß | Bez. | Standard | Flachkiel |
|---|---|---|---|
| Länge über alles (inkl. Badeplattform und Ankerbeschlag) | $L_{MAX}$ | 16,75 m | 16,75 m |
| Länge über alles ohne Ankerbeschlag (Rumpf) | $L_H$ | 16,16 m | 16,16 m |
| Breite - gesamt | $B_{max}$ | 4,87 m | 4,87 m |
| Breite Rumpf | $B_H$ | 4,76 m | 4,76 m |
| Höhe des Bootes über der Wasserlinie,Durchfahrtshöhe * | $H_a$ | 23,37 m | 23,36 m |
| Maximaler Tiefgang | $T_{MAX}$ | 2,46 m | 2,02 m |
| Freibord Mitte | $F_M$ | 1,55 m | 1,54 m |
| Transporthöhe | $H_T$ | 4,05 m | 4,05 m |

* Die Durchfahrtshöhe kann das kritische Maß bei der Passage von Brücken, Hochspannungsleitungen und anderen Barrieren sein. Dieses Maß gibt den Abstand zwischen der Wasseroberfläche bis Oberkante Aufbauten 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.

## 6.1. Segelmaße

| Beschreibung Maß | Bez. | Standard | Flachkiel |
|---|---|---|---|
| Großsegel | | | |
| Länge Vorliek Großsegel (Lümmelbeschlag bis Segelkopf) | P | 19,25 m | 19,25 m |
| Länge Unterliek Großsegel (Lümmel bis Schothorn) | E | 6,76 m | 6,76 m |
| Fläche Großsegel | $A_{MS}$ | 77,1 $m^2$ | 77,1 $m^2$ |
| Vorsegel (Standard Rollfock) | | | |
| Höhe Vorstagansatz (Deck bis Vorstagtop) | I | 19,88 m | 19,88 m |
| Vorstag bis Vorderkante Mast | J | 6,51 m | 6,51 m |
| Fläche Rollfock (Standard furling 106%) | $A_{FT}$ | 67,4 $m^2$ | 67,4 $m^2$ |
| | | | |
| Segelfächen | | | |
| Tatsächliche Segelfläche | $A'_S$ | 147,0 $m^2$ | 147,0 $m^2$ |
| Projizierte Segelfläche | $A_S$ | 141,4 $m^2$ | 141,4 $m^2$ |

## 6.1.1. Segelplan (Optionen Rollgroß, Gennaker eingeschlossen)



### 6.1.2. Verdrängung, Gewichte

**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 den 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 | Kürzel | Wert |
|---|---|---|
| Unbeladenes Gewicht (Leergewicht) inklusive Antriebsmotor (Standard) | $m_{LCC}$ | 18.596 kg |
| Unbeladenes Gewicht (Leergewicht) inklusive Antriebsmotor (Flachkiel) | $m_{LCC}$ | 18.977 kg |
| Maximales Gewicht der Personen (17 Personen), jede Person im Durchschnitt 75 kg | | 1275 kg |
| Persönliches Gepäck & zusätzlich mitgeführte Gewichte (20kg pro Person) | | 340 kg |
| Maximale Beladung auf der Herstellerplakette | | 3057 kg |
| Füllung der fest eingebauten Kraftstofftanks (kg) (maximaler Füllstand) | | 296 kg |
| Füllung der fest eingebauten Frischwassertanks (kg) (maximaler Füllstand) | | 695 kg |
| Füllung der fest eingebauten Grauwassertanks (kg) (maximaler Füllstand) | | 0 kg |
| Füllung der fest eingebauten Schwarzwassertanks (kg) (maximaler Füllstand) | | 210 kg |
| SOLAS Ausrüstung und Rettungsinsel I | | 68 kg |
| Ersatzteile, Bevorratung und Payload (wenn vorhanden) | | 631 kg |
| Optionale Ausrüstung (zusätzlich zur Basisausstattung) | | 202 kg |
| Maximal empfohlene Höchstlast (zusätzlich zum Leergewicht des Fahrzeugs) | | 4258 kg |
| Andere Sportboote an Bord des Wasserfahrzeugs | | 160 kg |
| Marge für Berechnungen und Unwägbarkeiten | | 381 kg |
| Masse des voll beladenen Bootes Tiefkiel Version | $m_{LDC}$ | 22.854 kg |
| Masse des voll beladenen Bootes Flachkiel Version | $m_{LDC}$ | 23.235 kg |

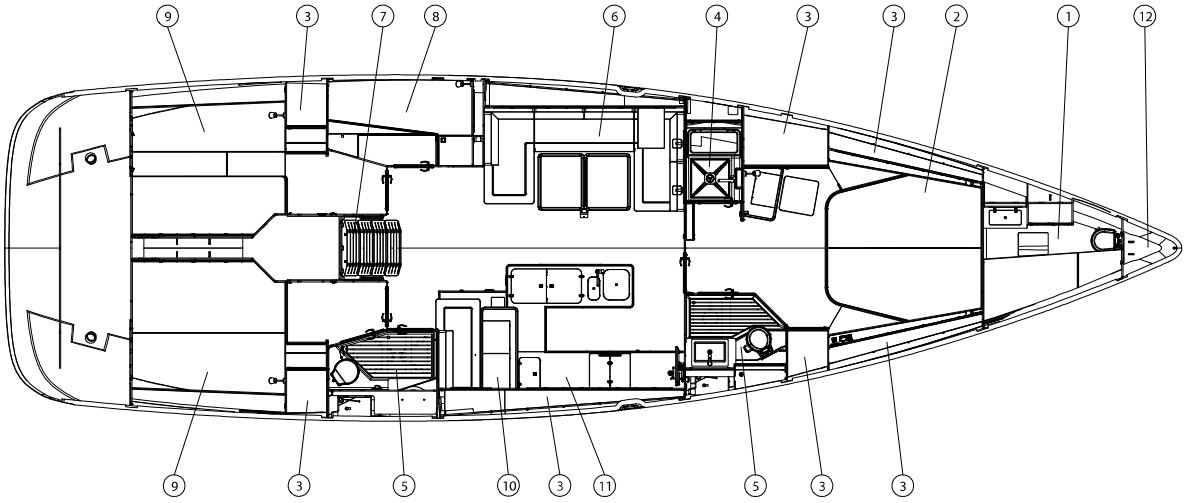
### 6.1.3. Maximale empfohlene Höchstlast

Die maximale Zuladung laut Stabilitätsberechnungen setzt sich aus den folgenden Einzelkomponenten zusammen:

- Gewicht aller Personen (wobei jede Person mit 75kg gerechnet wird)
- Persönliches Gepäck der Personen an Bord und den mitgeführten Vorräten
- Ausrüstung, die nicht im Leergewicht des Bootes enthalten ist
- Payload (Zuladung)
- Verbrauchsstoffe wie Diesel und Frischwasser

## 6.2. Interieur des Bootes

| Benenner | Beschreibung |
|---|---|
| 1 | Segellast/ Skipperkabine (Option) |
| 2 | Vorschiff (Doppelbett) |
| 3 | Schrank/ Stauraum |
| 4 | Dusche |
| 5 | Toilettenraum mit Waschbecken, oder. Dusche |
| 6 | Sitzgruppe mit Tisch |
| 7 | Niedergang/ Motorraum |
| 8 | Lotsenkoje |
| 9 | Achterkoje (Doppelbett) |
| 10 | Navigationsbereich/ Bar, Theke |
| 11 | "Pantry mit Herd, Spüle, Kühlfach, Mikrowelle, Kaffeemaschine (Option)" |
| 12 | Ankerkasten |




## 6.3. Fest eingebaute Tanks

Außer Schwarzwasser, siehe hierzu das “Schwarzwasseranlage (Toilettenspülung)“.

**Warnung**

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

### 6.3.1. Kraftstofftank

| Bezeichnung | Einbauort | Max. Füllmenge (L) | Ort des Einfüllstutzens | Ablassmöglich-keit. |
|---|---|---|---|---|
| Brennstofftank Diesel, für Antrieb, Generator | Unter dem Salon-boden | 280 | Am StB Steuerstand, direkt hinter dem Gashebel (ist mit Diesel) gekennzeichnet | Nur über Inspekti-onsdeckel oben |

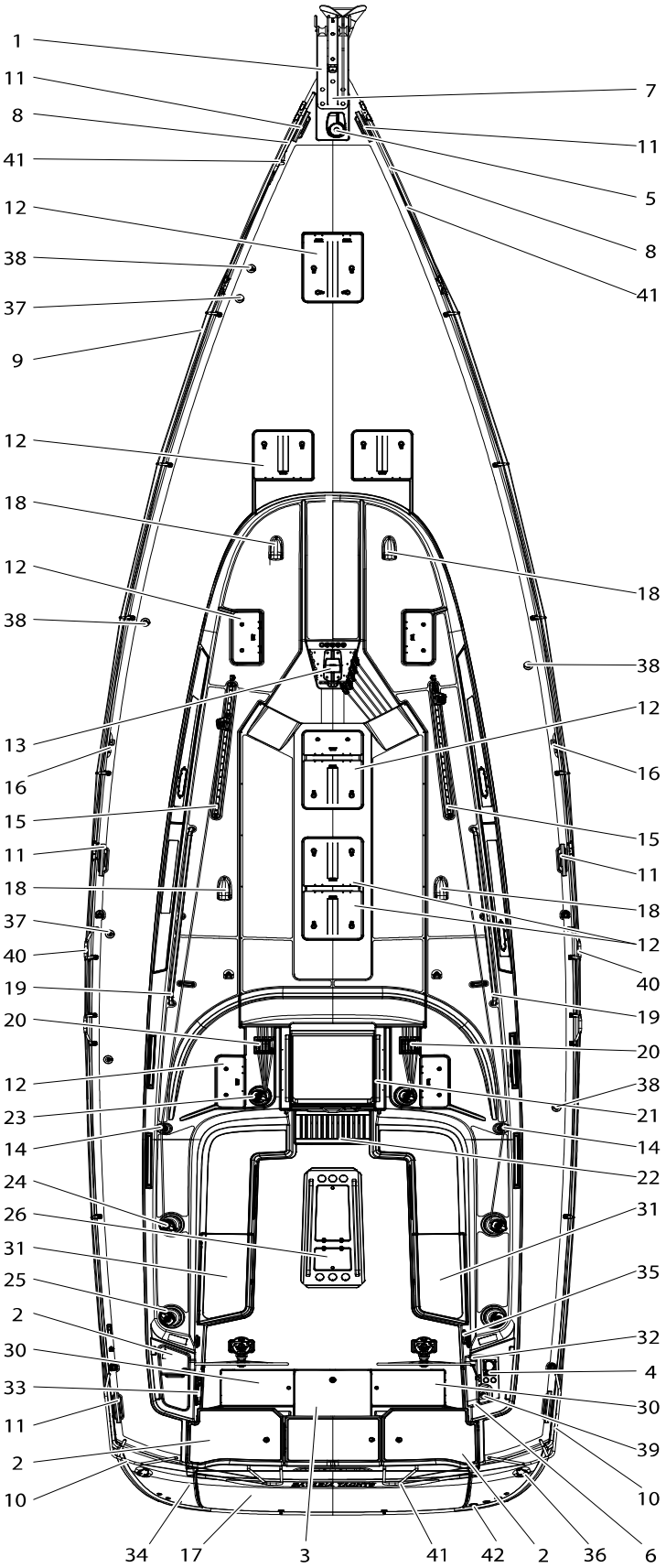
### 6.3.2. Abwassertanks

| Bezeichnung | Einbauort | Max. Füll-menge (L) | Ort der Öffnung zum Abpumpen | Ablassmöglichkeit |
|---|---|---|---|---|
| Schwarzwas-sertank | Toilette/Dusche Eignertoilette(Stb), hinter Spiegelschrank | 70L | Decksseitig, Stb, direkt über dem Tank | Außenbords über Seeventil, unter dem dazugehörigen Spülbecken |
| Schwarzwas-sertank | Tagestoilette (Stb), hinter Spiegelschrank | 70L | Decksseitig, Stb, direkt über dem Tank | Außenbords über Seeventil, unter dem dazugehörigen Spülbecken |
| Schwarzwas-sertank | Skipperkoje vorn BB, hinter Spiegelschrank | 70L | Decksseitig, neben Wasserbefüllung, BB, direkt über dem Tank | Außenbords über Seeventil, unter dem dazugehörigen Spülbecken |
| Schwarzwas-sertank | Toilette/Dusche vordere Kabine (BB), hinter Spie-gelschrank (Option) | 70L | Decksseitig, Stb, direkt über dem Tank | Außenbords über Seeventil, unter dem dazugehörigen Spülbecken |
| Schwarzwas-sertank | Toilette/Dusche Achterka-bine (BB), hinter Spiegel-schrank (Option) | | Decksseitig, Stb, direkt über dem Tank | Außenbords über Seeventil, unter Spülbecken |

### 6.3.3. Zusätzliche Tanks

| Bezeichnung | Einbauort | Max. Füllmenge (L) | Ort des Einfüllstutzens | Ablassmöglich-keit. |
|---|---|---|---|---|
| Frischwassertank | unter der Eignerkoje vorn, Zulauf vorn, Entnahme achtern Steuerbord | 410 | Auf Deck, Backbord-seite, direkt hinter der Absaugöffnung der Skipperkoje | keine |
| Frischwassertank | Unter dem Boden Salon, im Bereich des Niedergangs StB | 140 | Auf dem Seitendeck, StB Seite im Bereich des Niedergangs | keine |
| Frischwassertank | Unter dem Boden Salon, im Bereich des Niedergangs BB | 140 | Über Verteiler StB Füll-stutzen versorgt | keine |

## 6.4. Decksplan des Bootes in der Aufsicht



## 6.5. Benennungen zu den Decksplänen

| Pos. | Bauteil |
|---|---|
| 1 | Bugbeschlag mit Anker |
| 2 | Staufach |
| 3 | Zugang Dinghi |
| 4 | Motorinstrumente |
| 5 | Ankerwinde |
| 6 | Bedienung elektrische Badeplattform |
| 7 | Furlex |
| 8 | Bugkorb |
| 9 | Reling |
| 10 | Heckkorb |
| 11 | Klampen |
| 12 | Decksluke |
| 13 | Rigg/ Mastfuss |
| 14 | Umlenkblock einfach |
| 15 | Genuaschiene |
| 16 | Wantenpütting |
| 17 | Badeplattform mit Zugangsleiter |
| 18 | Deckslüfter |
| 19 | seitlicher Handlauf |
| 20 | Fallstopper |
| 21 | Niedergang mit Steckschott und Schiebeluk |
| 22 | Niedergangssumpf |

| Pos. | Bauteil |
|---|---|
| 23 | Fallwinde |
| 24 | Genuawinde |
| 25 | Spinnaker-/ Gennakerwinde |
| 26 | Cockpittisch mit Staufächern |
| 27 | Steuerkonsole |
| 28 | Kompass |
| 29 | Kartenplotter |
| 30 | Ruderlager |
| 31 | Backskiste |
| 32 | Landanschlusssteckdose |
| 33 | Gasbox |
| 34 | Heckdusche |
| 35 | Handlenzpumpe |
| 36 | Achterstagpütting |
| 37 | Wassereinfüllstutzen |
| 38 | Fäkalientankabsaugung |
| 39 | Dieseleinfüllstutzen |
| 40 | Relingsdurchstieg |
| 41 | Navigationsbeleuchtung |
| 42 | Einstiegshilfe/ Notleiter |

# 7. Systeme (teilweise optional)

## 7.1. Bilgenpumpen

Bilgenpumpen sind folgendermaßen installiert:

| Einbauort | Betrieb | Bezeichnung | Förderleistung (Liter/min) | Bilgenabteilungen |
|---|---|---|---|---|
| Cockpit Seitenwand Stb Seite , Ansaugung in der Bilge Salon, Zugang Deckel Boden Salon vorn | manuell | Whale Smart-bail 5021B | 40 bei 45 Hüben | Salon vorn, durch Verbinder alle Bilgenabteilungen |
| Bilge Salon, Zugang Deckel Boden Salon vorn | elektrisch | Whale Super-sub 1100 | 69 | Salon vorn, durch Verbinder alle Bilgenabteilungen |

**Information zu den Bilgenpumpen**

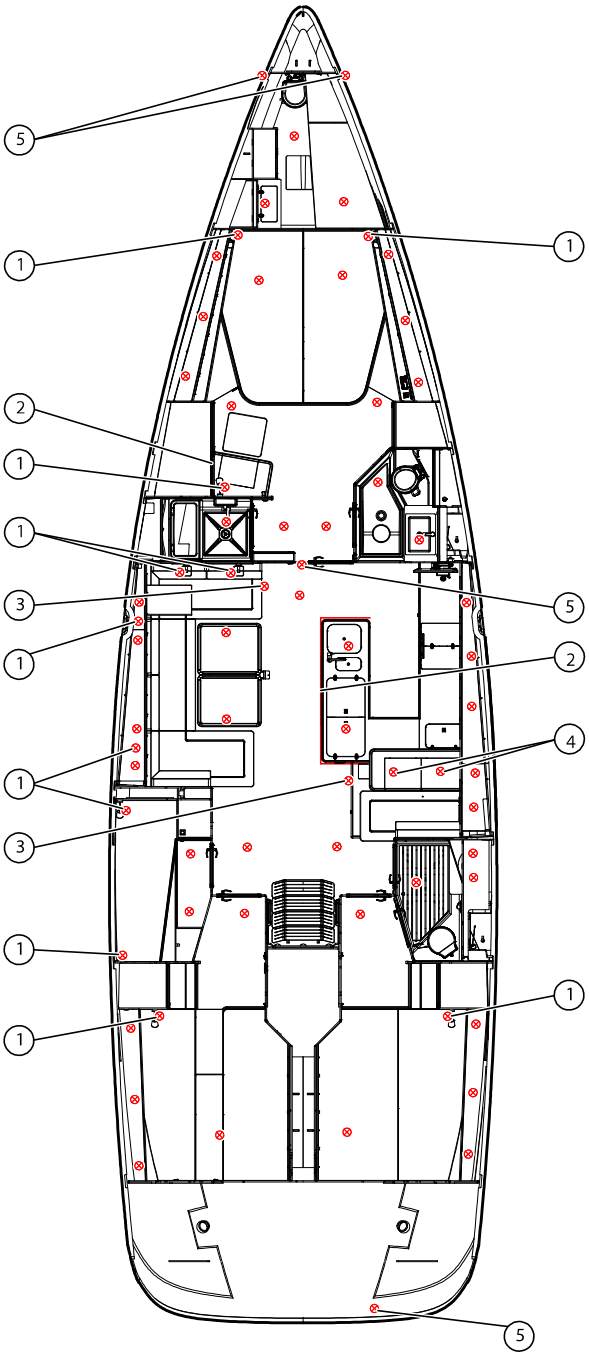
- **Die elektrische Bilgenpumpe arbeitet nur per Knopfdruck.**
- Die Bilgen sollten bei jedem Zuwasserlassen des Bootes kontrolliert werden. Eine geringe Menge Wasser ist durchaus normal. Größere Mengen an Flüssigkeiten oder die Sichtung von Kraftstoff oder Öl erfordert aber eine unverzügliche Untersuchung 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 regelmäßig 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!

## 7.2. Lichtplan

Die folgende Darstellung erläutert die Verteilung der Beleuchtung an Bord:




| Benenner | Beschreibung |
|---|---|
| 1 | Halogenleuchte (Leseleuchte, Wandleuchte, Tischleuchte, Navileuchte) |
| 2 | LED- Streifen |
| 3 | LED- Fußbodenbeleuchtung rot |
| 4 | Himmel- LED weiß/ rot |
| 5 | Navigationslichter (Deck) |
| ohne | Himmel- LED |

## 7.3. 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.

## 7.4. Gleichstromanlage

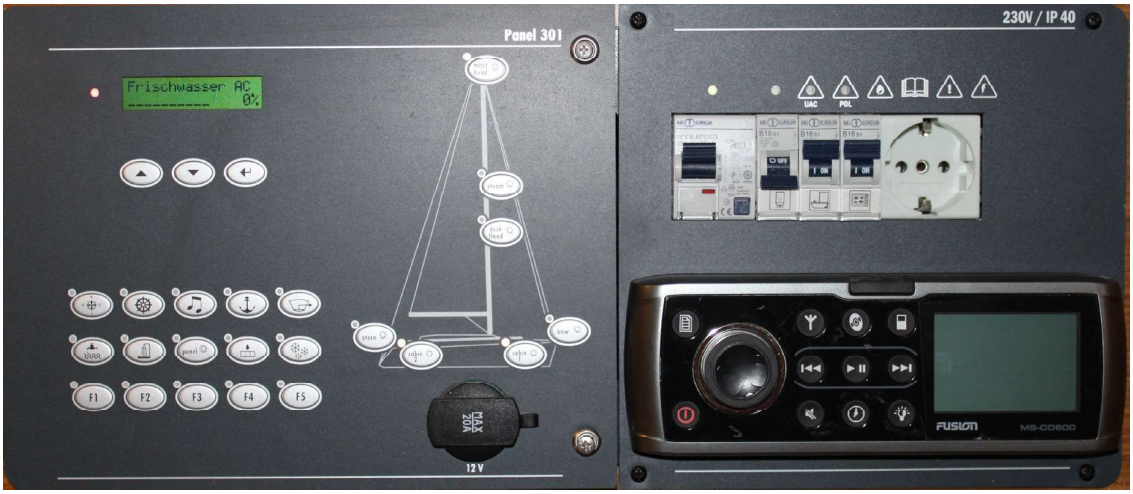
Die elektrische Gleichstromanlage ( DC) wird von einer Serie Batterien versorgt, wie in der nachfolgenden Liste spezifiziert. Die Batterien versorgen die Verbraucher mit den in der Liste angegeben Überstromabsicherungen durch Trennschalter oder Sicherungen. Außerdem stehen die Versorgung über den Landanschluß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

### 7.4.1. Liste der an Bord verbauten Batterien

| Pos | Anzahl | Beschreibung | Einbauposition |
|---|---|---|---|
| 1 | 1 | Starterbatterien | Im Motorraum, zentral unter klappbaren Stufen im Niedergang |
| 4 | 4 | Betriebsbatterien AGM (BSR) | Unter der vorderen Salonsitzgarnitur (3 Stück) und unter dem Salonboden, in Fahrtrichtung vorne links unter Deckel. |
| 5 | 1 | Betriebsbatterie AGM (BSR) (Option), für den Betrieb der Ankerwinde und des Bugstrahlruders | Unter der Liegefläche Eignerkoje vorn, Backbord Seite, am vorderen Schott. |

### 7.4.2. Abbildung der beiden Schaltpanele

Die hier abgebildeten Paneele befinden sich auf der Steuerbordseite über dem Navigationstisch. Die Linke Seite ist dem 12 Volt System zugeordnet, die rechte Seite dem 230/110 Volt System und dem Radio.




Dieses 12 V System steuert Stromkreise, die auf einem separaten Panel angesichert sind, das sich hinter dem Rückenpolster der Sitzgelegenheit direkt neben dem Navigationstisch befindet. Bitte konsultieren Sie die seperat für diese Panele gelieferten Handbücher. Diese Anleitung führt Sie systematisch durch die Bedienung.
Das 12 Volt Panel mit den Sicherungen ist über den Revisionsdeckel hinter der Rückenlehne zugänglich.

**Gefahr -**

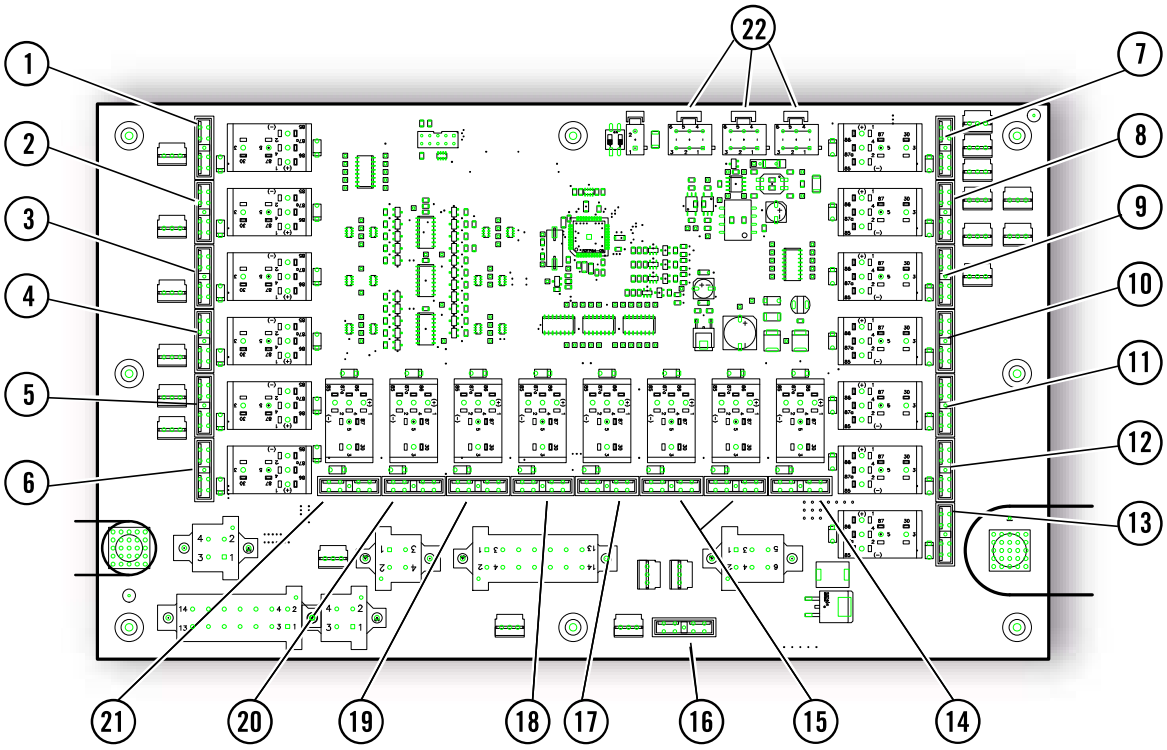
- Das Panel 302 wird mit 230/110 V~ ± 5 %, 50/60 Hz Netzspannung versorgt.
- Teile auf der Rückseite dieses Panels (Eingang B16/FI) führen daher lebensgefährliche Spannungen, auch bei ausgeschaltetem FI.
- Ausschließlich qualifiziertes Personal darf Messungen und Instandsetzungsarbeiten an den elektrischen Schaltpaneelen durchführen.
- Unsachgemäßer Umgang mit den Paneelen kann deshalb zu Tod oder schwerer Körperverletzung sowie erheblichem Sachschaden führen.
- Übergeordnet müssen Sie im Umgang mit den Panelen 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 Panel 302 vom Stromversorgungsnetz.
- Sichern Sie die Stromversorgung gegen Wiedereinschalten. Bei Nichtbeachtung kann die Berührung spannungsführender Teile zu Tod oder schwerer Körperverletzung führen.

**Gefahr -** Stromwert der Feinsicherungen beachten

- Beachten Sie die korrekten Stromwerte der Feinsicherungen. Werden Feinsicherungen mit einem zu hohen Stromwert eingesetzt, kann das zu Beschädigungen des Panels durch Überhitzung führen.

## 7.5. Abbildung der vorderen Seite des 12 Volt Panels

Inkl. Benennung der Flachstecksicherungen:



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. Die folgenden Sicherungen (Flachstecksicherungen) sind entsprechend der Skizze auf der Rückseite des Panels 301 gesteckt, beachten Sie beim Austausch die korrekten Nennwerte der Flachstecksicherungen.

### 7.5.1. Legende zum oben abgebildeten Panel

| Pos | Beschreibung | Pos | Beschreibung |
|---|---|---|---|
| 1 | Reserve 1 (15 A) | 12 | Heizung (5A) |
| 2 | Reserve 2 (15 A) | 13 | Radio (10A) |
| 3 | Reserve 3 (15 A) | 14 | Navigation (20A) |
| 4 | Reserve 4 (15 A) | 15 | Innenbeleuchtung (20A) |
| 5 | Reserve 5 (20 A) | 16 | Steckdose (15A) |
| 6 | Dampfer (5A) | 17 | Bug (5A) |
| 7 | Dusche (25 A) | 18 | Sailing (5A) |
| 8 | Kühlschrank (30A) | 19 | Top (5A) |
| 9 | Bilge (10A) | 20 | F-Wasser (10A) |
| 10 | Heck (5A) | 21 | Anker (5A) |
| 11 | Kompass (5A) | | |

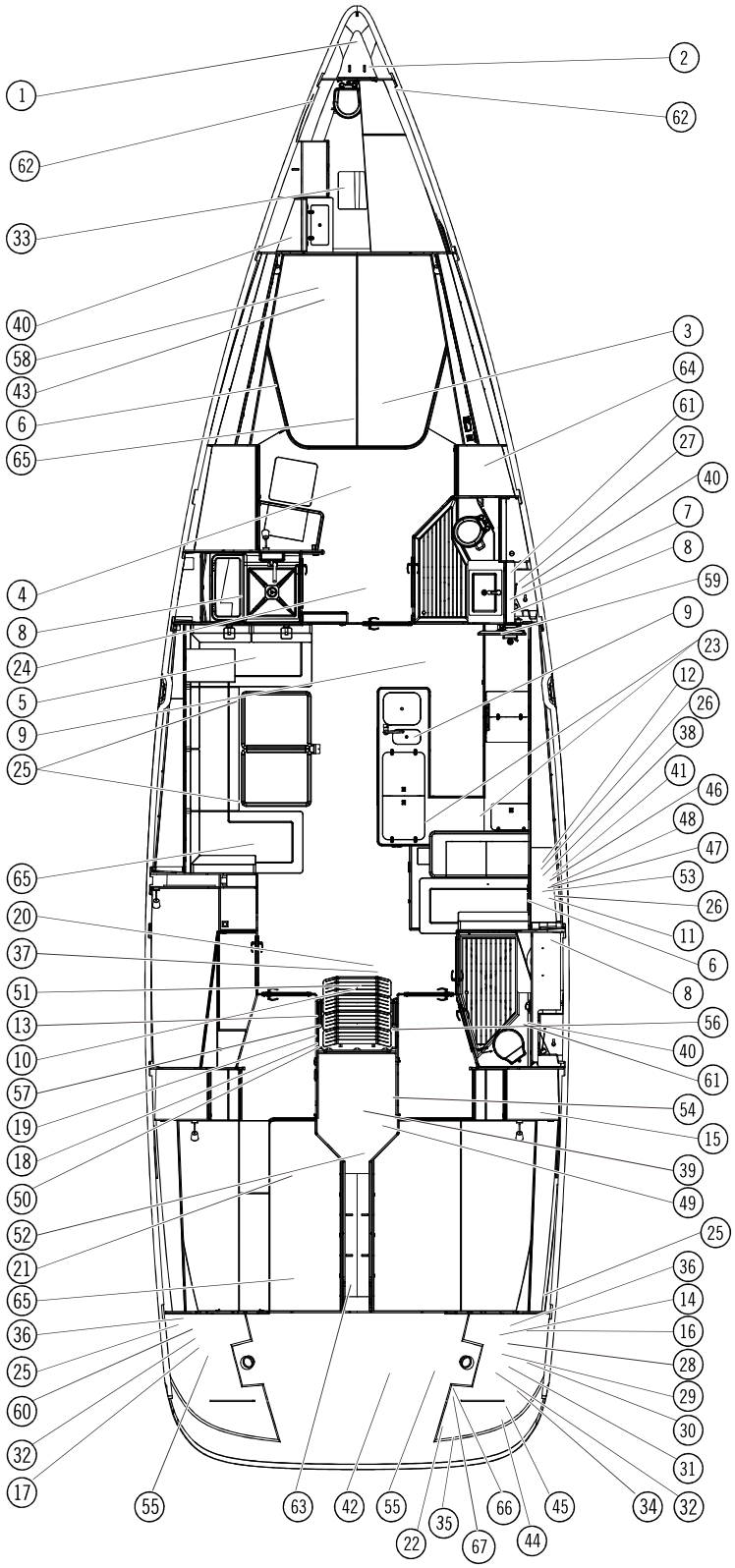
### 7.5.2. Die Gleichstromanlage( DC ) besteht aus folgenden Komponenten

| Pos. | Beschreibung |
|---|---|
| 1 | el. Ankerwinde |
| 2 | Bedienteil Ankerwinde/ Steckdose |
| 3 | Frischwassertankgeber |
| 4 | Echolot-/ Sumlog- Geber |
| 5 | Verbraucherbatterien |
| 6 | Hauptschalter Verbraucher/ Bugstrahlruder |
| 7 | Frischwasserpumpe |
| 8 | Duschpumpe |
| 9 | el. Lenzpumpe (teilw. Sumpfwanne) |
| 10 | Starterbatterie Motor |
| 11 | Batterieladegerät |
| 12 | Elektro- Bedienpaneel |
| 13 | Hauptschalter Motor/ Generator |
| 14 | Kurscomputer Autopilot |
| 15 | Kompass Autopilot |
| 16 | Ruderstandsanzeigergeber Autopilot |
| 17 | Motor Autopilot |
| 18 | Anlasser Motor |
| 19 | Gleichrichter |
| 20 | Dieseltankgeber |
| 21 | Boiler |
| 22 | Navigationslicht Heck |
| 23 | Kühlaggregat |
| 24 | Kabeldurchführung Deck |
| 25 | Lautsprecher |
| 26 | Radio |
| 27 | Verstärker TV/ Radio |
| 28 | Motorpaneel |
| 29 | Tankuhr |
| 30 | Display Garmin GMI 10 |
| 31 | Autopilot Bedienteil GHC 10 |
| 32 | Kompass |
| 33 | Bugstrahlrudermotor |
| 34 | Bedienteil Bugstrahlruder |
| 35 | Bedienteil Revo- Winde (Genua)/ Motor |
| 36 | Heizung (2x, Option) |
| 37 | Dieselpumpe Heizung (2x, Option) |
| 38 | Thermostat Heizung (2x, Option) |
| 39 | Generator |
| 40 | Fäkalientankgeber |

| Pos. | Beschreibung |
|---|---|
| 41 | Sicherungen Verbraucher, Heizung (30A), Autopilot (30A), Ankerwinde (100A), Revo-Winden Zuleitung 160A, Ableitung 125A |
| 42 | Steuereinheit Revo- Winden (Genua) |
| 43 | Sicherung Bugstrahlruder, unter der Eignerkoje, vorn BB 500A |
| 44 | Kartenplotter |
| 45 | GPS- Antenne |
| 46 | Relais Autopilot |
| 47 | Sicherung Ladegerät |
| 48 | Relais Ankerwinde |
| 49 | Lüfter Motor |
| 50 | Spannungswandler Generator |
| 51 | Dieselpumpe Generator |
| 52 | Erdungsanode |
| 53 | Umschalter Landanschluß/ Generator |
| 54 | Generator- Bedienpaneel |
| 55 | Lifter Badeplattform |
| 56 | Magnetventil Kraftstoffhahn |
| 57 | Steuergerät Motor |
| 58 | Batterie Bugstrahlruder |
| 59 | TV- Gerät |
| 60 | Fernbedienung Radio |
| 61 | elektrische Pumpe WC |
| 62 | Navigationslicht LED Bug |
| 63 | Steckdose Kühlbox Cockpittisch |
| 64 | Fühler Heizung |
| 65 | elektrische Lenzpumpe Sumpfwanne Klimaanlagen |
| 66 | Elektrische Druckluftpumpe hohe Volumenleistung |
| 67 | Elektrische Druckluftpumpe hohe Druckleistung |

Der nachfolgende Plan zeigt die Einbaupositionen der Elektrik an Bord.

## 7.5.3. Plan 12 Volt



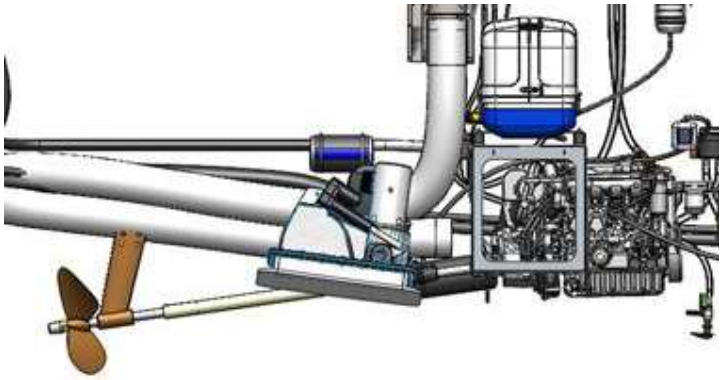
### 7.5.4. Zuordnung und Benennung Schmelzsicherungen und Kapazitätsquellen

Siehe dazu den rechts dargestellten Plan.

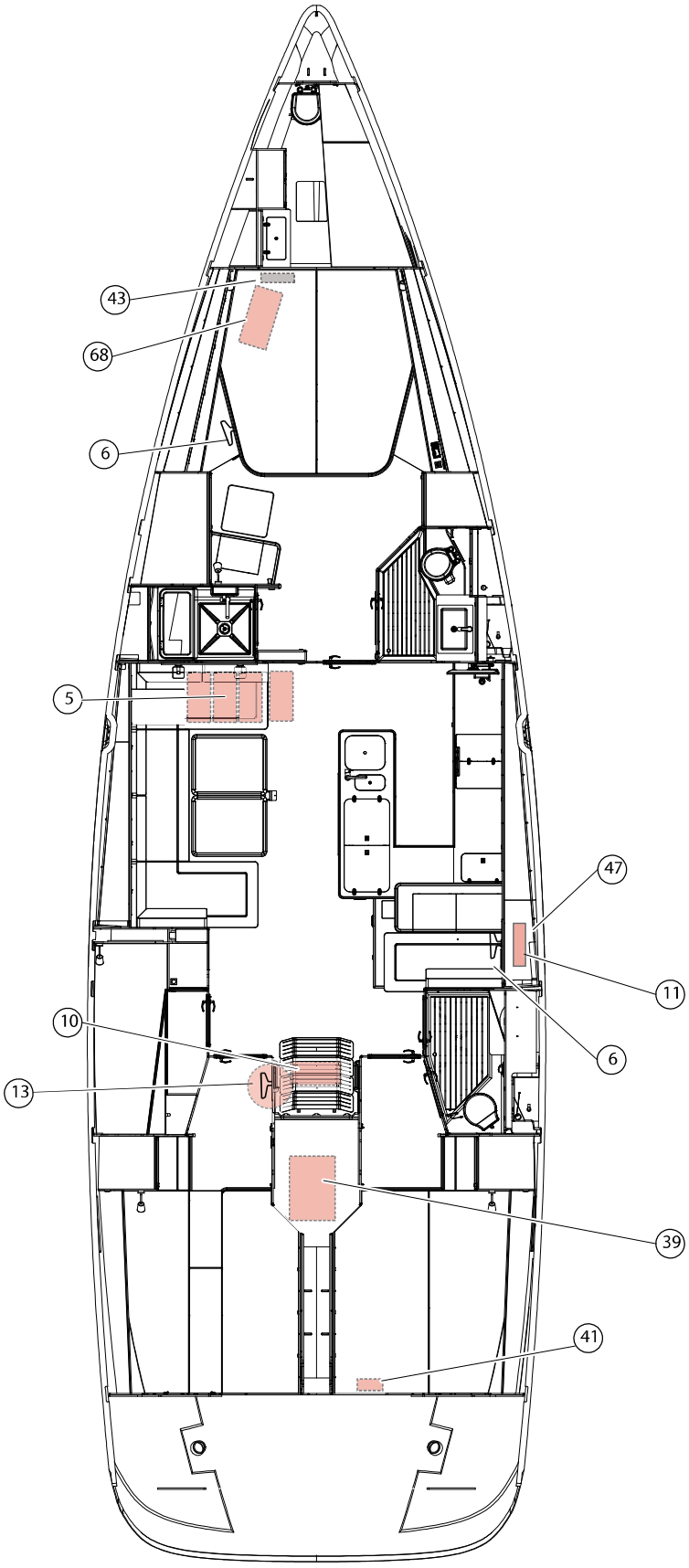
| Pos. | Verbraucher | Höhe | Art der Sicherung und Einbauort |
|---|---|---|---|
| | Autopilot Computer | (30A) | |
| 43 | Bugstrahlruder SE130 | 500A | Panzersicherung |
| | Panel 301, Verteiler | 125 A | Hauptsicherung, auf der Stb Seite hinter der verschraubten Blende neben dem Navigationstisch (auf Fußhöhe) |
| 68 | Ankerspill 1.000 W | 100A | Panzersicherung, Am Vorderen Schott, unter der Eignerkoje verbaut, neben der Batterie |
| 41 | Genuawinsch Motor | Zuleitung 160A, Ableitung 125A) | Am Steuergerät unter der achteren Stb Koje |
| 41 | Heizung | (30A) | |
| 41 | Verbraucher | 125 A | Panzersicherungen neben dem Navigationstisch, hinter verschraubter Blende |
| 47 | Sicherung Ladegerät | | Panzersicherungen neben dem Navigationstisch, hinter verschraubter Blende |

| Pos. | Energiequellen/Schalter | Beschreibung |
|---|---|---|
| 5 | Verbraucherbatterien | 4 Stück, siehe dazu die Liste der an Bord verbauten Batterien. |
| 6 | Hauptschalter | Schaltet das Bugstrahlruder und die Ankerwinde |
| 11 | Batterieladegerät | 12 Volt 40A, neben dem Navigationstisch, hinter verschraubter Blende |
| 39 | Generator | Im Motorraum, schräg über dem Antriebsmotor montiert, siehe nachfolgende Seitenansicht (von Stb aus betrachtet) |
| 10 | Starterbatterie | 1 Stück, 92 Ah, unter der Stufen des Niedergangs (Klappbar) |
| 13 | Hauptschalter Motor | Schaltet die Elektrik des Motors, auf der BB Seite des Niedergangs unten |

### 7.5.5. Darstellung Einbau Generator (Option)



## 7.6. Schmelzsicherungen und Spannungsquellen an Bord



### 7.6.1. Arbeit an den Batterien

Der Zugang zu den Batterien soll immer durch geeignete Mittel unterbunden sein. Instruieren Sie alle an Bord befindlichen Personen hiervon.

**Achtung - Demontage oder Austausch der Batterien**

Um die Batteriekabel von den Polen zu trennen:

1. Schalten Sie alle Batterieverbraucher aus.
2. Schalten die 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.**

**Achtung**

» 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.

**Achtung**

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.

**Information**

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.

## Wartung der Batterien

Die von BAVARIA ab Werk gelieferten Batterien sind im Normalfall AGM-Batterien. Diese sind wartungsfrei. Die Batterien sind in jedem Fall durch gleichwertige AGM-Batterien zu ersetzen.

» 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.

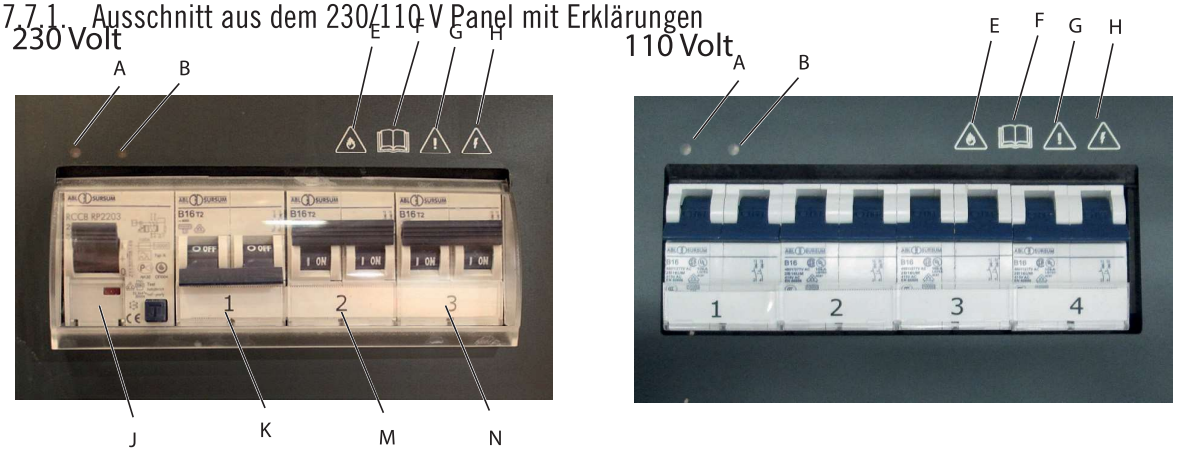
» Ein Laden der Batterien im Leerlauf der Motoren ist nicht besonders effektiv, da die Lichtmaschine höhere Drehzahlen benötigt, um den benötigten Ladestrom zu erzeugen. Auch ein Laufen des Motors im Leerlauf über einen längeren Zeitraum wird nicht genügend Ladestrom erzeugen, um die Batterien vollständig 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.

## 7.7. Wechselstromanlage (AC)

Für die Bedienung und die Stromversorgung stehen Ihnen zwei Panels zur Verfügung. Das Panel 302 dient zur Versorgung der 230/110V Geräte bei vorhandenem Landanschluss. Die Anlage ist polarisiert.
Auf der folgenden Abbildung ist auf der rechten Seite das Panel der 230/110 Volt Bordanlage zu sehen:

### 7.7.1. Ausschnitt aus dem 230/110 V Panel mit Erklärungen




### 7.7.2. Legende AC Schaltpaneele

| Pos | Bedeutung | Erklärung |
|---|---|---|
| A | Spannung am System | Kontrolllampe leuchtet bedeutet: Es liegt Spannung am Panel |
| B | Boiler an? | Kontrolllampe leuchtet bedeutet: Boiler ist an |
| C | UAC | Überspannungsschutz,(bei Überspannung von 250V schaltet die VERTEILUNG automatisch ab.) |
| D | POL - Polarisation in Ordnung | Der Landanschluss ist mit der richtigen Polarisation gesteckt |
| E | Warnung vor Feuer und Hitze: | Das Panel muss gegen Feuer und Hitze geschützt sein |
| F | Lesen Sie die Bedienungsanleitung | Lesen und beachten Sie die Informationen in der beigefügten Betriebsanleitung. Übergeordnet müssen Sie im Umgang mit den Panelen die Sicherheitshinweise und Gefahren in diesem Handbuch beachten. |
| G | Warnung vor unbefugtem Öffnen der Paneele | Ausschließlich qualifiziertes Personal darf Messungen und Instandsetzungsarbeiten am Panel durchführen |
| H | Warnung vor gefährlicher elektrischer Spannung | Teile auf der Rückseite des Panels führen lebensgefährliche Spannungen - auch bei ausgeschaltetem Hauptschalter |

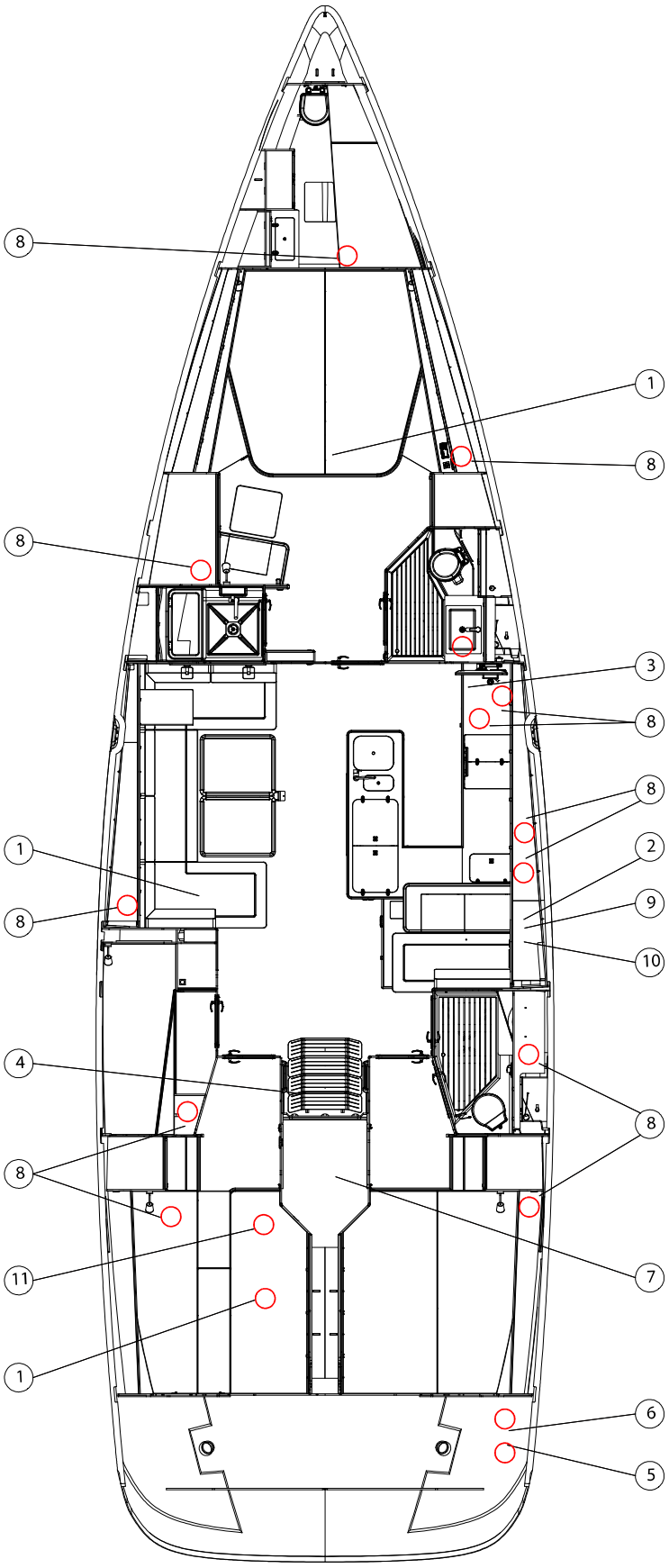
| Pos | Bedeutung | Erklärung |
|---|---|---|
| J | FI-Fehlerstromschutzschalter | |
| K | Boiler ein | Überstromsicherung Boiler - gleichzeitig der Schalter |
| M | Sicherung Steckdosen | Steckdosen Duschraum |
| N | Sicherung Steckdosen | Steckdosen in den Räumen (Achtern,Messe,Vorschiff,)+ Ladegerät |
| Q | Steckdose 230/110 Volt | |

### 7.7.3. 230/110 Volt Abnehmer an Bord (die Liste enthält Optionen)

Die auf der Zeichnung mit einem Kreis versehenen Positionen bezeichnen Steckdosen des 230/110 Volt Stromnetzes. Die Wechselstromanlage( AC ) besteht aus folgenden Komponenten/Abnehmern, siehe auch den nebenstehenden Plan:

| Pos. | Beschreibung |
|---|---|
| 1 | Klimaanlage |
| 2 | Elektro- Bedienpaneel |
| 3 | Mikrowelle |
| 4 | Klimapumpe Wasser |
| 5 | Landstromanschluss Bordversorgung |
| 6 | Landstromanschluß Klimaanlage |
| 7 | Generator |
| 8 | Bordanschluß zur Stromversorgung (Steckdose) |
| 9 | FI- Schutzschalter |
| 10 | Umschalter Landanschluß/ Generator |
| 11 | Boiler/ Boileranschluß (Steckdose) |

## 7.7.4. Lage der 230/110 Volt Komponenten:



7.7.5. Folgende Energiequellen stehen dem 230/110 Volt System als Spannungsquelle zur Verfügung
Siehe auch dazu „Schmelzsicherungen und Spannungsquellen an Bord“.

| Energieerzeuger | Anzahl | Einbauort |
|---|---|---|
| Landanschluss | 1 für allg. Bordnetz | Achterdeck, am Stb Steuerstand, vor der Motorsteuerung |
| Generator (Option) | 1 | Maschinenraum, über dem Motor montiert |

**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**

Vermeiden Sie Kurzschlüsse 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**

» Die Angabe der Auslösestromstärke (A) ist auf jeder Sicherung angegeben.

» Verhindern Sie Kurzschlüsse, indem Sie alle Hauptschalter vor dem Einstecken des Landanschlußsteckers 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.

## 7.8. Kraftstoffanlage

Die BAVARIA Cruiser 56 verfügt über ein fest installiertes Diesel-Kraftstoffsystem. Folgende Komponenten werden durch die Kraftstoffanlage versorgt:

| Bauteil | Anzahl | Ort |
|---|---|---|
| Maschinen Antrieb | 1 | Maschinenraum |
| Generator (Option) | 1 | Maschinenraum, schräg über dem Motor montiert |
| Heizung (Option) | 2 (eine Stb, eine BB) | 7.8.1. Achtern, hinter den Achterkabinen, bei den Ruderachsen |

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

Die Orte der wichtigsten Kraftstoffkontrollsysteme und Bauteile sind wie folgt bezeichnet:

| Bauteil | Ort |
|---|---|
| Magnetventil, Schließen der Kraftstoffzufuhr | Auslöser am Steuerstand durch Betätigen der Zündung |
| Füllstandanzeige | Am Motorbediernpanel auf Stb Seite |
| Zündschloss | Am Motorbedienpanel auf Stb Seite, Zündung auf „ON“ öffnet die Kraftstoffzufuhr über das Magnetventil |
| Stop-Taster | Stoppt die Antriebsmaschine, schließt die Kraftstoffzufuhr über das Magnetventil |

**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 Kraftstoffabsperrventil 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.

## 7.9. Gasanlage

Beschreibung der Anlage

Die Gasanlage (LPG) versorgt den Kocher/Ofen in der Pantry. Die Hauptkomponenten der Anlage und deren Einbaupositionen sind unter „Gasanlage Pantry“ zu finden. Der Stauraum für die Gasflasche befindet sich neben dem BB Steuerstand (siehe Ventilationsöffnungen). 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 nachfolgen Liste einzeln benannt.

| Kontrollvorrichtungen | Einbauposition |
|---|---|
| Ventil | Direkt am Flaschenhals |
| GOK- Niederdruckregler an der Flasche | Über den Gasschlauch im Gaskasten fest verbaut |
| Absperrventil | Jeweils im Schrank vor dem jeweiligen Abnehmer (durch Piktogramm außen gekennzeichnet) |
| Manueller Absperrhahn | Jeweils an den Abnehmern selber |

### 7.9.1. 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 gegenüber |
| 2 | Niedergang | Niedergang zum Salon/Pantry |
| 3 | Decksluken | Im Bereich der Pantry/Salon |

## Der sichere Betrieb der Gasanlage

**Achtung**

» Lesen Sie die mitgelieferten Bedienungsanleitungen der Herstellers 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 Auslieferzustand 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!

## 7.9.2. 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 zugedrehtem 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.

### 7.9.3. 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.

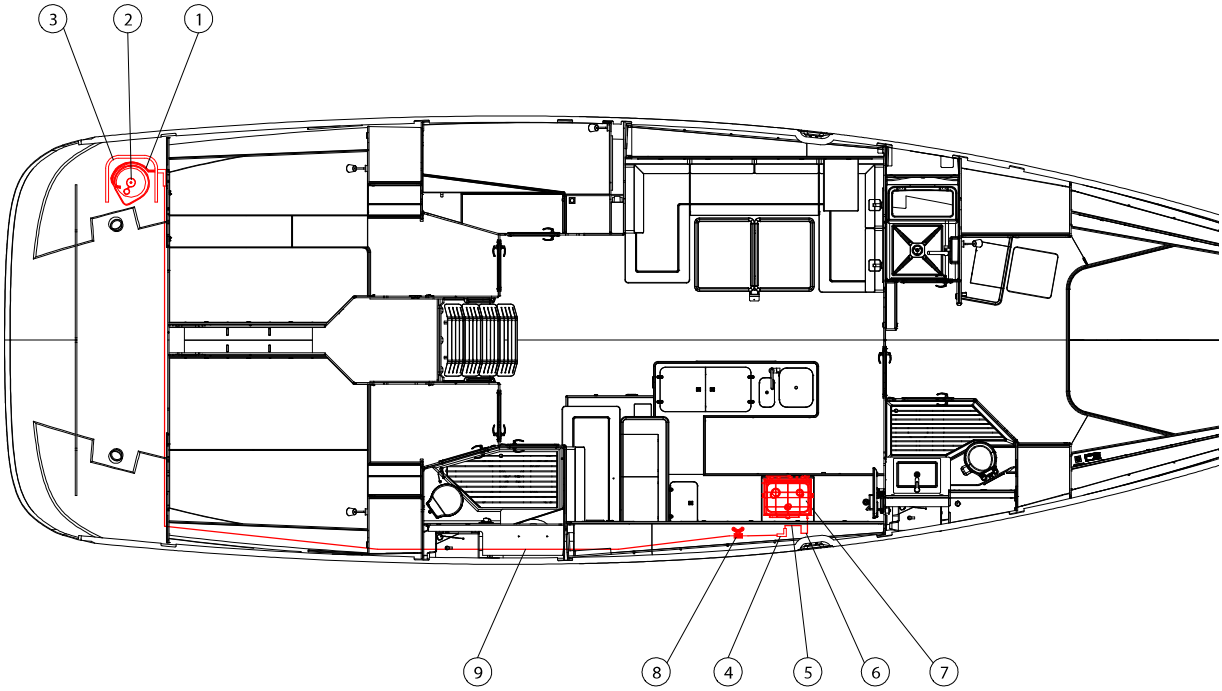
**Hinweis: Dichtigkeitstest der Gasanlage:**

Bei geschlossenen Geräteventilen!
» Flaschenventil öffnen; Flaschenventil schließen.
» Abwarten, bis sich der angezeigte Manometerdruck stabilisiert hat.
» Druck am Manometer 3 Minuten lang beobachten.

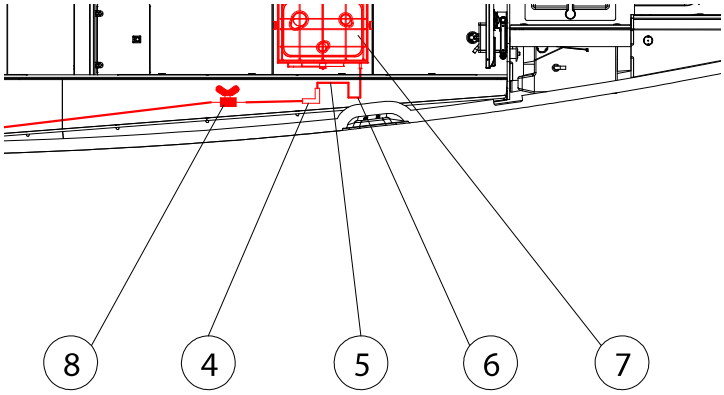
Wenn der Druck konstant bleibt, ist kein Leck vorhanden, wenn der Druck fällt, ist ein Leck vorhanden.
**Verwenden Sie die Flüssiggas-Anlage nicht mehr, bevor das Leck repariert ist!**

## 7.9.4. Gasanlage Pantry

(Benennungen siehe unten)




## 7.9.5. Ausschnittsvergrößerung Pantry




## 7.9.6. Benennung der Komponenten der Gasanlage der Pantry

| Pos. | Beschreibung |
|---|---|
| 1 | Gummischlauch (Gaskasten innen), 6 bar, kältebeständig bis -30°C |
| 2 | Gasflasche mit GOK- Niederdruckregler nach DIN EN 12864 30 mbar |
| 3 | Gaskasten, gelenzt |
| 4 | Winkel- Schottverschraubung |
| 5 | Schottverschraubung/ Adapterstück |
| 6 | Gummischlauch GOK LPG DIN-, 6 bar, kältebeständig bis -30°C |
| 7 | Gaskocher/ Backofen |
| 8 | Gaskugelhahn TRUMA PN- 16 (im Schrank) |
| 9 | Kupferrohr 8 mm, verkleidet mit Leerrohr schwarz |

## 7.10. Strahlruder (Option)

| Pos | Strahlruder | Stromquelle |
|---|---|---|
| 1 | Bugstrahlruder | Einzelne Batterie vorn *wird auch von Ankerspill genutzt |

Das Bugstrahlruder wird an einem der Steuerstände über das Bedienpaneel angesteuert. Siehe dazu die der Dokumentation des Bootes beileigende, separate Beschreibung des Systems und dessen Bedienung.

**Achtung**

» Das Schalten des Bugstrahlruders kann das Boot derart beschleunigen, dass Personen umgerissen werden oder von Bord geschleudert werden. Das gilt im Besonderen für Personen, die sich auf dem Vordeck aufhalten und sich nicht ausreichend festhalten.

## 7.11. 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 folgende Liste und die angehängte Zeichnung erklären das System und die Lage der Verschlusseinrichtungen, bitte lassen Sie sich bei Übergabe diese Systeme genau erklären.
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.

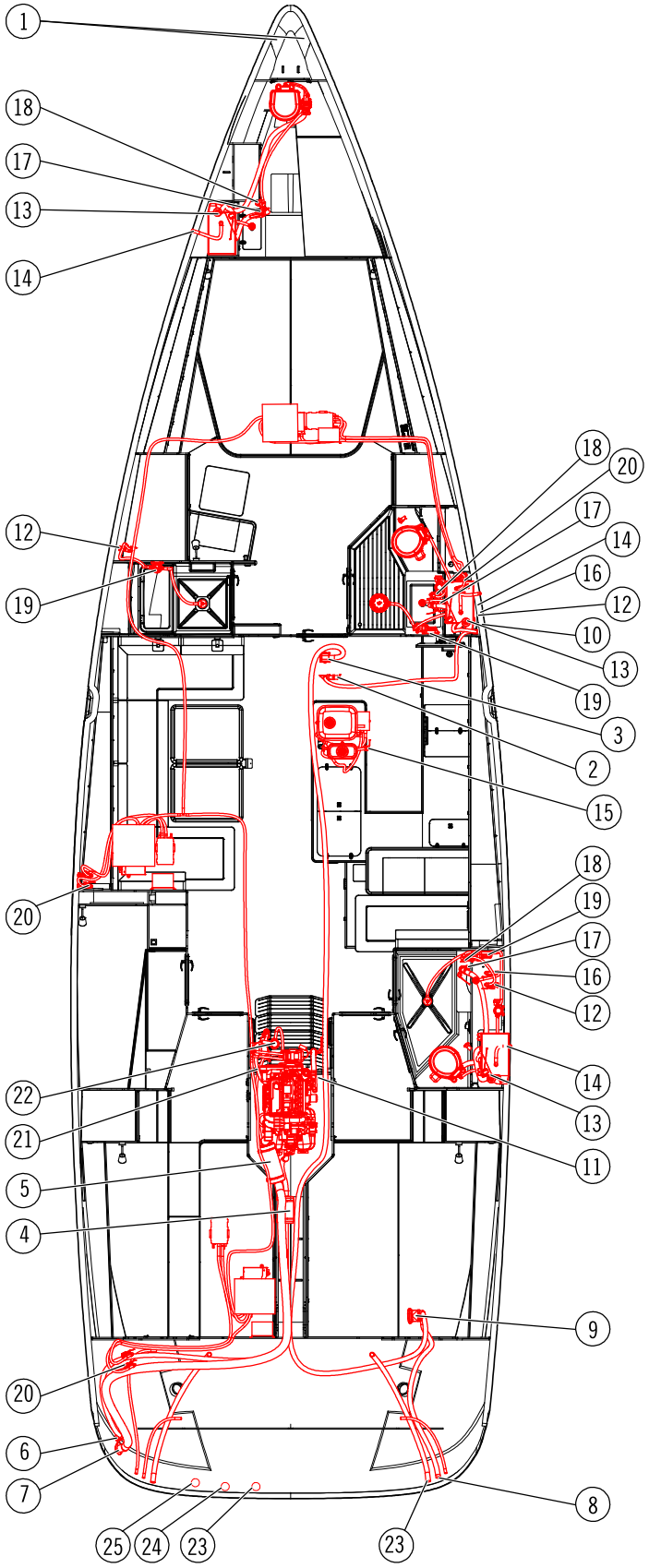
» Reinigen und spülen Sie regelmäßig den Schwarzwassertank, lassen Sie diesen nicht über längere Zeit befüllt, es ist sonst eine unangenehme Geruchsentwicklung möglich

## 7.12. Legende Leitungsplan

| Pos. | Beschreibung |
|---|---|
| 1 | Lenzung Ankerkasten |
| 2 | elektrische. Bilgepumpe |
| 3 | Saugkorb Handlenzpumpe |
| 4 | Wassersammler Generator |
| 5 | Wassersammler Motor |
| 6 | Auslass Generator |
| 7 | Auslass Motor |
| 8 | Auslass Handlenzpumpe |
| 9 | Handlenzpumpe (Deck) |
| 10 | Auslass elektrische. Bilgepumpe |
| 11 | Lenzung Niedergangssumpf |
| 12 | Lenzung T- Raum/ Dusche |
| 13 | Decksabsaugung Fäkalientank decksbündig |

| Pos. | Beschreibung |
|---|---|
| 14 | Entlüftung Fäkalientank |
| 15 | Auslass Sumpfwanne (Spüle Pantry) |
| 16 | Auslass Waschbecken |
| 17 | Auslass Fäkalientank decksbündig |
| 18 | Ansaugung Toilettenspülung |
| 19 | Duschpumpe |
| 20 | Auslässe Klimaanlage (jeweils m. Sumpfwanne) |
| 21 | Ansaugung Generator |
| 22 | Ansaugung Klimaanlagen/ Klimapumpe |
| 23 | Lenzung Ruderlager Steuerstand stb/ bb |
| 24 | Lenzung Gasbox |
| 25 | Lenzung Staubox |

## 7.12.1. Systemzeichnung der Schwarz- und Grauwasseranlage - Tanks und Leitungen



## 7.13. Toiletten und Abwasser

| Toilette/Tank | Abgabemöglichkeiten | Ort der Ventile |
|---|---|---|
| Tagestoilette BB, erreichbar über den Niedergang | Über Aussenbordventil oder Decksabsaugung | Das Ventil zum Ablassen nach aussenbords befindet sich unter dem Waschbecken des Toilettenraums |
| Toilette der vorderen Eignerkabine, auf Stb | Über Aussenbordventil oder Decksabsaugung | Das Ventil zum Ablassen nach aussenbords befindet sich unter dem Waschbecken des Toilettenraums |
| Toilette der vorderen Skipperkabine | Über Aussenbordventil oder Decksabsaugung | Das Ventil zum Ablassen nach aussenbords befindet sich unter dem Waschbecken des Toilettenraums |

**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 außerbords 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.

## 7.14. Steueranlage

Ihre BAVARIA Cruiser 56 wird über die Doppelsteueranlage über zwei Steuerräder und zwei Ruderblätter und bei Docking Manövern auch über das Bugstrahlruder gesteuert.

**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 von Yanmar bzw. dem Hersteller der Ruderanlage.

**Information**

» Als Steuereinrichtung dienen die beiden Steuerräder an den Steuerständen.

» Die Steuerimpulse der Räder werden über Schubgestänge übertragen

Die **Cruiser 56** besitzt zwei Steuerpositionen, eine Steuersäule BB, eine weitere Stb.
Die Cruiser 56 kann auch mit einer Fernsteuereinrichtung (Autopilot) von Lewmar betrieben werden, die direkt auf die Steueranlage über ein Schubgestänge zugreift, diese Ausrüstung ist optional und wird unter dem Cockpitboden im achteren Bereich der Achterkoje verbaut. Für deren Nutzung und Einschränkungen lesen Sie bitte die entsprechenden technischen Informationen.

## 7.15. Notsteuereinrichtung

**Information**

Sollte die Ruderanlage ausfallen, dann kann das Boot, bei reduzierter Geschwindigkeit mit einer dafür vorgesehenen Notsteuereinrichtung über eine Notpinne gesteuert werden. Es empflieht sich, dafür die Segelfläche zu reduzieren und die Segelflächen durch gezieltes Reffen dermaßen aufzuteilen, dass möglichst wenig Ruderdruck anliegt. Die Notpinne greift direkt auf die Welle und ist nicht untersetzt.
Die Notpinne befindet sich in der Backskiste auf der Stb Seite, vor der Steuersäule (siehe Feuerlöscherschild).
Stecken Sie die Notpinne auf einen der beiden Ruderwellenenden, diese ragen aus dem Deck, Sie finden diese unter den klappbaren Standelementen hinter den Steuersäulen.

Bei der Steuerung mittels der Notruderpinne gehen Sie wie folgt vor:

» Segelfläche gegebenefalls reduzieren

» Deckel für Notpinne an Deck entfernen.

» Notpinne aus der Halterung entnehmen und in eine der Aufnahmen an Deck stecken.

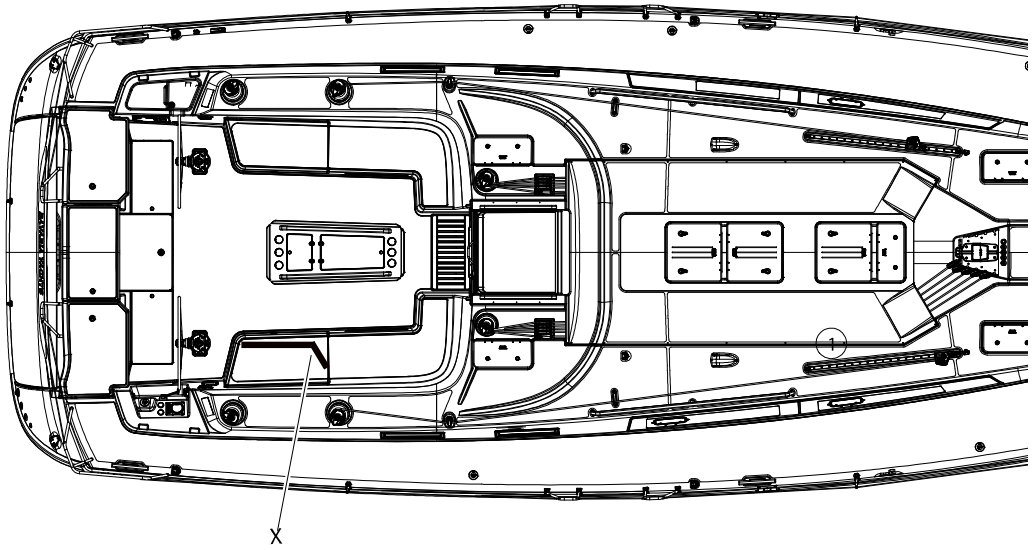
**Achtung**

» 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 den Steuerräder erforderlich.

## 7.16. Abbildung des Stauplatzes der Notpinne

Das X bezeichnet die Notpinne, diese ist in der Backskiste gestaut!




## 7.17. Ankerwinde/Spill

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

| Pos | Winde | Stromquelle |
|---|---|---|
| 1 | Ankerwinde vorn (Option) | Batterie unter der Eignerkoje vorn, BB Seite |

**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 Ankerwinsch muss am Elektropanel freigeschalten werden.
Die Ankerwinde kann nur von vorn mit der dazu gehörigen Bedienung betätigt werden. Nach dem Fieren muss der Zug der Ankerkette oder des Ankerseils auf den Bugbeschlag gelegt werden, um die Winsch zu entlasten. Die Zugentlastung ist in der Schiene des Bugbeschlags integriert. Lassen Sie sich bei Übergabe Ihrer Yacht in deren Bedienung einweisen.

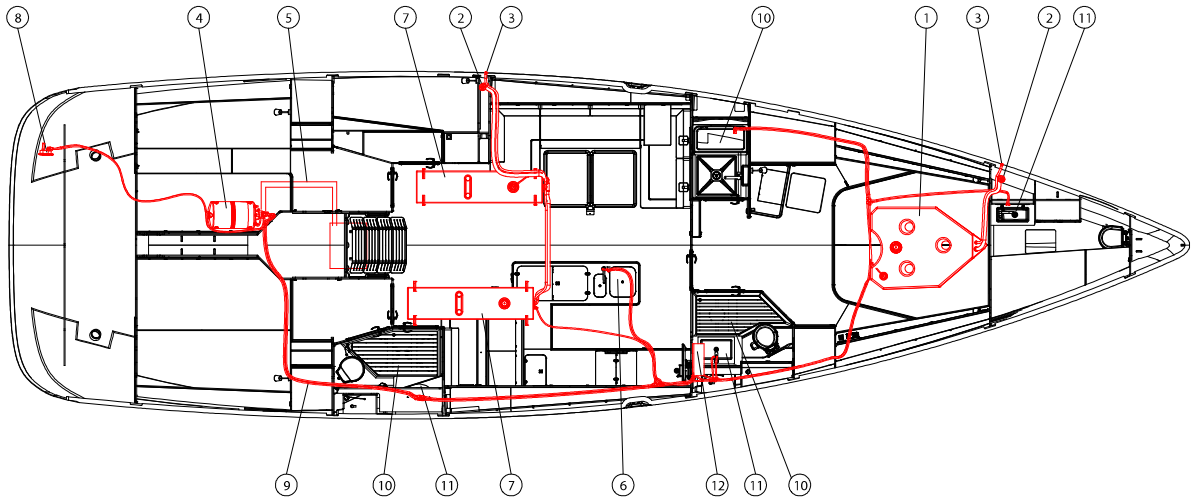
## 7.18. Frischwasseranlage

Die Yacht besitzt im Bugbereich einen Wassertank von 410 Litern und zusätzlich zwei Tanks unter den Bodenbrettern im Salonbereich mit jeweils 140 Liter Fassungsvermögen. Die Frischwasserzufuhr erfolgt von der BB Seite. Der Einfüllstutzen ist mit einer Verschlusskappe versehen, der Rand des Einfüllstutzens ist mit „WATER“ markiert. Die Entnahme erfolgt über eine Schlauchleitung, die zur Druckwasserpumpe führt. Das System ist immer mit Druck beaufschlagt. Arbeitet die Pumpe trotz festem Absperren 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 Vorschiff, ca. 410 L |
| 2 | Frischwassereinfüllstutzen Deck |
| 3 | Frischwassertankentlüftung |
| 4 | Boiler 40 L, Mischventilboiler |
| 5 | Motoranschluss |
| 6 | Spüle Pantry |

| Pos. | Beschreibung |
|---|---|
| 7 | Frischwassertanks Bodengruppe 2x140 L |
| 8 | Cockpitdusche |
| 9 | Frischwasserversorgung |
| 10 | Dusche |
| 11 | Waschbecken |
| 12 | Frischwasserpumpe |

### 7.18.1. Lageplan der Komponenten des Frischwassersystems




**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!

# 8. Navigation und Handhabung

## 8.1. Einsatz der Maschinen

Der auf Ihrem Boot installierte Antriebsmotor ist ein Yanmar 4JH4-HTE!
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 entflammbare 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 Bilgewasserstände 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.

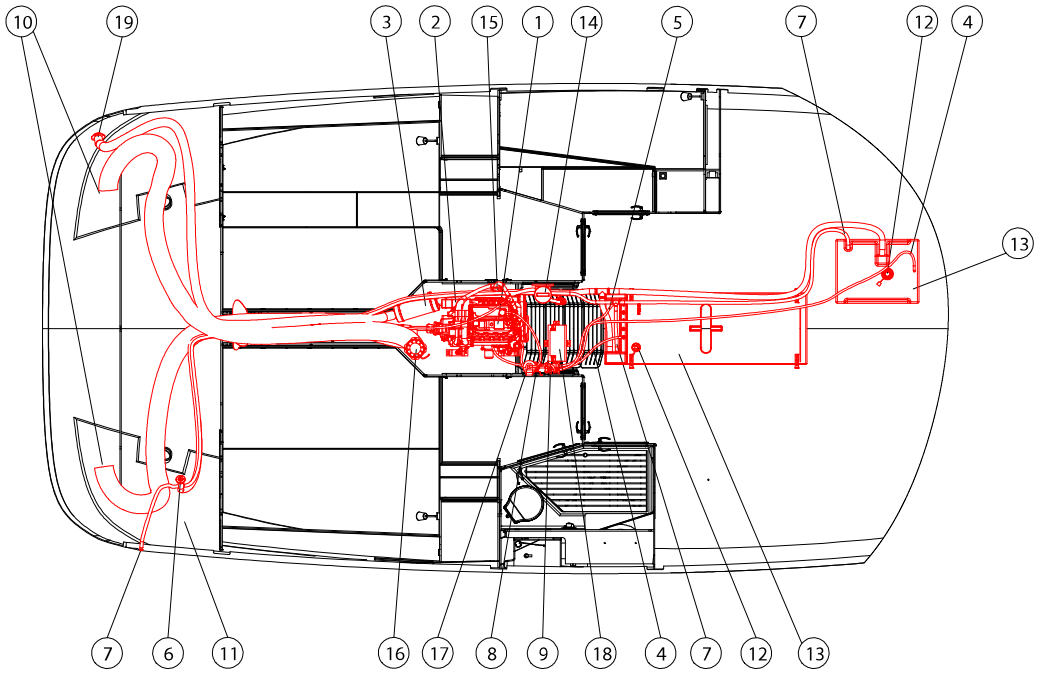
» 3. Setzen Sie den Fernbedienungshebel auf die Position NEUTRAL.

**Hinweis**: Die Sicherheitsvorkehrungen verhindern, dass der Motor in einer anderen Position als NEUTRAL gestartet werden kann.

## 8.2. Motor und dessen Peripherie

| Pos. | Beschreibung |
|---|---|
| 1 | Motor |
| 2 | Motor- Auspuffsystem Yanmar |
| 3 | Auspuff- Wassersammler |
| 4 | Kraftstoffzuleitung (Kraftstoffzulaufschlauch DIN 7840 38mm) |
| 5 | Kraftstoffrückführung |
| 6 | Diesel- Einfüllstutzen |
| 7 | Tankentlüftung |
| 8 | Kraftstofffilter |
| 9 | Kraftstoff- Kugelhahn/ Magnetventil (teilw. Option) |
| 10 | Belüftungsrost Motorraum (stb/ bb) |
| 11 | Motorinstrumententafel (Deck) |
| 12 | Vorratgeber für Kraftstofftank (teilw. Option) |
| 13 | Kraftstofftank (300 L und 140 L Option) |
| 14 | Wasserfilter/ Seeventil Motor |
| 15 | Vakuumventil Motor |
| 16 | Lüfter Motorraum |
| 17 | Kühlflüssigkeit- Ausgleichsbehälter |
| 18 | Starterbatterie |
| 19 | Auslass Motor |

### 8.2.1. Der Motor und dessen Peripherie



### 8.2.2. Abgasanlage

Die Yacht ist mit einer nassen Auspuffanlage versehen, d.h. in den Abgaskrümmer 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 und tritt unterhalb der Wasserlinie achtern aus. Der Auspuffschlauch besteht aus einem synthetischen Gummi, in den eine Stahlspirale 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**

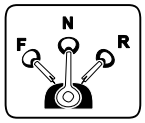
Starten Sie den Motor auf keinen Fall, wenn Sie Kraftstoffleckagen entdecken oder Gase bemerken. Stellen Sie sicher, dass die gesamte Mannschaft das Boot verlässt und eine qualifizierte Person den Schaden so bald wie möglich repariert.

### 8.2.3. Motor-Kühlkreislauf

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

## 8.3. 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.

## 8.4. 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

## 8.5. Bedienungseigenschaften

**Achtung**

- Die Bedingungen bei Seegang sind sehr unterschiedlich und Wasserfahrzeuge können immer in Situationen kommen, die 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 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.

## 8.6. 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 BB
- » Steuerbordlaterne ebenfalls am Bugkorb
- » Toplicht Masttop
- » Hecklaterne Heckkorb STB

**Achtung**

Kontrollieren Sie die Funktion der Navigationsbeleuchtung vor der Reise und führen Sie Reserveglühbirnen/ LED‘s für alle Navigationsleuchten mit.
Ersetzen Sie die Leuchtmittel nur durch die entsprechenden Ersatzteile der gleichen Leistung (Watt/Type)!

## 8.7. Ankern, Festmachen und Abschleppen - Sicherheitshinweise

**Achtung - Ankern - Geschleppt werden - An der Mooring liegen**

Sollte Ihre BAVARIA 56 abgeschleppt werden, dann sollte die Schleppleine über die zwei vorderen Klampen geführt werden um die Last zu verteilen. Auch beim Liegen an der Mooring soll so verfahren werden.
Beim Belegen einer achteren Mooringleine ist eine der achteren Klampen ausreichend bemessen.

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 ge-

gen Durchscheuern und unbeabsichtigtes Lösen. Als Option stehen die Ankerwinsch mit oben liegende Seiltrommel zum Verholen der Yacht bereit. Die Bedienung erfolgt über ein Tastergerät, das über ein Kabel auf eine decksseitig auf Stb Seite befindliche Steckdose angeschlossen ist. Bitte beachten Sie auch hier die Hinweise und Anweisungen des Herstellers.

**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 Bruchlast des Festmachers vorn beim Ankern und Geschleppt werden beträgt 63,3 kN. Das entspricht einem horizontalen Zug von ca. 6450 kg.

» Die Bruchlast des Festmachers achtern beim Festmachen beträgt 44,1 kN. Das entspricht einem horizontalen Zug von ca. 4500 kg.

» 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.

**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, Ankerwinsch 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 (ca. 7.8 kn) des Fahrzeugs.

## 8.8. 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.

## 8.9. Betankung mit Kraftstoff

**Information - Beachten Sie folgende Anweisungen beim Füllen des Tanks**

- » Der Einfüllstutzen liegt unter einem Deckel neben dem Gashebel der Antriebsanlage, siehe dazu die Zeichnung des Decksplans.
- » Öffnen Sie den Füllstutzen und beginnen Sie mit der Befüllung.
- » Kontrollieren Sie die Füllmenge des Tanks dabei ständig über eine geeignete Füllstandanzeige.
- » 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

## 8.10. 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.

# 9. Grundsätzliche Überlegungen

## 9.1. 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.

**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
- 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

## 9.2. Maßnahmen bei schlechtem Wetter

» Bei schlechtem Wetter sollten sich keine Personen auf freien Decks aufhalten.

» 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.

## 9.3. 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.

## 9.4. Stabilität - Risiko des Stabilitätsverlustes

Die Stabilität und der Auftrieb dieses Boot wurden geprüft auf der Basis der Gewichtsangaben, die im Kapitel „Gewichte“ 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, hochliegende Gewichte 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 falschen Fahrmanövern kann das Boot kann 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 dem Davit oder dem 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**

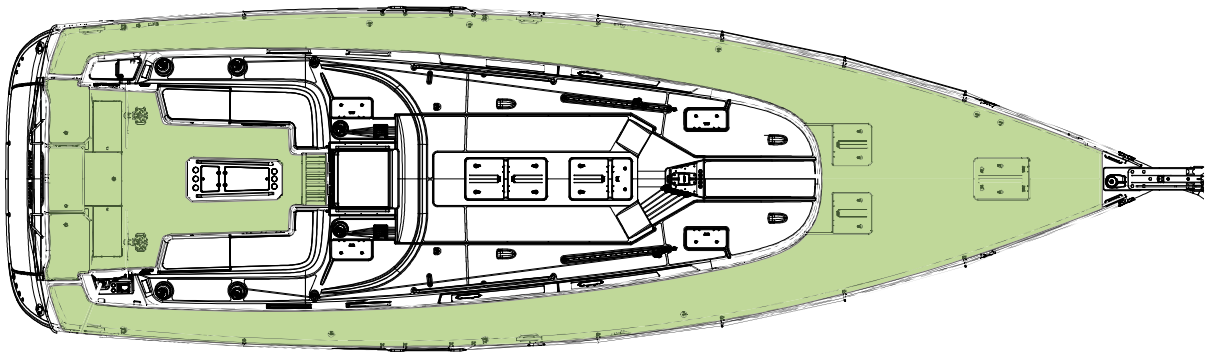
» Die Segelfläche muss reduziert werde, wenn die Windstärke BFT 4 überschritten wird. Besondere Maßnahmen sollten in Schwerwetterkonditionen getroffen werden.

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

| | $m_{MOC}$ Tiefkiel/Flachkiel | $m_{LDC}$ Tiefkiel/Flachkiel |
|---|---|---|
| STIX-Wert | 45,84 / 45,98 | 46,05 / 46,16 |
| Nullstabilität | 110,0 / 109,8 | 108,5 / 108,3 |

## 9.5. 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 wie folgt bezeichnet:

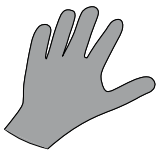


39

Das Arbeitsdeck beschränkt sich auf die Seitenlaufdecks, das Vordeck und das Cockpit **ohne** die Badeplattform. Die Badeplattform sowie das Kajütdach gehören ausdrücklich **nicht** zum Bereich des Arbeitsdecks.

Die meisten Überbordunfälle 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, rutschsicheres Schuhwerk tragen. Zum Schutz vor Unterkühlung sollte auch immer trockene Reservebekleidung in ausreichender Menge an Bord mitgeführt werden.

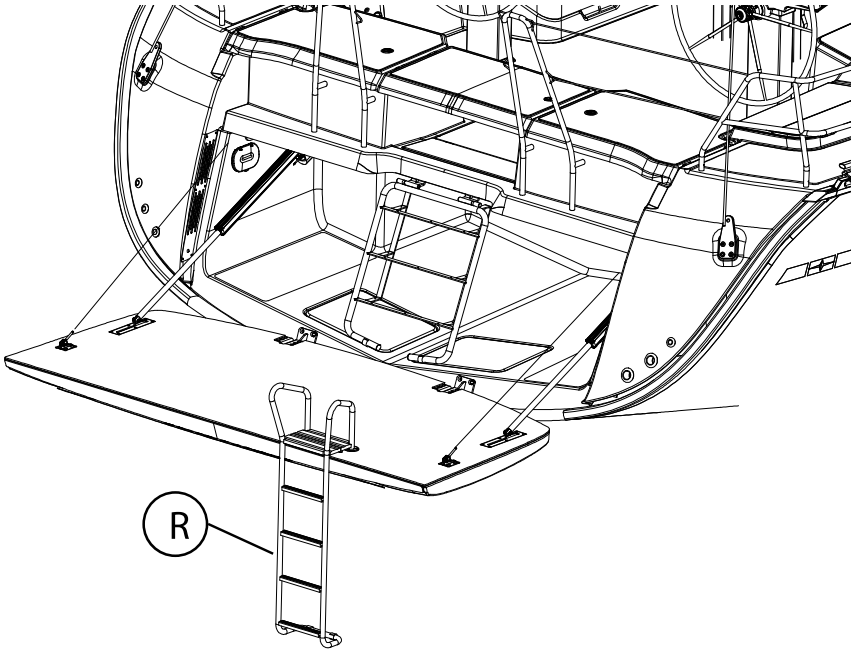
**Vorgehen bei Mann-Über-Bord oder anderen Notfällen**

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.

## 9.6. 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 Cruiser **in erster Linie** die in der Plattform einzusteckende Badeleiter vorgesehen. Die Badeleiter ist in der nachfolgenden Abbildung mit R gekennzeichnet und montiert dargestellt.




Die Badeleiter wird im Auslieferungszustand der Werft in der Tendergarage Backbord gestaut und muss vor dem Gebrauch in die dafür vorgesehenen Beschläge in der Badeplattform eingeführt werden.

Für den Fall, dass das Schiff nur von einer einzigen Person genutzt wird, muss die Heckplatform gefiert werden und mit der ausgebrachten und arretiereten Badeleiter in der unteren Position verbleiben, nur so kann diese eine Person wieder an Bord kommen, sollte sie selbst ins Wasser fallen. Diese Badeleiter gewährleistet dann einen möglichen Wiedereinstieg. Sollte, aus welchen Gründen auch immer, das fieren der Badeplattform nicht möglich sein, dann ist davon abzuraten, das Boot alleine zu benutzen.

Für den Fall, dass das Schiff nur von einer einzigen Person genutzt wird, muss die Heckplattform bereits beim „An-Bord-Kommen“ gefiert werden und in der unteren Position verbleiben, nur so kann diese eine Person wieder an Bord kommen, sollte sie selbst ins Wasser fallen. Diese Badeleiter gewährleistet dann einen möglichen Wiedereinstieg. Sollte, aus welchen Gründen auch immer, das fieren der Badeplattform nicht möglich oder die Badeplattform defekt sein, dann ist davon abzuraten, das Boot zu benutzen bevor dieser Defekt nicht behoben wurde.

Dies gilt immer, außer es sind andere Wiedereinstiegshilfen ausgebracht, wie etwa eine Notleiter, die am Heckkorb oder einer Klampe montiert wird und durch eine Reissleine (die ins Wasser hängen muss) ausgelöst werden kann.

Diese Ausrüstung gehört zum Umfang der Sicherheitsausrüstung, sie wird nicht von der Werft geliefert.und muss vom Skipper beschafft werden. Die unterste Trittstufe bzw. Trittsteg muss dabei bei ausgebrachter Leiter mindestens 30 cm unter die Wasserlinie ragen.

Die nebenstehende Abbildung zeigt eine solche Packtasche. Die untere Schlaufe muss dabei so durch eine Leine verlängert werden, dass diese zum Herausziehen der Leiter vom Wasser auch einfach zu bedienen ist, es empfiehlt sich, dazu 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 Rettungsschlaufe geknotet/angeschäkelt. Der über Bord Gefallene greift sich die Schlinge oder Rettungsschlaufe 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 elektrische 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.
Beim Betätigen der Badeplattform: Einklemmgefahr! Maximale Belastbarkeit 3 Personen (300 kg)!

**Warnung**: Eine Wiedereinstiegshilfe sollte immer dann ausgebracht sein, wenn Sie das Boot alleine nutzen.

**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 Berufsschifffahrt bewährten Manöver Single Turn, Williamson-Turn oder Scharnow-Turn, die das Schiff immer in die eigene Kielwasserlinie zurückbringen.

**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.
**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

## 9.7. 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.

## 9.8. Allgemeines

Die BAVARIA Cruiser 56 ist ein leistungsfähiges und schweres Schiff, das in Fahrt einige 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!

## 9.9. Vollschlagen/Sinken - Flutungsgefahr

**Achtung**

- » Schließen Sie die Seeventile, wenn Sie für längere Zeit von Bord gehen!
- » Die Bilgepumpen sind nicht dafür ausgelegt, einen größeren Wassereinbruch, 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 Wassereinbruchs zu reduzieren.
- » Bei stürmischem Wetter sollen alle Luken, Schränke, Niedergänge/Türen geschlossen bleiben, um Wassereinbruch zu verhindern.
- » Stellen Sie sicher, dass alle Wasserdurchlauföffnungen in den Bodenwrangen frei sind.
- » Kontrollieren Sie alle Bilgepumpen 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 Eignerkabine |
| 3 | Portlights seitlich Toiletten |
| 4 | Portlights Cockpit/Achterkabinen |

| Pos. | Beschreibung |
|---|---|
| 5 | Portlights seitlich Gästekabinen |
| 6 | Seitliche Fenster im Salon |
| 7 | Decksluken Toiletten und Salon |
| 8 | Niedergangsluk |

Das Boot verfügt über ein selbstlenzendes Cockpit, wie nach EN/ISO 11812:2002 beschrieben. Dennoch sollte der Wassereinbruch in das Cockpit bestmöglich vermieden werden und der Wasserablauf muss immer gewährleistet bleiben.

### 9.9.1. Schmutzfänger

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

## 9.10. 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 Schapps 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 festgelascht 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

### 9.10.1. 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

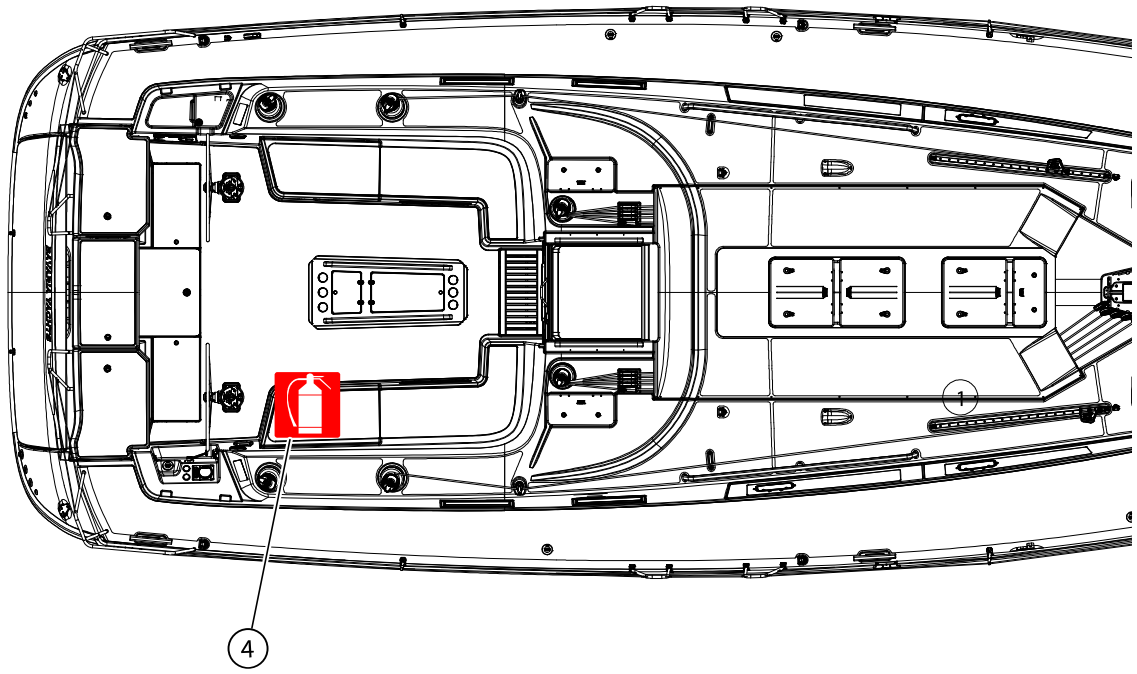
Zu den größten Gefahrenquellen an Bord gehören der Herd in der Pantry und der Motorraum. Sollte trotz aller Vorsichtsmaßnahmen an Bord doch einmal ein Feuer ausbrechen, so verfügen Sie über 6 Feuerlöscher, die an folgende Stellen montiert sind. Die Standorte und die Füllmengen der Feuerlöscher sind im folgenden angegeben.

### 9.10.2. 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.

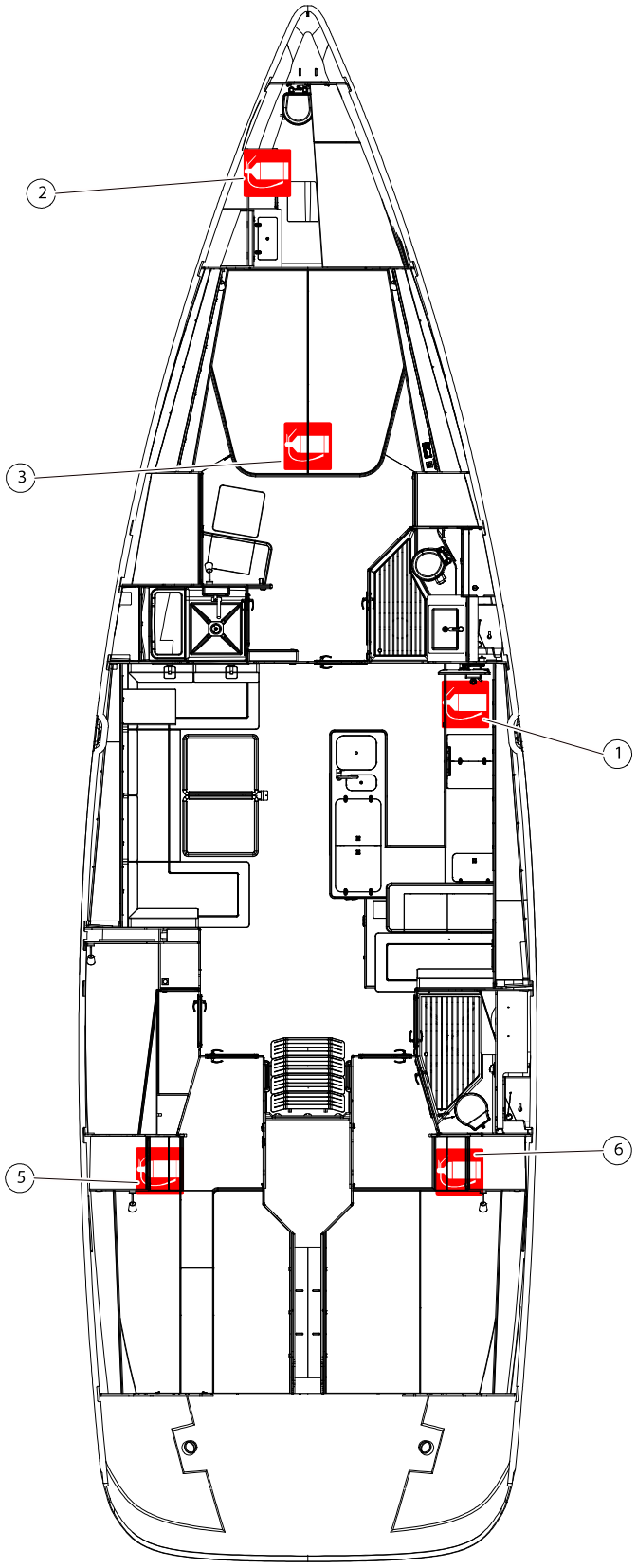
| Pos | Anzahl | Beschreibung der Position | Art des Löscher |
|---|---|---|---|
| 1 | 1 | Feuerlöscher unter Deck: In Pantry neben dem Gasherd, Aufkleber beachten | Gloria 2kg ABC Pulver 89 B Löschmittel SP 152/ 07 - 15bar Stickstoff |
| 2 | 1 | Feuerlöscher unter Deck: In Skipperkoje im Schrank, rechts neben Spiegel, oberstes Fach | Gloria 2kg ABC Pulver 89 B Löschmittel SP 152/ 07 - 15bar Stickstoff |
| 3 | 1 | Feuerlöscher unter Deck: In Eignerkabine im Vorschiff unter Matratze, Aufkleber beachten | Gloria 2kg ABC Pulver 89 B Löschmittel SP 152/ 07 - 15bar Stickstoff |
| 4 | 1 | Feuerlöscher auf Deck: im Cockpit (Backskiste stb, bei Notpinne), Aufkleber beachten | Gloria 2kg ABC Pulver 89 B Löschmittel SP 152/ 07 - 15bar Stickstoff |
| 5 | 1 | Feuerlöscher im Stauraum Achterkoje BB, in kleinem Schapp am vorderen Ende der äußeren Koje, Aufkleber beachten | Gloria 2kg ABC Pulver 89 B Löschmittel SP 152/ 07 - 15bar Stickstoff |
| 6 | 1 | Feuerlöscher im Stauraum Achterkoje StB, in kleinem Schapp am vorderen Ende der äußeren Koje, Aufkleber beachten | Gloria 2kg ABC Pulver 89 B Löschmittel SP 152/ 07 - 15bar Stickstoff |

### 9.10.3. Lage der Feuerlöscher an Deck (1 Stück)



## 9.10.4. Plan der Lage der Feuerlöscher unter Deck

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



## 9.11. Fluchtwege

**Information**

Alle Ausgänge, außer den normal genutzten Hauptausgängen 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**

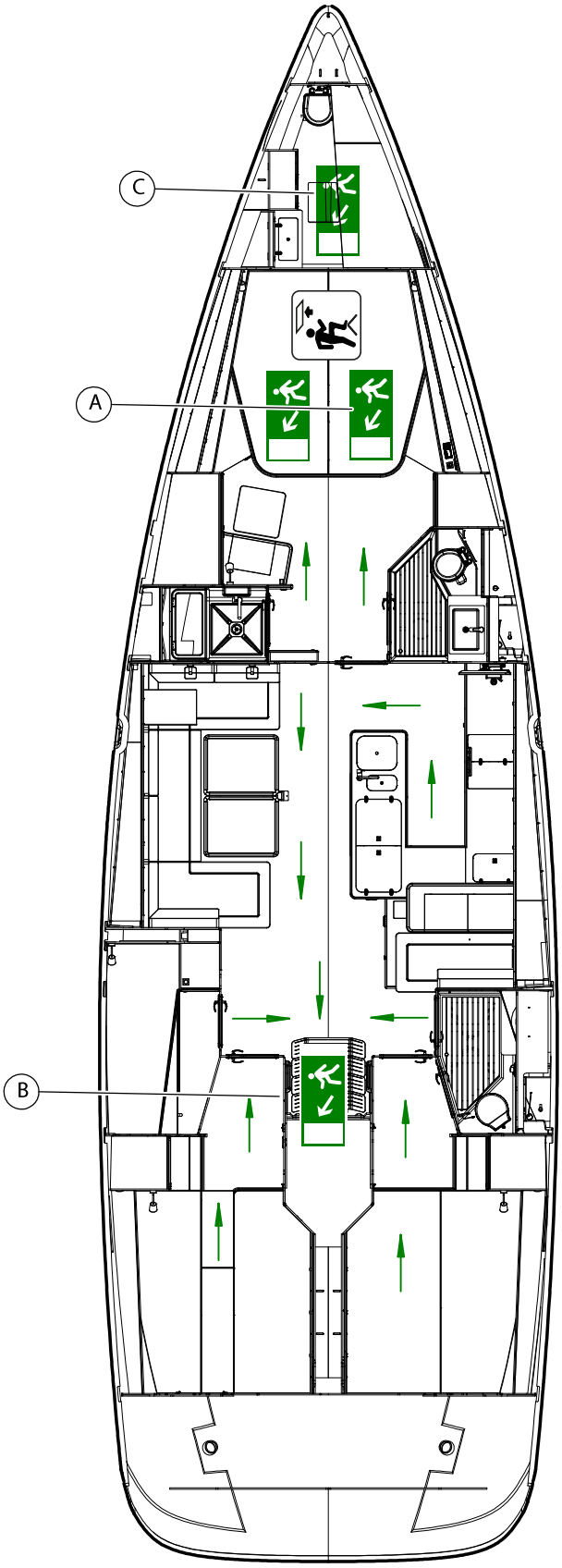
- **Blockieren Sie niemals Fluchtwege und Ausgänge, auch nicht kurzfristig!**
- Der Aufenthalt in der achteren DInghy-Garage ist nur bei bei offen bleibender Decksluke oder Badeplattform erlaubt.

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

## 9.12. Fluchtwege

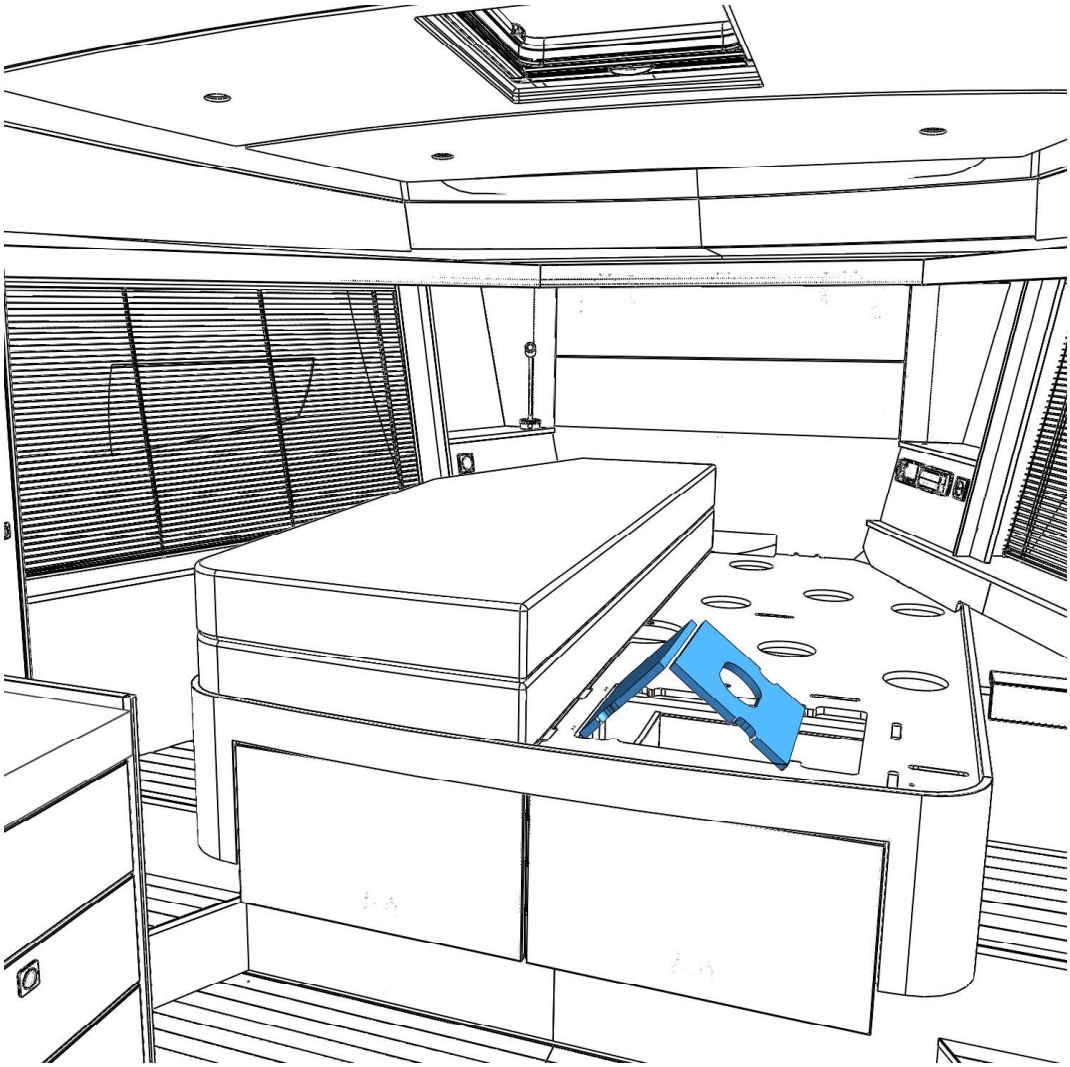
| Pos. | Art der Öffnung | Positon und Bemerkungen |
|---|---|---|
| A | Fluchtluken | Ausstieg über der vorderen Eignerkoje, Trittstufe auf vorderer Koje (Achtung, diese befindet sich unter der Matratze und muss ausgeklappt werden, |
| B | Niedergang | Niedergang vom Cockpit zu den Kabinen |
| C | Luke | Ausstieg aus der Skippers Koje |

## 9.12.1. Fluchtwegeplan



### 9.12.2. Notausstieg vorn/ Klappstufe in Bettauflage

Zur besseren Erreichbarkeit der über der Eignerkoje gelegenen Fluchtluken ist eine klappbare Trittstufe vorgesehen. Klappen Sie die in Fahrtrichtung rechts gelegene Matratze 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.

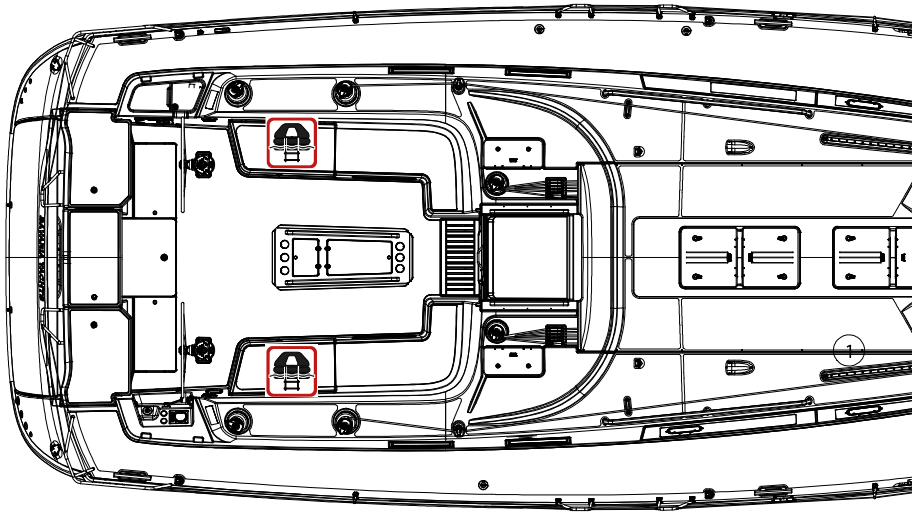


## 9.13. Rettungsinsel

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 in den Backskisten direkt vor den Steuersäulen gestaut werden, bitte beachten Sie, dass die Staufächer dementsprechend durch einen Schild markiert werden 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 den Staufächern.
Die Rettungsinseln können an den folgenden Stellen verstaut werden, siehe auch :

» In der Backskiste Backbord (direkt vor der Steuersäule)
» In der Backskiste Steuerbord (direkt vor der Steuersäule)

### 9.13.1. Cockpitlayout mit Stauplätzen der Rettungsinseln



## 9.14. 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!

## 9.15. Borddurchlässe (zur Übersicht der Borddurchlässe)

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

| Pos. | Beschreibung |
|---|---|
| 1 | Ansaugung Toilette |
| 2 | Decksabsaugung Fäkalientank |
| 3 | Auslass Fäkalientank |
| 4 | Entlüftung Fäkalientank |
| 5 | Entlüftung Frischwassertank |
| 6 | Auslass Waschbecken |
| 7 | Auslass T- Raum/ Dusche |
| 8 | Auslass Sumpfwanne, Spüle Pantry |
| 10 | Auslass elektrische. Bilgepumpe |
| 11 | Auslässe Klimaanlage |
| 12 | Ansaugung Generator |

| Pos. | Beschreibung |
|---|---|
| 13 | Auslass Niedergangssumpf |
| 14 | Auslass Heizung |
| 15 | Auslass Generator |
| 16 | Auslass Motor |
| 17 | Auslass Handlenzpumpe |
| 18 | Lenzung Ruderlager Steuerstand stb/ bb |
| 19 | Lenzung Gasbox |
| 20 | Lenzung Staubox |
| 21 | Lenzung Ankerkasten |
| 22 | Einfüllstutzen Frischwasser |
| 23 | Einfüllstutzen Dieselkraftstoff |

Die Rumpfdurchbrüche sind besonders gefährdete Bereiche, dort ist ein Wassereinbruch 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.

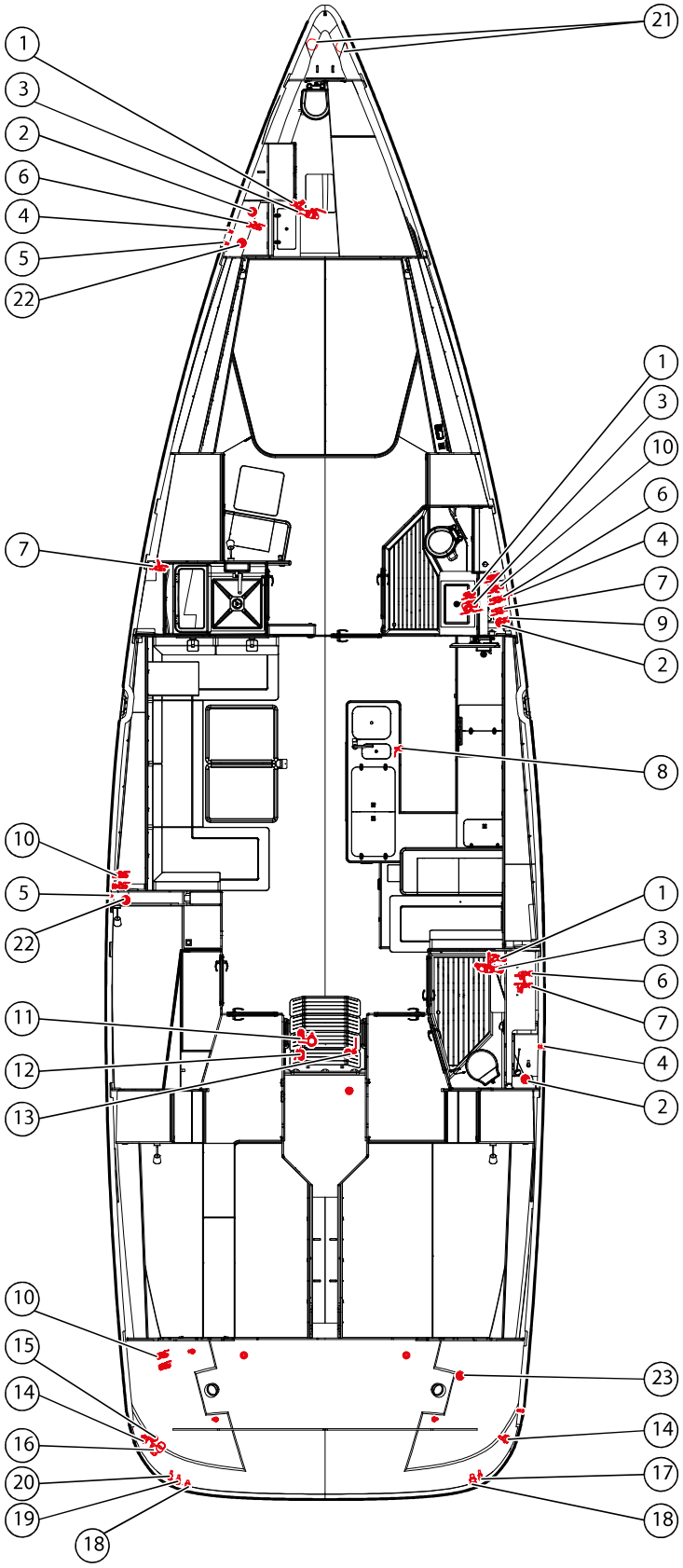
**Information -** Wartung

» 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

## 9.15.1. Lage der Borddurchlässe (Planstand inkludiert die Optionen)



## 9.16. Transport, Kranen, Slippen und Lagerung

Ihre Cruiser 56 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!

### 9.16.1. 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 waagerecht 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 Deckskante 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..

### **9.16.2.** 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.

### 9.16.3. 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.

# 10. 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.

## 10.1. Wartung an elektrischen Anlagen

**Information**

» Stellen Sie sicher, dass alle Kabel fest gehaltert 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 Konservierungsöl 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.

## 10.2. Wartungsintervalle

Regelmässige Kontrollen und Instandhaltungen sind wichtige Aufgaben um eine lange Lebensdauer des Bootes zu erreichen und die Sicherheit der Mannschaft zu gewährleisten. Dieser Abschnitt beinhaltet eine allgemeine Tabelle mit typischen Kontroll- und Instandhaltungsintervallen. 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.

**Achtung: Besonders zu beachten sind:**

» Änderungen die 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.

| System | Notwendige Maßnahmen | Intervallfrequenz | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Vor jedem Gebrauch | Nach den ersten 20 Stunden | Alle 25 oder 50 Stunden | | Alle 50 oder 100 Stunden | | Alle 6 Monate oder jährlich | |
| Batterien | Pole auf Korrosion und festen Sitz der Polklemmen kontrollieren | ☑ | ☑ | ☑ | | | | | |
| Navigationsbeleuchtung | Funktion kontrollieren | ☑ | | | | | | | |
| Bilgenbereich | Reinigung der Bilge und der Durchgangsöffnungen | | | | | | | ☑ | |
| Zinkanoden | Überprüfung der Beschaffenheit | ☑ so oft wie möglich | | | | | | | |
| Rumpf | Auf lose und beschädigte Teile untersuchen | ☑ | | | | | | | |
| Ruderanlage | Auf einwandfreien Betrieb hin kontrollieren | ☑ | und bei jedem Docken/Kranen | | | | | | |
| Sicherheits und Rettungsausrüstung | Auf Unversehrtheit und Vollständigkeit prüfen, die vorgeschriebenen Wartungsintervalle einhalten, Prüfsiegel checken | ☑ **Herstellerangaben beachten!!** | | | | | | | |
| Zylinder Plattform achtern | ausgefahrene Gestänge auf Kratzer untersuchen, Verschmutzungen entfernen | ☑ | | | | | | | |
| Elektrik | Lose Verbindungen prüfen | | | | | | | | ☑ |
| | Funktion der 230/110V AC Steckdosen kontrollieren | | | ☑ | | | | ☑ | |
| Motor | Wasserseperator austauschen | | ☑ | | | | | | |
| | Motor allgemein | ☑ **das Yanmar Handbuch lesen!!** | | | | | | | |

## 10.3. Reinigung

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.

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.

## 10.4. 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 Verfugungsmaterialien 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.

## 10.5. 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.

## 10.6. Segel

Die Segel sind aus Dacron hergestellt. Dieses Material ist sehr robust und widerstandsfähig. Segel dieser Bauart bleibenl 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 (Nummerntuch) 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.

## 10.7. 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.

## 10.8. 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.

## 10.9. 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.

## 10.10. 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

**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.

**Tipp:**
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).

**Winterlager Motor und Generator:**
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).

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).

# 11. 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!

### 11.10.1. 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.

### 11.10.2. 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.

### 11.10.3. 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-Emisssionen zusätzlich. Vermeiden Sie dennoch ein zu schnelles Hochdrehen des Motors und reduzieren Sie die Drehzahl auf dicht befahrenen Gewässern.

### 11.10.4. 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.

### 11.10.5. 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.

### 11.10.6. 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.

### 11.10.7. 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

### 11.10.8. 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 Bordausläs-se vorschreiben.

## 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.

# 12. 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.
**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.

## Liste gelieferter Dokumentationen

- BAVARIA Cruiser 56 Handbuch mit Konformitätserklärung
- Prospekte und Serienbaubeschreibungen
- Yanmar Bedienungsanleitung
- Beschreibung der Bedienung der Schaltpanele
- Anleitungen und Handbücher zu optional gelieferten Teilen und Standardbauteilen