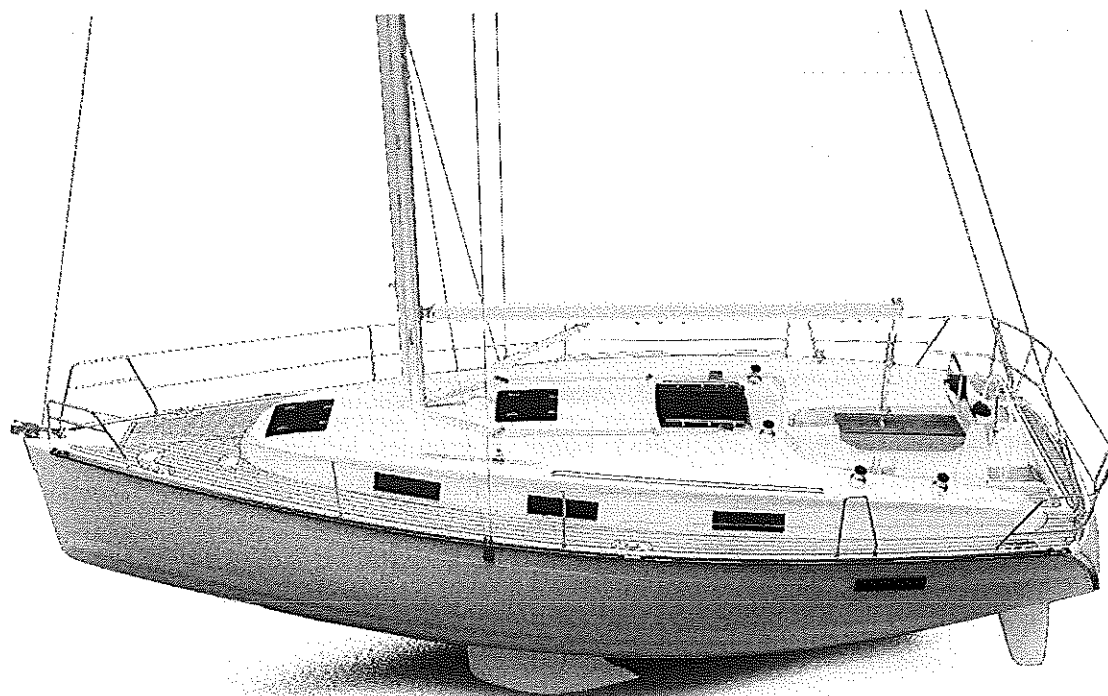


Manuel du propriétaire



Voilier "BAVARIA CRUISER 32"



Bavaria Yachtbau GmbH • Bavariastr. 1 • D - 97232 Giebelstadt
Tél. : +49 (0) 9334 942 - 0; Fax : +49 (0)9334 942 - 1160
e-mail : info@bavaria-yachtbau.com

Introduction.....	4
Catégorie de conception.....	5
Certification	5
Avertissements	6
Déclaration écrite de conformité.....	8
1.1 Caractéristiques principales	13
1.1.1 Dimensions principales.....	13
1.1.2 Déplacement, poids.....	13
1.1.3 Motorisation.....	13
1.1.4 Installation électrique.....	13
1.1.5 Capacité des réservoirs.....	13
1.1.6 Points de levage pour grues, points de support pour plan incliné et transport.....	13
1.2 Plan général.....	14
1.2.1 Plan de mât et de voile.....	14
1.2.2 Plan de pont.....	15
1.2.3 Plan d'équipement.....	17
1.3 Propulsion	18
1.3.1 Voilure	18
1.3.2 Gréement.....	18
1.3.3 Motorisation, compartiment moteur, boîtes de vitesses, hélices.....	18
2. Installations et circuits	20
2.1 Réservoirs et conduites - eau	20
2.1.1 Eau douce, eau potable, froide.....	20
2.1.2 Circuit d'eau de mer	22
2.1.3 Toilettes.....	22
2.2 Réservoirs et conduites - carburant.....	23
2.3 Appareil à gouverner.....	24
2.3.1 Description du système	24
2.3.2 Safran et bagues de safran.....	24
2.4. Système d'assèchement évacuation	25
2.5 Installation électrique.....	27
2.5.1 Installation à courant alternatif (230 Volt).....	27
2.5.2 Secteur de bord courant continu (12 Volt).....	27
2.5.3 Fonctionnement et particularités de l'installation.....	27
2.5.4 Indications importantes à l'annexe de courant continu (12 Volt).....	28
2.5.5 Indications importantes à l'annexe de courant alternatif (230 Volt/115 Volt).....	28
2.5.6 <i>Distribution appareils électriques 230V</i>	29
2.5.7 Schéma des connexions	32
2.5.8 Schéma de distribution.....	32
2.5.9 Distribution courant alternatif.....	32
2.6 Installation de gaz liquéfié.....	32
2.6.2 Fonctionnement.....	33
2.8 Ancre d'amarrage et de remorquage.....	35
2.9 Circuit de refroidissement du moteur.....	36
2.10 Echappement des gaz.....	36
2.11 Aération.....	36
2.12 Ouvertures, prises d'eau de mer.....	37
3. Protection de l'environnement	38
3.1 Carburant et huile.....	38
3.2 Déchets.....	38
3.3 Bruit	38

3.4 Remous.....	38
3.5 Gaz d'échappement.....	38
3.6 Peintures antifouling	39
3.7 Décapants	39
4. Maintenance	40
4.1 Entretien, nettoyage	40
4.2 Pièces d'usure et de rechange	41
4.3 Pièces d'usure et de rechange	41
4.4 Réparations.....	41
4.5 Hivernage	41
5. Remarques en conclusion.....	43
6. Liste des manuels fournis.....	44

Introduction

Ce manuel a été conçu pour votre plaisir de manœuvrer votre voilier en toute sûreté. Outre des informations sur le bateau lui-même, sur ses accessoires fournis ou montés ainsi que sur son équipement, le manuel contient aussi des informations sur la marche et l'entretien. Veuillez lire soigneusement ces informations avant de prendre la mer.

S'il s'agit de votre premier voilier, ou si vous n'êtes pas encore familiarisé avec les particularités d'un quillard, nous vous conseillons pour votre sécurité et votre confort d'acquérir des connaissances de la manœuvre et de la marche du voilier avant de prendre la mer. Le distributeur vous renseignera volontiers sur les possibilités de cours qui vous permettront d'élargir ou de rafraîchir vos connaissances dans ce domaine.

Puisque la portée de l'approvisionnement dépend de l'ordre, l'équipement de votre yacht peut dévier avec quelques descriptions et illustrations. Afin de pouvoir adapter nos yachts à la norme technique constamment de progrès, nous devons nous réserver des changements de forme, d'équipement et de technologie. Pour ces raisons aucune condition ne peut être dérivée de toutes les données, illustrations et descriptions en ce manuel.

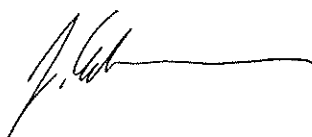
**VEUILLEZ GARDER CE MANUEL DANS UN ENDROIT SÛR
ET REMETTEZ-LE AU NOUVEAU PROPRIÉTAIRE
SI VOUS REVENDEZ CE BATEAU.**

BAVARIA YACHTBAU GmbH vous souhaite la bienvenue au cercle des propriétaires de yachts **BAVARIA** et vous remercie de votre confiance dans nos produits.

Votre concessionnaire ainsi que la direction et le personnel de la société **BAVARIA YACHTBAU GmbH** vous souhaitent beaucoup de plaisir avec votre nouveau yacht.

Bon voyage, bon vent et temps clément !

BAVARIA YACHTBAU GmbH
- Direction -



J. Ludmann

Catégorie de conception

Une des exigences de la directive européenne relative aux bateaux de plaisance stipule que tout bateau doit être classé dans une catégorie de conception.

Le yacht à voile BAVARIA CRUISER 32 est classé dans la catégorie de conception A/B.

A : Conçu pour de grands voyages au cours desquels le vent peut dépasser la force 8 (sur l'échelle de Beaufort) et les vagues peuvent dépasser une hauteur significative de 4 mètres, à l'exclusion toutefois des conditions exceptionnelles, et pour lesquels ces bateaux sont, dans une large mesure, autosuffisants.

B : Conçu pour des voyages au large des côtes au cours desquels les vents peuvent aller jusqu'à la force 8 comprise et les vagues peuvent atteindre une hauteur significative jusqu'à 4 mètres compris.





Certification

La directive CE prévoit pour les voiliers de cette taille le module de certification Aa

L'organisme de contrôle agréé en conformité à la directive CE mandaté par nos soins est la société **Germanische Lloyd, Hamburg**, (voir déclaration de conformité).

Construit par: **Bavaria Yachtbau GmbH**
Bavariastr. 1
D - 97232 Giebelstadt

Le bateau Bavaria Cruiser 32 "a été testé selon la norme ISO 12217-2 en ce qui concerne la stabilité et de franc-bord, flottabilité et la capacité de nager. D'où les différentes stipulations concernant le nombre de personnes et de la charge utile. La plaque du constructeur qui est montée sur le tableau de bord à côté de la tête, regarde comme suit:



Bavaria Yachtbau GmbH Bavariastraße 1, D-97232 Giebelstadt Sailing Yacht "Bavaria C 32"		
Category	A	B
Max. 	6	10
Max.  + 	725kg	950kg
		

Explications

Catégorie de conception A/B : haute mer/ au large

Max.  = 6/10

: Nombre de personnes recommandé par le constructeur, quand le bateau se trouve dans la zone maritime correspondant à sa catégorie de conception.

Max.  +  = 725 kg/ 950kg

: Charge maximale comprenant 6/10 personnes, réserves, provisions et équipement personnel (le contenu des réservoirs n'est pas pris en compte).

CE

: Marquage CE certifiant que le bateau a été construit en conformité aux exigences de la directive.

Identification:

L'arrière sur le côté tribord a été moulé dans les plaques de la coque. Il s'agit d'une séquence unique au monde de chiffres et de lettres.

Avertissements

Dans de nombreux chapitres du manuel du propriétaire, vous trouverez des avertissements concernant le fonctionnement régulier, l'entretien ou la prévention des dangers. Pour un meilleur aperçu, ces avertissements sont mis en évidence dans des encadrés.



Considérez toujours le devoir de diligence maritime!

**Danger**

Indique l'existence d'une source concrète de danger extrême pouvant causer avec une grande probabilité la mort ou des lésions irréparables si aucune précaution n'est prise en conséquence.

**Avertissement**

Indique l'existence d'une source de danger pouvant causer des lésions ou la mort si aucune précaution n'est prise en conséquence.

**Attention**

Indique un rappel des précautions de sécurité ou attire l'attention sur des manœuvres qui peuvent être incertaines ou risquent de causer des lésions corporelles ou des dommages au bateau ou à ses composants.

Security advice**Attention**

En cas de mer agitée, le cloison étanchet en fermant la porte de la cabine.

**Attention**

En cas de mer agitée devraient trappes, Back caisses et portes sont fermées, afin de réduire le risque de réduire l'envahissement.

**Attention**

Vérifiez régulièrement les extincteurs!
Vous écales en matière de lutte contre l'incendie!
Respectez toujours la vigilance des marins!

**Attention**

En cas d'incendie (comme en 1.2.2 de ce manuel décrit), les panneaux et le déclin de-
porte de sortie de secours à utiliser.

**Attention**

En appuyant sur la plateforme de bain: Idanger de piégeage.
Capacité maximale: 6 personnes (500 kg)

**Attention**

Lors du chargement du bateau, la charge maximale recommandée ne jamais être dépassé. Le chargement doit être soigneusement, avec une répartition des charges, afin que le projet d'assiette à obtenir. Gravité de la charge doivent être placés plus bas possible.

**Attention**

La durée recommandée Nombre de personnes ne doit pas être dépassée. Quel que soit le nombre de personnes à bord ne doit pas dépasser le poids total des personnes et l'équipement ne jamais dépasser la charge maximale recommandée.

**Attention**

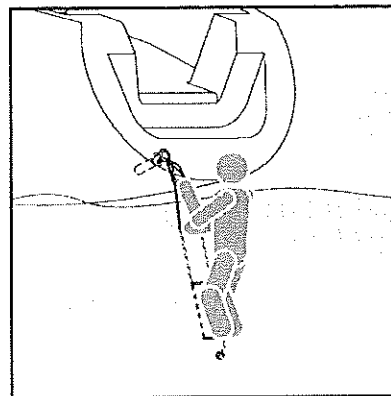
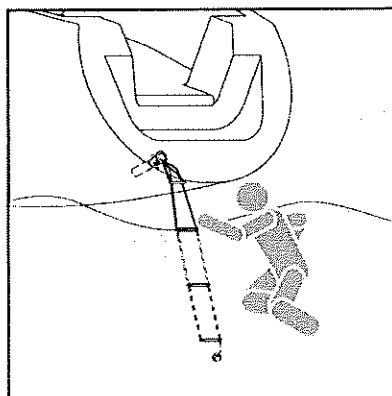
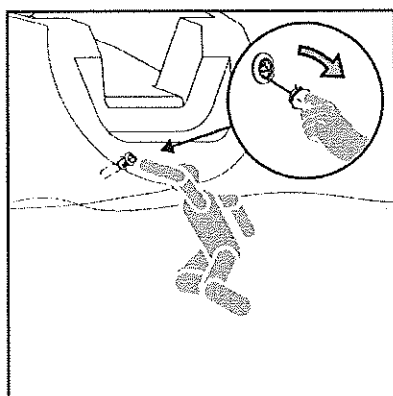
Un bon nombre d'équipements (par exemple, est autour Fender, d'amarrage, etc avant le départ que dans les espaces prévus à cet effet les embouteillages sont rangés.

**Attention**

- Toute modification de la répartition des masses à bord (par exemple l'installation d'un mât de pêche, un radar ou des bossoirs), la transversale, le parcours de santé et de la conduite du bateau influencer de manière significative.
- La transversale par chaque haut-de stockage de poids réduit.
- La transversale peut en tirer ou soulever des charges lourdes avec le bossoir réduit.
- Indice de réfraction de vagues de poser d'importants problèmes de stabilité.

**Attention**

Avant l'utilisation de bain-échelle: débrayer moteur!



Déclaration écrite de conformité
 – Bateaux de plaisance – Emissions sonores et gazeuses, construction
 Directive 94/25/CE amendée par 2003/44/CE

Nom du fabricant : Bavaria Yachtbau GmbHRue : Bavariastr. 1 Ville : GiebelstadtCode Postal : 97232 Pays : DE

Nom du mandataire (si applicable) : _____

Rue : _____ Ville : _____

Code Postal : _____ Pays : _____

Nom de l'organisme notifié pour la construction (si applicable): Germanischer Lloyd SERue : Brooktorkai 18 Ville : HamburgCode Postal : 20457 Pays : DE Numéro ID: 0098N° de certificat de conformité CE : 92083; 92083/1 Date: (aa/mm/jj) 2011 / 04 / 11Nom de l'organisme notifié pour émission sonore (si applicable): _____

Rue : _____ Ville : _____

Code Postal : _____ Pays : _____

N° de certificat de conformité CE : _____ Date: (aa/mm/jj) / /

Module(s) appliqué pour la construction : A Aa B+C B+D B+E B+F G H Module appliqué pour émission sonore : A Aa G H

DESCRIPTION DU NAVIRE

Numéro d'Identification du bateau (CIN)

D	E	B	A	V	Y	3	2	P	7	G	1	1	2
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Marque : BavariaModèle ou numéro : Cruiser 32

Type de bateau :

 voilier vedette pneumatique autre (specifier): _____

Type de coque :

 monocoque multicoque autre (specifier): _____

Matériau de construction :

 aluminium, alliage d'aluminium plastique renforcé fibres acire, alliages bois autre (specifier): _____Catégorie de conception : A B C DPuissance maxi recommandée : 21 kWLongueur de coque : 9,75 mBau de coque : 3,42 mTirant d'eau : 1,94 / 1,55 m

Propulsion:

 voile moteur essence moteur diesel moteur électrique rame autre (specifier): _____

Type of engine:

 hors board inboard autre (specifier): _____

Deck

 ponté partiellement ponté ouvert autre (specifier): _____

Je déclare sous ma propre responsabilité que le bateau défini ci-dessus est en conformité avec toutes les exigences essentielles tel qu'indiqué (et est conforme au type pour lequel une attestation d'examen CE de type est éditée, le cas échéant)

Nom : J. Ludmann (Manager) Signature et fonction :
 (identification de la personne habilitée à signer ou du mandataire du fabricant) (ou equivalent)


Date: (aa/mm/jj) 2011/06/17

Exigences essentielles (Référence à l'article correspondant des Annexes IA & IC de la directive)	Normes	documents méthodes	Dossier technique	Spécifier avec plus de détails
Exigences générales (2)	<input checked="" type="checkbox"/>			EN ISO 8666:2002
N° d'identification du bateau – CIN (2.1)	<input checked="" type="checkbox"/>			EN ISO 10087:2006
Plaque du constructeur Plate (2.2)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	EN ISO 14945:2004
Prévention des chutes par dessus bord et remontée à bord (2.3)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	EN ISO 15085:2003
Manuel du propriétaire (2.5)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	EN ISO 10240:2004
Intégrité et exigences structurelles (3)				
Structure (3.1)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	EN ISO 12215-1:2000; EN ISO 12215 Teil 2-4:2002 EN ISO 12215 Teil 5+6:2008
Stabilité et franc-bord (3.2)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	EN ISO 12217 – 2:2002
Flottabilité (3.3)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	EN ISO 12217 – 2:2002
Ouvertures dans la coque, le pont et les superstructures (3.4)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	EN ISO 12216:2002 EN ISO 9093 – 1:1997
Envahissement (3.5)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	EN ISO 11812:2001 EN ISO 8849:2003 EN ISO 15083:2003
Charge maximale recommandée par le constructeur(3.6)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	EN ISO 14946:2001 / AC:2005
Emplacement su radeau de survie (3.7)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Annex I 94/25EG-03/44EG
Ancrage, amarrage et remorquage (3.9)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	EN ISO 15084:2003
Caractéristiques de manoeuvrabilité (4)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	EN ISO 8665:2006
Moteurs et compartiments moteur (5.1)	<input checked="" type="checkbox"/>			EN ISO 16147:2002
Moteurs in-bord (5.1.1)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	EN ISO 9094-1:2003 EN ISO 7840:2004 EN ISO 10088:2001 EN ISO 10133:2000
Ventilation (5.1.2)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	EN ISO 11105: 1997
Circuit de carburant (5.2)				
Généralités - circuit carburant (5.2.1)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	EN ISO 10088:2001 EN ISO 7840:2004 EN ISO 9094-1:2003
Réservoirs de carburant (5.2.2)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	EN ISO 10088:2001 EN ISO 7840:2004 EN ISO 9094-1:2003
Circuits électriques (5.3)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	EN ISO 10133:2000 EN ISO 13297:2000
Systèmes de direction (5.4)				
Généralités - systèmes de direction (5.4.1)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	EN ISO 13929: 2001 EN ISO 8847:2004 / AC:2005
Dispositifs de secours (Barre de secours) (5.4.2)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Systèmes de gaz (5.5)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	EN ISO 10239: 2008
Protection contre l'incendie (5.6)				
Généralités (Protection contre l'incendie (5.6.1)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	EN ISO 9094-1:2003 EN ISO 12216:2002
Équipement de lutte contre l'incendie (5.6.2)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	EN ISO 9094-1:2003
Feux de navigation (5.7)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	COLREG/CEVNI
Prévention des décharges (5.8)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	EN ISO 8099: 2000
Annexe I.B – Émissions gazeuses	Voir la Déclaration Ecrite de Conformité du fabricant du moteur			
Annexe I.C – Émissions sonores	Voir la Déclaration Ecrite de Conformité			



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.: 92083
 Manufacturer: Bavaria Yachtbau GmbH
 Bavariastraße 1
 97232 Giebelstadt
 Manufacturer's marking: Bavaria Cruiser 32
 CIN-No. DE-BAV Y32A5 B 1 11
 Description: Sailing Yacht, $L_H = 9,75$ m, $B_H = 3,42$ m,
 $T_{\text{deep keel}} = 1,94$ m, $T_{\text{shallow keel}} = 1,55$ 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 9094-1, 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: 6
 Loaded displacement mass (mLDC), kg: 6295 (deep keel), 6494 (shallow keel)
 Maximum load (mMTL), kg: 1052
 Maximum rated engine power, kW: 21

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, 11.04.2011

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



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.: 92083/1
 Manufacturer: Bavaria Yachtbau GmbH
 Bavariastraße 1
 97232 Giebelstadt
 Manufacturer's marking: Bavaria Cruiser 32
 CIN-No. DE-BAV Y32A5 B 1 11
 Description: Sailing Yacht, L_H = 9,75 m, B_H = 3,42 m,
 T_{deep keel} = 1,97 m, T_{shallow keel} = 1,58 m
 Boat design category: B - "Offshore"
 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 9094-1, 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: 10
 Loaded displacement mass (mLDC), kg: 6870 (deep keel), 7071 (shallow keel)
 Maximum load (mMTL), kg: 1624
 Maximum rated engine power, kW: 21

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, 11.04.2011

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

VOLVO PENTA

Declaration of Conformity for Recreational Craft Propulsion Engines with the exhaust emission requirements of Directive 94/25/EC as amended by 2003/44/EC

D1-13, D1-20, D1-30, D2-40

Engine manufacturer:

AB Volvo Penta
Gropegårdsgatan
405 08 Göteborg
Sweden

Body for exhaust emission assessment:

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

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

Description of engine(s) and essential requirements

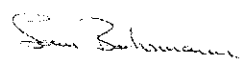
Engine Type 4 stroke diesel engine

Engine model(s) covered by this declaration	EC Type certificate number
D1-13	CE-RCD-540
D1-20	CE-RCD-540
D1-30	CE-RCD-541
D2-40	CE-RCD-541

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

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

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

Signature and title: 
(or an equivalent marking)

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

PL-80/05

1. Description du bateau

1.1 Caractéristiques principales

1.1.1 Dimensions principales

Longueur hors tout	L_{HT}	9,99 m	Longueur coque	L_H	9,75 m
Longueur de flottaison	L_{wl}	8,85 m	Largeur max.	B_{max}	3,42 m
Tirant d'eau quille normale	T_{max}		Tirant d'eau quille plomb	T_{max}	
Catégorie A		1,94 m			1,55 m
Catégorie B		1,97 m			1,58 m
Hauteur du mât à partir de la ligne de flottaison					
(sans antennes éventuelles, etc.)	H_D env.				14,83 m
Hauteur de transport sans mât	H_T env.				16,50 m
Charge utile max (Catégorie A)					1052 kg
Charge utile max (Catégorie B)					1624 kg

1.1.2 Déplacement, poids

Déplacement léger (selon LCC) - y compris équipements de sécurité	$M_{\text{léger}}$	quille normale	5243 kg
Déplacement léger (selon LCC) - y compris équipements de sécurité	$M_{\text{léger}}$	quille profondément	5442 kg
Déplacement en charge (Catégorie A)	M_{max}	quille normale	6295 kg
Déplacement en charge (Catégorie B)	M_{max}	quille normale	6870 kg
Déplacement en charge (Catégorie A)	M_{max}	quille profondément	6294 kg
Déplacement en charge (Catégorie B)	M_{max}	quille profondément	7071 kg
Poids du lest	M_{Ballast}	quille normale	1300 kg
Poids du lest	M_{Ballast}	quille profondément	1500 kg

1.1.3 Motorisation

Moteur diesel	VolvoType D1-20, 13,3 kW; D1-30, 20,1 kW
Refoiement	indirect (eau de mer/eau douce)
Sail Drive 130S	Saildrive 130S/2,19:1
Hélice	Hélice fixe à 2 pales en alliage d'aluminium

1.1.4 Installation électrique

Tension alternative 220 V

Prise de quai	Prise CEE ; Prise avec protection 230 V
Chargeur	115 V/230 V AC / 12 V DC avec 45 A max.

Tension continue 12 V

1 x batterie démarreur 12 V, 88 Ah	1 x batterie consommateurs (option : +1), 12 V, 135 Ah
Alternateur moteur	Chargeur

La distribution s'effectue par le panneau de distributeur, circuits avec des interrupteurs protecteurs électroniques, et une annonce de diode électroluminescente.

1.1.5 Capacité des réservoirs

1 réservoirs d'eau douce	env. 150 l	Réservoir est situé dans le navire avant.
1 réservoir de carburant	env. 150 l	Réservoir est situé sous la couchette arrière tribord.
1 réservoir de vidange	env. 70 l	Tank est dans la salle de toilette.
1 Bouteille de gaz combustible liquéfié (optionnellement) de 3 kg		boîte de bouteille dans l'habitacle

1.1.6 Points de levage pour grues, points de support pour plan incliné et transport

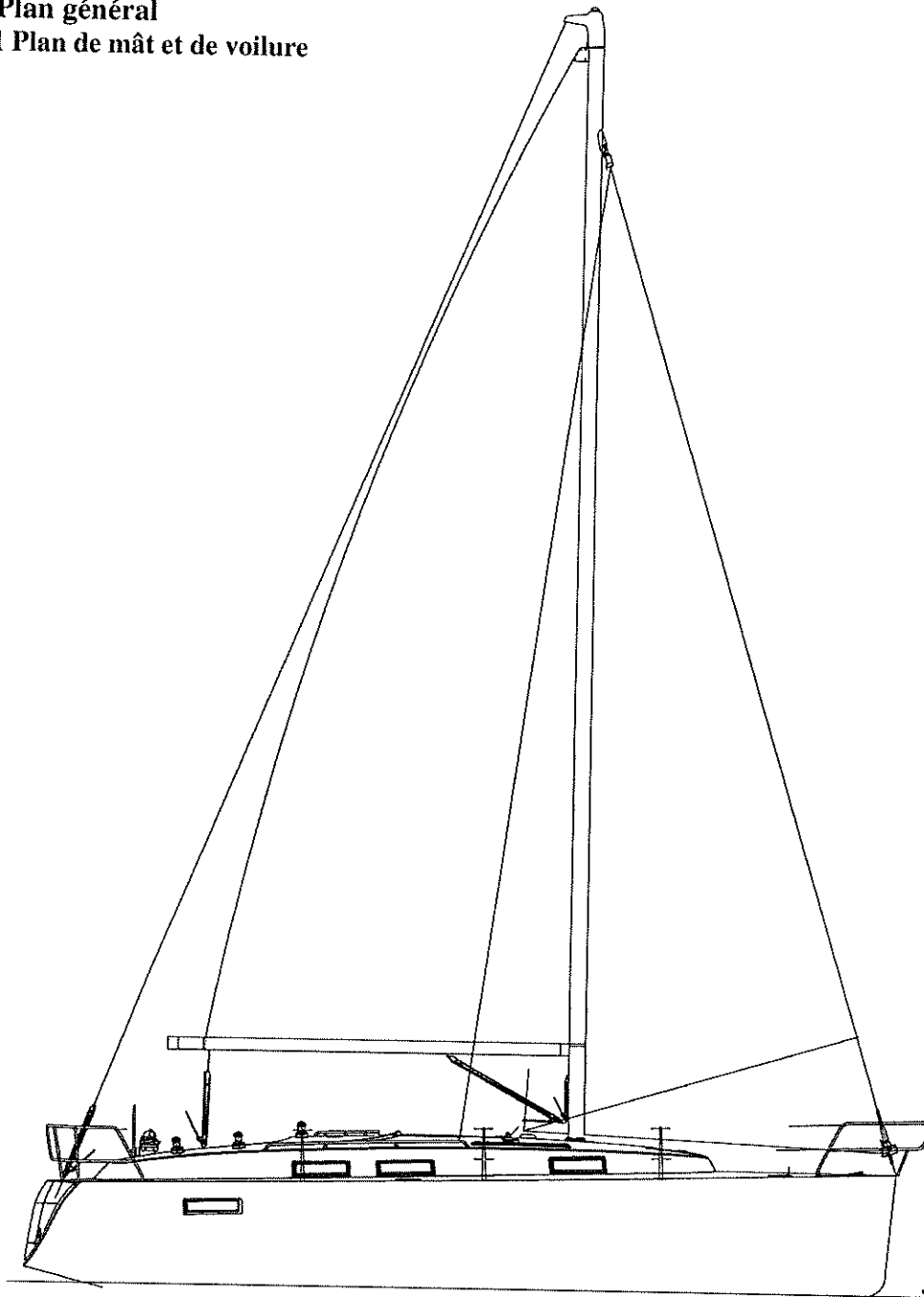


Attention!

La sangle arrière se trouve près du saildrive. La sangle arrière arrière se situe entre la quille et sail drive, La sangle arrière sont à l'avant de la quille.

1.2 Plan général

1.2.1 Plan de mât et de voileure

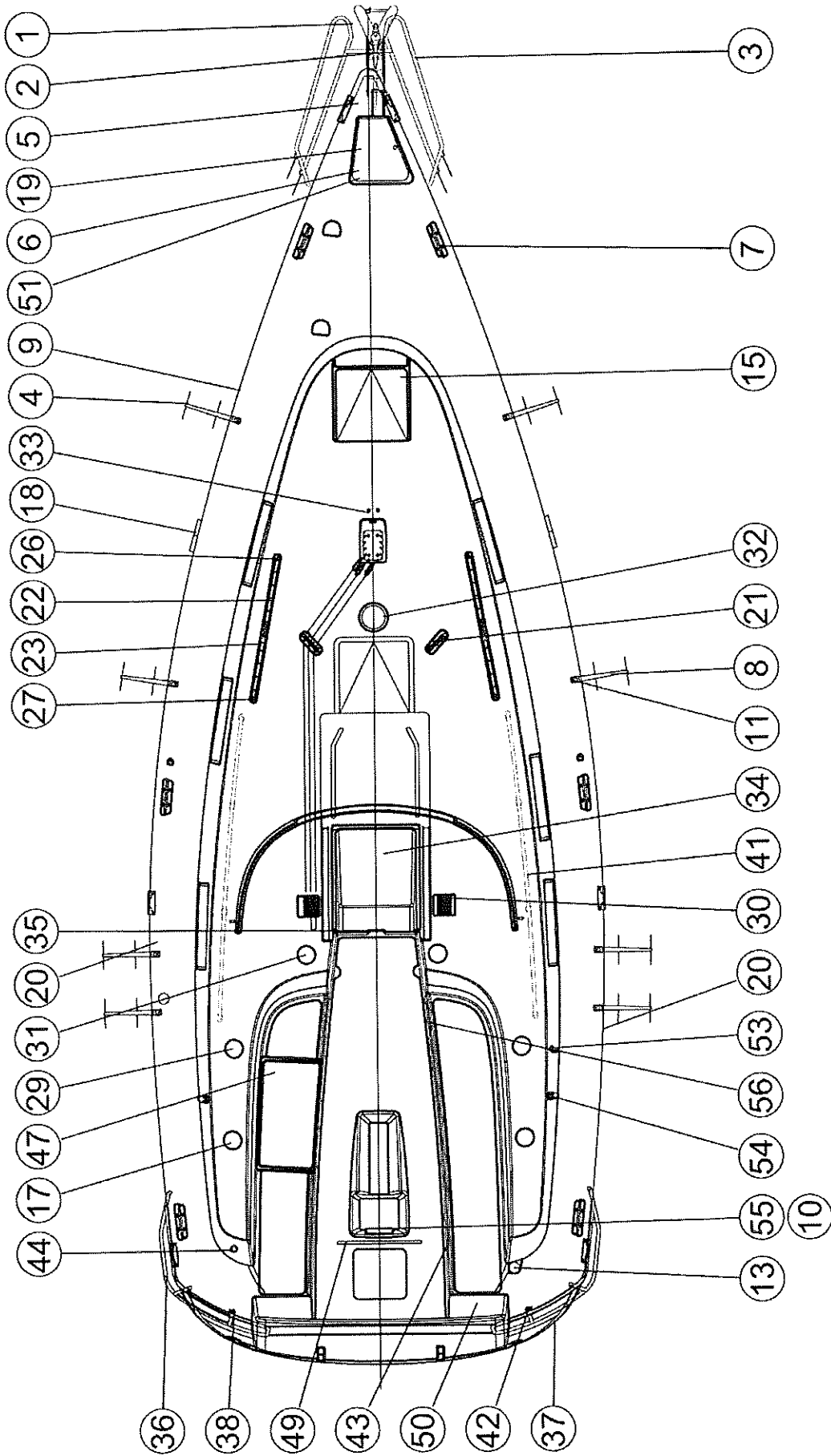


Attention
 La mesure de référence de la longueur de l'étai pour adapter l'enrouleur se trouve dans le document inclus dans le carton de livraison de l'enrouleur.



	Minimum avec une disposition de sortie (m_{MOC}) quille normale / quille profondément	Masse du bateau pleinement chargeant (m_{LDC}) quille normale / quille profondément
STIX	32,13 / 32,33	32,13 / 32,33
Stabilitätsende (Grad)	127,20 / 127,57	127,2 / 127,57

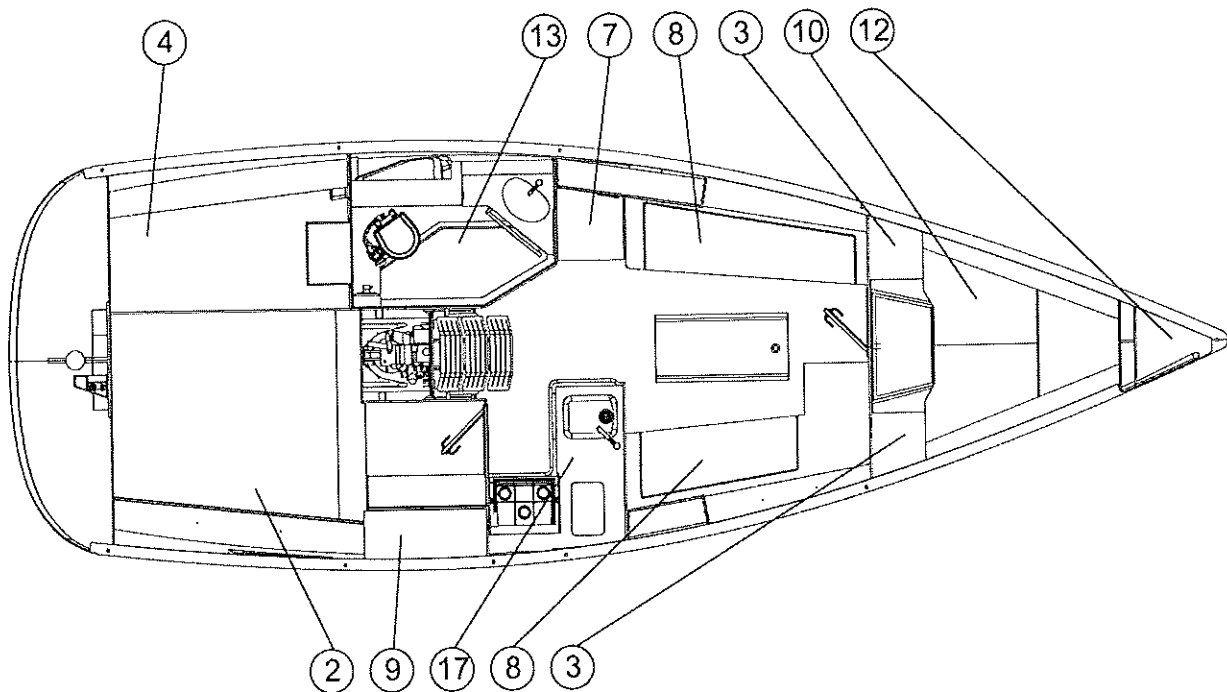
1.2.2 Plan de pont



1	Fue de navigation av	Bow navigation light
2	Ferrure d'etrave inox	Bow fitting
3	Balcon avant	Bow pulpit
4	Filiers laterales	Life lines
5	Nable eau	Water inlet
6	Cadene d'etalingure	Anchor chain bail
7	Taquet d'amarrage	Mooring cleats
8	Chandelier	Stanchion
9	Rail de fargue	Foot stop
10	Table de cockpit	Cockpit table
11	Embase de chandelier	Stanchion base
13	Nable de gasoil	Fuel inlet
15	Panneau de pont	Op. hatch
17	Spinnaker grue	Spinnaker winch
18	Hublot fixe sur cote de roof	Main shrows + aft kiwers ckg
19	Hublot ouvrant sur cote de roof	Electric windlass
20	Garde-corps-thru	Rail passage
21	Poulies plat pont quadruples	Deck organizer
22	Rail de genois	Genoa track
23	Chariot de genois	Genoa track car
26	Embout avant de rail genois	Front end stop (g. track)
27	Embout arriere de rail genois	Aft end stop (g. track)
29	Genoa Winchs	Genoa winch
30	Stoppeur	Stopper
31	Winchs	Winch
32	Aerateur	Ventilator
33	Tube de passage etanche cable etc.	Cable penetration
34	Panneau coulissant	Sliding hatch
35	Compagnon de maniere	Companion way
36	Balcon ar bab	Aft port pushpit
37	Balcon ar trib	Aft starboard pushpit
38	Cadene de pataras	Backstay chain plate
41	Hand Railing	Hand hold
42	Feu de poupe	Stern light
43	Pompe de cale manuelle	Hand operated bilge pump
44	Prise de quai 220 V (110 V)	Shore socket 230 V
47	La barre	Locker with emergency tiller
49	La stick	Steering wheel
50	Douche	Shower
51	Dégazeur de Réservoir	Tank venting
53	Bloc avec la serrure au loin	Foot block with lock off
54	Visible port bloc bab / tribord	Foot block -port/starbord
55	Moteur de tableau de bord / plotter	Engine panel/ Chart plotter
56	Cockpit fenêtre	Cockpit portlight

- Espace de rangement pour le radeau de sauvetage, le cockpit de casier au port.
- Le pont de travail: poste de pilotage, toit de la cabine autour du mât et l'ensemble du domaine de la planche de course sur le toit de la cabine.

1.2.3 Plan d'équipement



2	Double lit	Double bed
3	Étagère	Bow locker
4	Stockage	Ship's hold
7	Siège de navigation / table	Navigational seat/ table
8	Salon avec table	Seating and saloon table
9	Armoires	Armoire
10	Double lit	Double bed
12	Puits à chain	Chain locker
13	WC / douche	Head-/ Shower room
17	Cuisine avec cuisinière / four, évier	Kitchen with cooker/ oven, sink

1.3 Propulsion**1.3.1 Voilure**

La voilure standard prévue pour le yacht Bavaria Cruiser 32 est la suivante:

Grand-voile standard	env. 28,3 m ²
Grand-voile lattée	env. 22,6 m ²
Foc (100 %)	22,3 m ²

1.3.2 Gréement

Mât : -profil alliage léger , – deux étages de barres de flèche poussantes 18°; – 2 drisses, balancine ; ferrures diverses

Bôme: -profil alliage léger ; – bordure; – 2 ris; – œillet pour écoute de grand-voile;

Gréement dormant (avec toron 1 x 19, matériau 4401), comprend :

Etai (enrouleur voile d'avant)	1 x	Bas-hauban	2 x
Pataras avec bride	1 x	Galhauban	2 x
Borne de calage avec la rallonge coudée	1 x	Intermédiaires	2 x

Gréement courant

Intégré dans le mât

Option équipement spi

- | | |
|-------------------------|------------------------------|
| - drisse de grand-voile | - drisse de spi (ci-jointe) |
| - drisse de génois | - balancine de tangon de spi |
| - balancine | - hale-bas de tangon de spi |

Intégré dans la bôme : 2 bosses de ris ris (voile lattée); 1 bordure

En complément, nous renvoyons aux guides d'ébarbage ci-joints du fabricant.

**Attention****Avant chaque sortie :**

Vérifiez les câbles, les amarres, les ridoirs de haubans et les goupilles.
Protégez les goupille par du ruban adhésif ou en les courbant.
Changez les goupilles déformées ou abîmées.

1.3.3 Motorisation, compartiment moteur, boîtes de vitesses, hélices

Le bateau possède un moteur diesel in-board avec saildrive et hélice fixe. (Opt. hélice déployer)

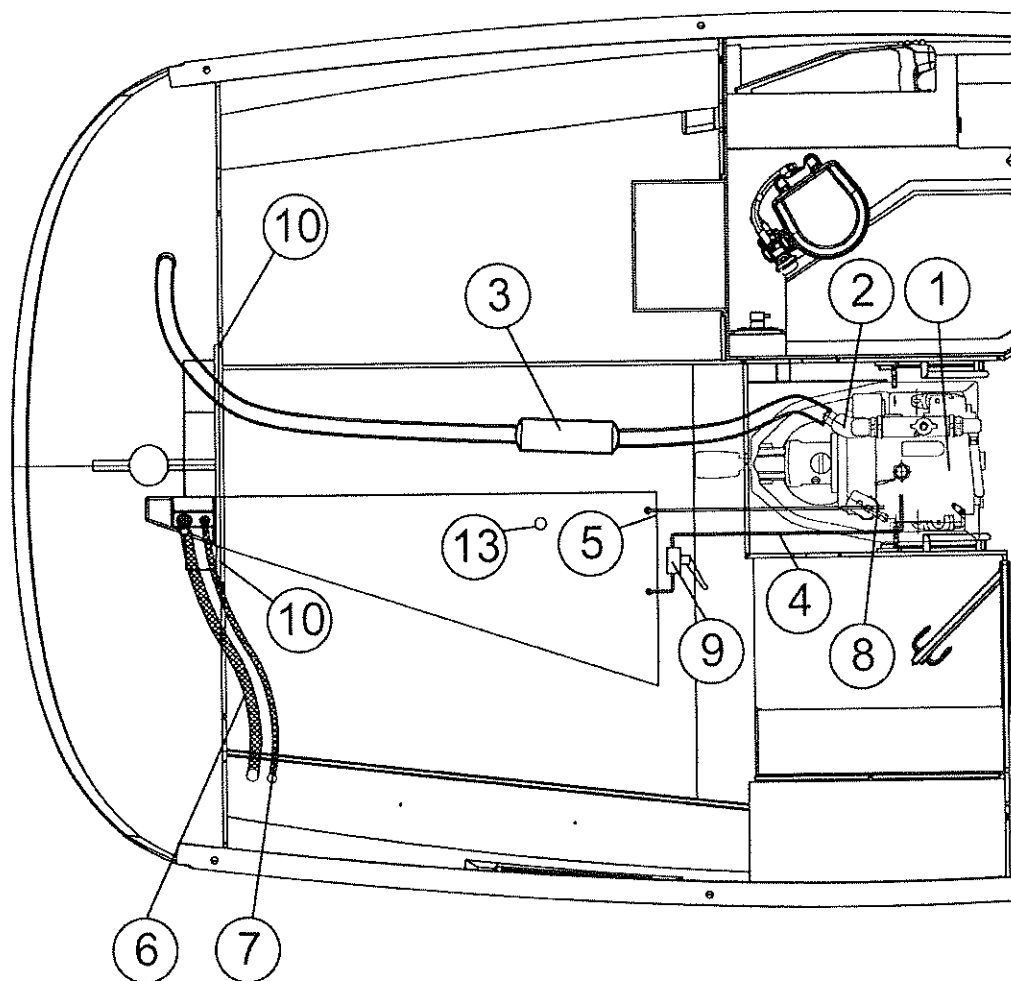
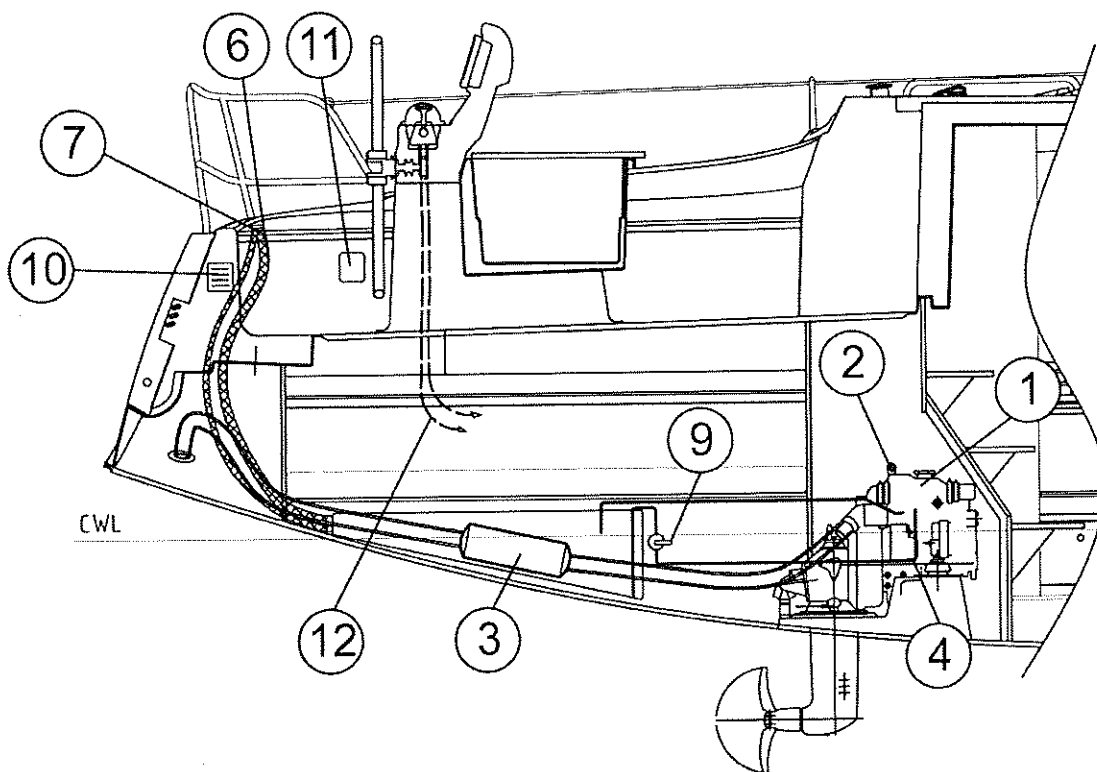
Le compartiment moteur est séparé de l'espace habitation par des cloisons en contreplaqué insonorisées.

L'accès est possible par

- une trappe sous la descente
- cloison étanche de mise demontable aux le cabine derrière, attaché latéralement derrière le moteur.

La fourniture de l'Refroidir-eau au moteur est réalisée par de Saildrive- boîte de vitesses.

Installation moteur



1	Moteur Volvo	Engine Volvo
2	System d'échappement moteur	Engine exhaust system
3	Collecteur d'eau echappement	Exhaust water lock
4	Contuite de carburant	Engine fuel intake
5	Recyclage carburant	Feed back fuel
6	Nable de remplissage gazole	Fuel tank filling hose
7	Ventilation reservoir	Fuel tank ventilator
8	Filtre carburant	Fuel filter
9	Robinet de carburant	Fuel cock
10	Gril De Ventilation	Ventilation Grille
11	Tableau des instrumentes moteur	Engine panel
12	Cable telecommande moteur	Engine control cables
14	Jauge reservoir carburant	Fuel Gauge

2. Installations et circuits

2.1 Réservoirs et conduites - eau

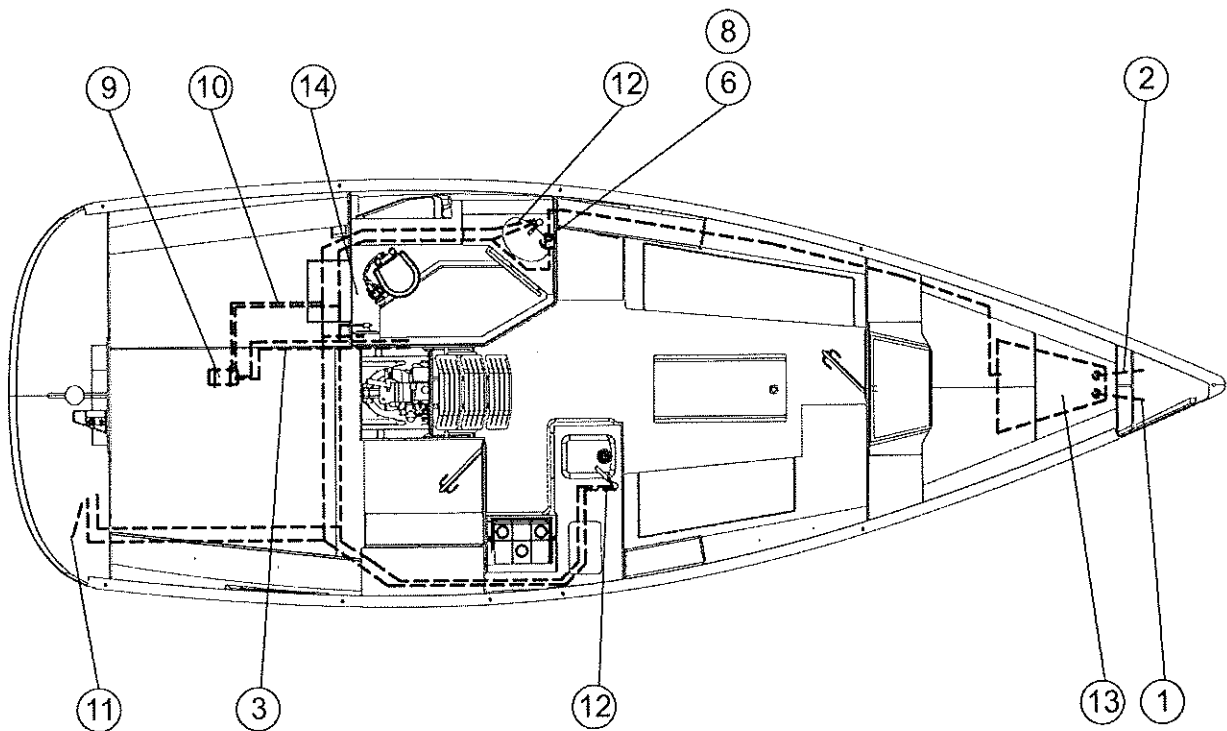
2.1.1 Eau douce, eau potable, froide

Le bateau possède un réservoir à eau d'une capacité de 150 l env. Les positions de l'approvisionnement en eau douce, s'il vous plaît se référer à 1.2.2 plan de pont. La prise d'eau s'effectue à l'aide d'un tuyau qui conduit à la pompe à eau sous pression.

La pompe d'eau sous pression se trouve dans les WC. Elle produit de l'eau sous pression pour toute la circulation d'eau froide. Pour interrompre le fonctionnement de la pompe, il faut fermer tous les robinets. Si la pompe continue de marcher malgré la fermeture à fond de tous les robinets, il faut contrôler l'étanchéité de toutes les conduites d'eau. La pompe est protégée par un filtre qui doit être contrôlé régulièrement et nettoyé le cas échéant.

- * Pompe eau sous pression
sans lavabo cabinet toilette (celle du haut)
- * Pompe vidange douche
sans lavabo cabinet toilette (celle du bas
intégrément ~~à~~ à côté mitigeur douche

Composantes (Eau douce):



1	Nable de remplissage	Plate (inlet)
2	Ventilation réservoir	Tank venting
3	Raccordement moteur	Engine connection
	Vase pression et mancontacteur	Accumulator tank + pressure switch
6	Pompe eau douce	Fresh water pump
8	Chauffe-eau	Water heater
10	Chauffe-eau de reflux	Reflux water heater
11	Douche (Cockpit)	Shower (Cockpit)
12	Couler	Basin
13	Réservoir d'eau douce	Fresh water tank
14	Douche	Shower

**Remarque**

Changez de temps   autre l'eau dans le réservoir. En outre, il est indiqué d'utiliser des produits de traitement de l'eau d'usage courant.



Eau chaude - risques de brûlures

2.1.2 Circuit d'eau de mer

L'eau de mer sert à l'alimentation de deux circuits :

1. pour la chasse d'eau des toilettes
2. pour le refroidissement du moteur (voir 2.9)

2.1.3 Toilettes

voir mode d'emploi ci-joint

Le yacht dispose d'une fonction intégrée de toilette eaux usées d'une capacité d'environ 70 litres. Les réservoirs sont disponibles dans les chambres avec WC intégrés et disposent d'une vanne d'eau pour la vidange du réservoir en pleine mer et une rehausse de pompage dans le port.

**Attention**

Si vous vous absentez du bord, fermez les vannes d'eau.

**Attention**

- Toilettes ou de citernes de collecte à proximité des côtes ou dans des domaines vider.
- Dispositifs de pompage dans les ports et marinas utiliser.
- Réglementations locales.
- Mode d'emploi de toilette noter.
- Les robinets sont à fermer après usage.
- Lors de la vidange du réservoir de matières fécales - ouvrir la vanne d'eau

**Remarque!**

Dans les zones où il est obligatoire, l'absence de matières fécales dans l'eau ne peuvent accéder, le capitaine a la possibilité de la valve de simple, avec des mains non solvables, à des sauvegardes. Et tous les membres d'équipage, la remarque sur le fait que cette vanne doit être fermée.

Familiarisez-vous avec l'exploitation et la maintenance du système familial.

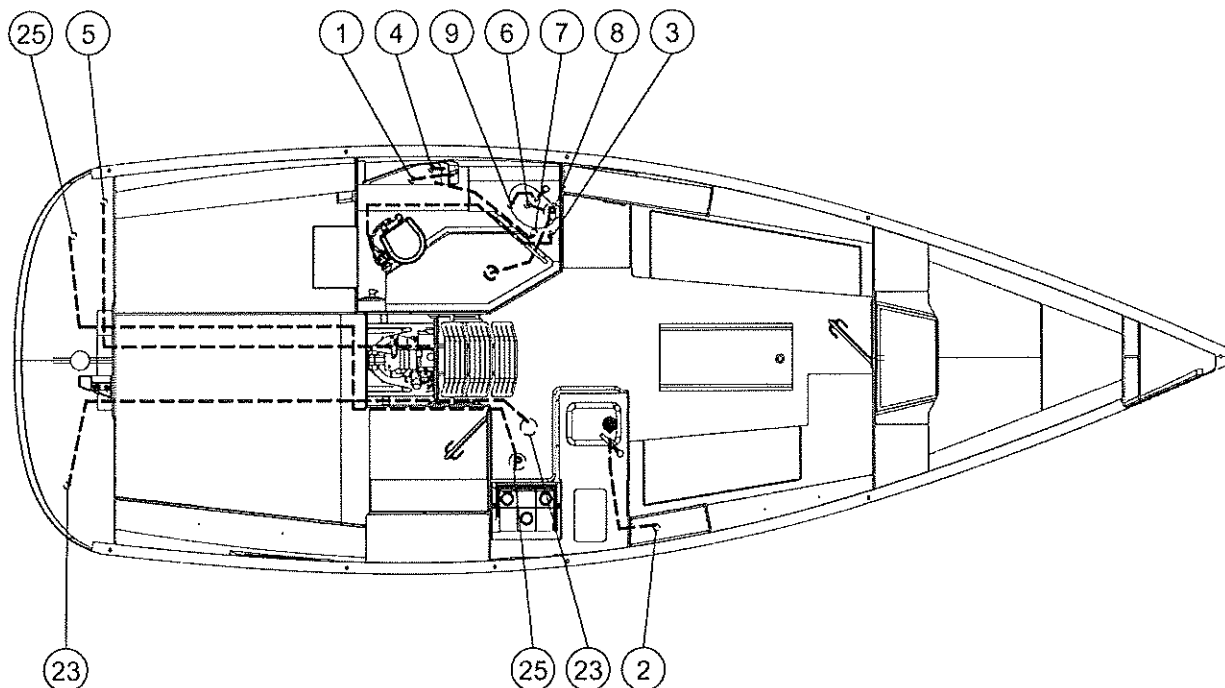
Le système n'est pas résistant aux acides et bases agressives.

La position de les vannes d'eau veuillez consulter le système de dessin 2.12 dans cette manuel.

L'aspiration des réservoirs: Chaussettes première à ouvrir le pont, puis le fixer à terre d'aspiration.

Attention: Assurez-vous avant d'aspirer de l'air la direction du réservoir de matières fécales.

Composantes : chasse d'eau WC



1	Sortie d'échappement	Waste water tank ventilation
2	Soupape de vidange de bassin	Wash basin drain valve
3	Vanne quart de tour entrée WC	Toilet water inlet valve
4	Aspiration vanne quart	Deck exhaust waste water tank
5	Puissance du moteur	Motor drain valve
6	Pompe de drain de douche	Electric shower drain pump valve
7	Vanne quart de tour sortie de vidange	Waste water drain valve
8	Pompe el. douche	Electric shower drain pump
9	Soupape de vidange de bassin	Wash basin drain valve
23	Pompe de cale à main	Hand operated bilge pump
25	Pompe de cale électrique	Electrical bilge pump

2.2 Réservoirs et conduites - carburant

Réservoir de réserve

Un réservoir de gazole en plastique d'une contenance de 150 l env. est installé à tribord sous la couchette arrière. Il est rempli par un nable de remplissage (bouchon chrome et inscription DIESEL) sur le tableau du yacht. Conduite d'amenée : tuyau de carburant ignifugé selon ISO 7840. Le tuyau de dégazage remonte jusqu'au-dessus du pont.

Arrivée carburant au moteur

L'arrivée carburant s'effectue par un tuyau d'aspiration sortant sur le bord supérieur du réservoir. Du fait des courts parcours, on a utilisé un tuyau de carburant ignifugé sur toute la longueur. Celui-ci passe par le filtre séparateur, la pompe à carburant, le filtre gazole pour aboutir au moteur et retourner au réservoir. Une vanne d'arrêt manuelle se trouve sur la face avant de la couchette de la cabine arrière tribord.

**Attention**

- Un fonctionnement normal du moteur et du chauffage n'est possible que si le carburant est propre. C'est pourquoi, il est indispensable de vérifier et de nettoyer régulièrement le filtre séparateur.
- Le réservoir de gazole devrait être totalement vidé et nettoyé une fois par an.

**Avertissement**

Pour le remplissage du réservoir :

- Arrêter le moteur, le chauffage et le réchaud.

Pendant le remplissage :

- Ne jamais fumer, ne jamais utiliser de flamme nue

2.3 Appareil à gouverner**2.3.1 Description du système**

Le safran est suspendu compensé et profilé. La manœuvre s'effectue depuis les barres à roue installées dans le cockpit. La transmission se fait par la chaîne et la tige poussoir. Si un pilote automatique (Autopilot) est installé en option, un vérin (électrique) actionne alors le secteur de barre.

2.3.2 Safran et bagues de safran

Le safran est profilé. Il est constitué d'un corps en polyester renforcé de fibres de verre dans lequel la mèche en alliage Aluminium résistant à l'eau de mer est solidement stratifiée. La mèche passe à travers deux bagues faciles d'accès. Le gouvernail est maintenu par un écrou autobloquant à l'extrémité supérieure de la mèche. La barre de secours est montée sur le carré supérieur de la mèche. Un clavetage sur la mèche sécurise l'ensemble.

**Attention**

Vérifiez régulièrement le serrage du collier sur la mèche et corrigez au besoin.

Le type de bague utilisé par **BAVARIA YACHTBAU** est un modèle auto-alignant. Les bagues sont toujours des pièces d'usure et sont soumises à un contrôle et un entretien réguliers.

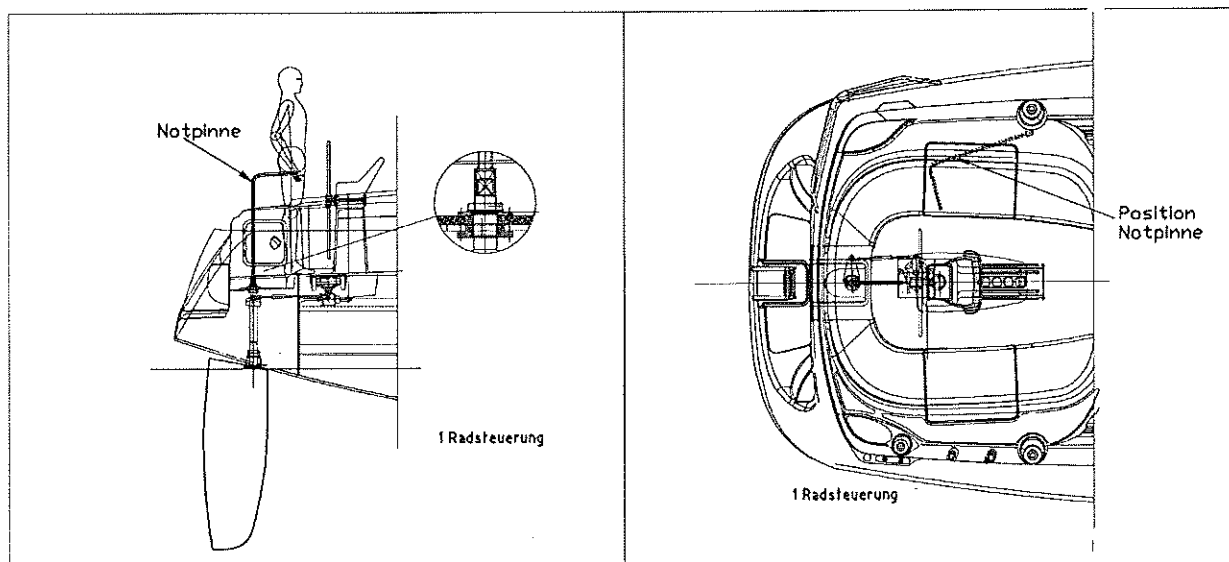
**Attention**

Veillez à ce que les bagues soient toujours graissées par application ou injection avec une graisse imperméable (ou téflon) entre la mèche et la bague ainsi qu'entre la mèche et le collier de serrage. Le « jeu » dans la bague doit être supprimé par un réglage du coussinet supérieur. La mèche ne doit pas avoir de jeu, mais ne doit pas être trop serrée non plus.

Les barres à roue sont équipées d'un frein que vous pouvez serrer.

Remarque importante : n'oubliez pas de contrôler régulièrement si le frein n'est pas serré, surtout si vous naviguez en pilotage automatique. Autrement, le moteur du pilote doit fournir un effort trop grand.

Le socle de l'appareil à gouverner est dans la forme de pont intégré. Sur le socle, le boîtier du moyeu de la roue de contrôle dessus. Plus d'un moyeu de la vitesse est une chaîne placée. Les deux trains fonctionnent à la chaîne de transmission d'aviron, qui la force à l'aviron de cercle au moyen de barre de gouvernail-ci. Les deux chaînes sont en fonction avec une vis de serrage. Considérant que les vis de serrage le plus souvent de vérifier et, le cas échéant retendre.



2.4. Système d'assèchement évacuation

Les deux points d'aspiration se trouvent dans le fonds de cale au plus profond dans le carré. De plus, la possibilité de pomper de l'eau de l'intérieur des Yacht existe. Les varangues dans le carré sont percées par des anguilles, de sorte que les deux pompes peuvent être mises en marche en cas d'entrée d'eau.

La brinqueballe de la pompe à main se trouve dans l'équipet latéral de la table à cartes.

Avec l'application de la pompe à main, le levier de pompage doit être retiré à la pompe. Le processus est entrepris par des mouvements de pompage.

La pompe électrique est mise en marche en actionnant l'interrupteur signalé par le symbole correspondant sur le tableau.

- Auparavant, dans tous les cas, actionner l'interrupteur principal -

Nous recommandons de n'utiliser la pompe électrique que si le moteur est en marche, pour bénéficier du rendement maximum de la pompe électrique.

Le puits à chaîne est étanche côté bateau. L'évacuation se fait directement par deux ouvertures vers l'extérieur.

Un seau est un ustensile excellent pour évacuer l'eau. Il devrait être toujours à portée de main dans le coffre arrière.

La pompe à main a un débit à 45 min de cycles / min d'environ 43 l / min et la pompe de cale électrique de 37 l / min.

**Avertissement**

Toute la puissance de la pompe ne suffira peut-être pas pour évacuer l'eau du bateau en cas de collision avec des objets en dérive. Prenez vos précautions pour un tel risque en embarquant à bord du matériel de secours approprié.

**Attention**

Fermez les vannes d'eau de mer si vous quittez le bateau. Les vannes d'admission d'eau de mer dans les locaux mal accessibles (WC) ne devraient être ouvertes que pendant l'utilisation de ces équipements.

**Remarque!**

Pompes de cale & Strainers entretenus régulièrement et propre. Eau de cale doit être réduite au minimum.

Bouchons de fuite

Pour le cas des dégâts d'une valve de mer ou d'un passage de panneau, nous recommandons transporter sur le Yacht les bouchons de fuite du bois tendre dont les diamètres s'harmonisent avec les dimensions différentes des passages de panneau et avec lesquelles chaque ouverture peut sûrement être fermée à clé.

**Indication**

Avec des coqs de boule, il est simple reconnaître s'ils sont ouverts fermés ou :

EN BLOC : Le levier est de travers au tuyau ou à la canalisation

FRANCHEMENT : Le levier est en direction du tuyau ou de la canalisation

Entretien indication

Des passages de panneau doivent être examinés à intervalles réguliers quant à une étanchéité. Les glandes des valves tirer, des agrafes de tuyau sur le siège ferme contrôler.

Composantes du système d'évacuation voir l'image 2.1.3

2.5 Installation électrique

2.5.1 Installation à courant alternatif (230 Volt)

Le bateau est équipé d'une prise de quai qui permet de s'alimenter sur le secteur pendant le séjour au port. La prise (normes CEE) se trouve dans le coffre arrière babord. Le courant alimente un tableau spécifique installé à la table à cartes. L'alimentation électrique se fait par un tableau de commande qui est installé au-dessus de la table à cartes.

2.5.2 Secteur de bord courant continu (12 Volt)

L'alimentation de tous les consommateurs est assurée par le réseau courant continu 12 V. Le bateau est équipé d'un interrupteur principal qui se trouve dessous du tableau électrique à la table des cartes. La distribution s'effectue par le tableau de distribution au-dessus de la table des cartes. L'inscription à côté des interrupteurs indique les consommateur-groupe correspondant.

Le panneau électrique groupe tous les interrupteurs pour les consommateurs 12 V. Le couplage séparé par groupes est possible. Ceux-ci sont identifiés par des logos ou des inscriptions. Quelques interrupteurs sont préparés pour le branchement ultérieur de consommateurs. Les fusibles (Contacts plats) se trouvent sur le dos du panneau.

2.5.3 Fonctionnement et particularités de l'installation

La combinaison d'un réseau de bord (courant alternatif et courant continu) demande une connaissance approfondie, mais offre en revanche un confort accru.



- Vous assurez que votre CEE-connecteur standard avec les phases de la prise de quai est compatible.
- Contrôlez et renouvelez régulièrement l'état d'usure de l'anode immergée de la compensation de potentiel.

Chargement des batteries

Les batteries nécessitent un minimum d'entretien et sont protégées contre les pertes d'électrolyte. Elles sont chargées au travers d'une diode tampon par l'alternateur du moteur. Pour que le moteur puisse être démarré en toute sécurité, la batterie moteur a toujours la priorité de chargement.

Consommateurs de courant alternatif

La prise sur le Panneau permet d'effectuer au port de petites réparations avec des appareils électriques. D'autres prises se trouvent dans les secteurs de toilette, le Pantry et au Chauffe-eau.

Consommateurs de courant continu

Les principaux circuits sont :

- | | |
|-------------------------------------|-----------------------------|
| - Feux de navigation | - câblage radio FM (option) |
| - pompes d'évacuation | - appareils électroniques |
| - instruments de contrôle du moteur | - consommateurs confort |
| - indicateur de niveau de réservoir | |

Le fonctionnement des feux de navigation est une priorité absolue. Si une perturbation dans l'alimentation devait entraîner une insuffisance de capacité, il faudra d'abord arrêter tous les autres consommateurs. En laissant tourner le moteur même sous voile, il est possible de remettre les batteries au niveau de charge désiré afin de faire fonctionner le consommateur suivant dans l'ordre d'importance.

2.5.4 Indications importantes à l'annexe de courant continu (12 Volt)

**Ne jamais:**

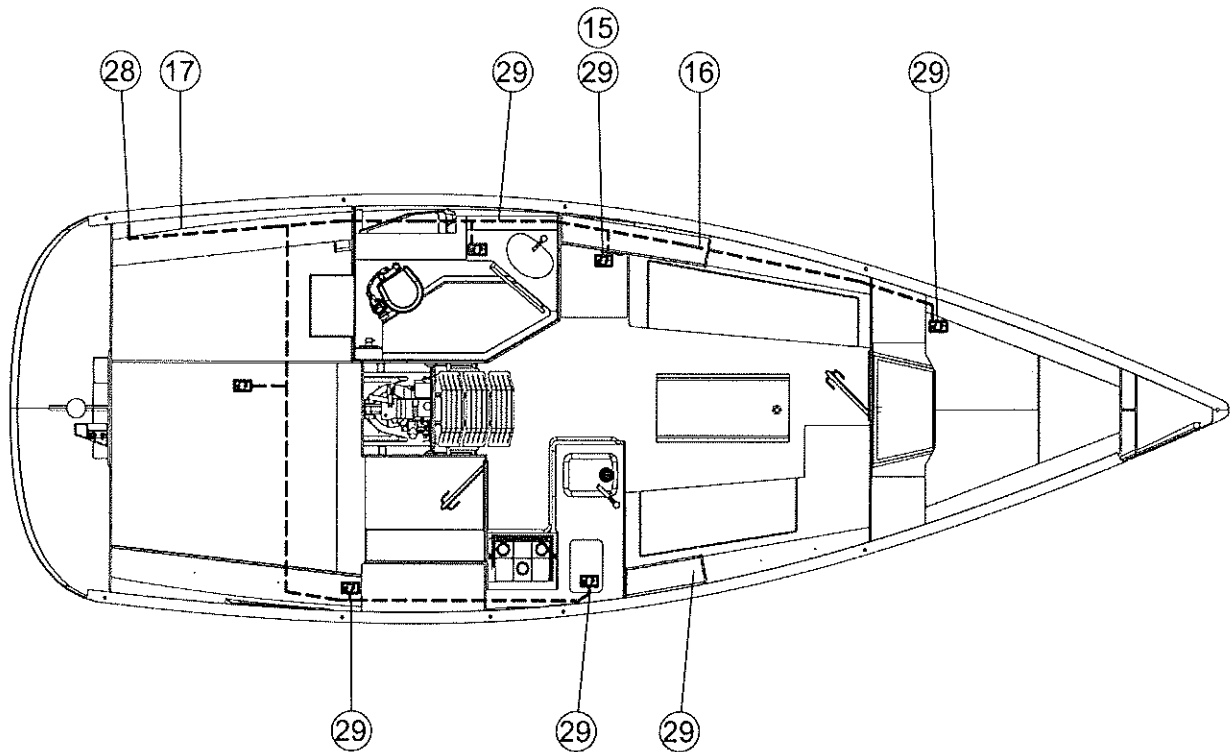
- a) Travailler sur une installation électrique sous tension ;
- b) Modifier le circuit électrique du navire ou les schémas pertinents : il convient que l'installation, les modifications et l'entretien soient exécutés par un technicien qualifié en électricité marine ;
- c) Changer ou modifier la capacité de rupture (intensité de courant) des appareils de protection contre les surintensités ;
- d) Installer ou remplacer les appareils ou matériels électriques par des composants excédant l'intensité de courant nominale du circuit ;
- e) Laisser le navire sans surveillance quand l'installation électrique est sous tension, éventuellement à l'exception des 2 pompe de cale automatiques et des circuits de protection contre l'incendie ou le vol.

2.5.5 Indications importantes à l'annexe de courant alternatif (230 Volt/115 Volt)

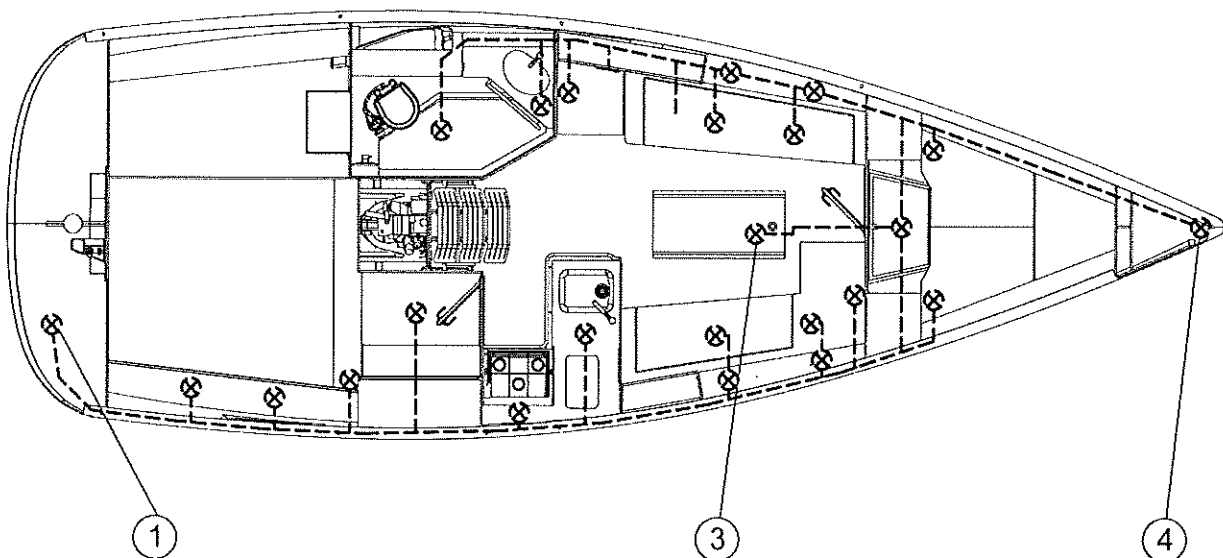


- a) Ne jamais travailler sur une installation électrique sous tension;
- b) Ne pas modifier l'installation électrique du navire ni les schémas pertinents. Il convient que l'installation, les modifications et l'entretien soient effectués par un électricien qualifié en électricité marine. Contrôler le système au moins tous les deux ans.
- c) Débrancher la prise de quai navire lorsque le système n'est pas utilisé et avec des travaux sur le système électrique.
- d) Relier les boîtiers ou enveloppes métalliques des appareils électriques installés au conducteur de protection du navire (conducteur vert, ou vert à bande jaune).
- e) Utiliser des appareils électriques à double isolation ou mis à la terre.
- f) Ne pas laisser le câble d'alimentation navire/quai pendre dans l'eau. Il peut en résulter un champ électrique susceptible de blesser ou de tuer des nageurs situés à proximité.
- g) Pour réduire les risques de choc électrique et d'incendie :
 - Couper l'alimentation à quai au niveau du dispositif de sectionnement installé à bord, avant de brancher ou débrancher le câble d'alimentation navire/quai.
 - Brancher le câble d'alimentation navire/quai à la prise du navire avant de le raccorder à la prise du quai
 - Bien fermer la protection de l'entrée d'alimentation à quai.
 - Ne pas modifier les connexions du câble d'alimentation navire/quai ; n'utiliser que des connexions compatibles.

2.5.6 Distribution appareils électriques 230V

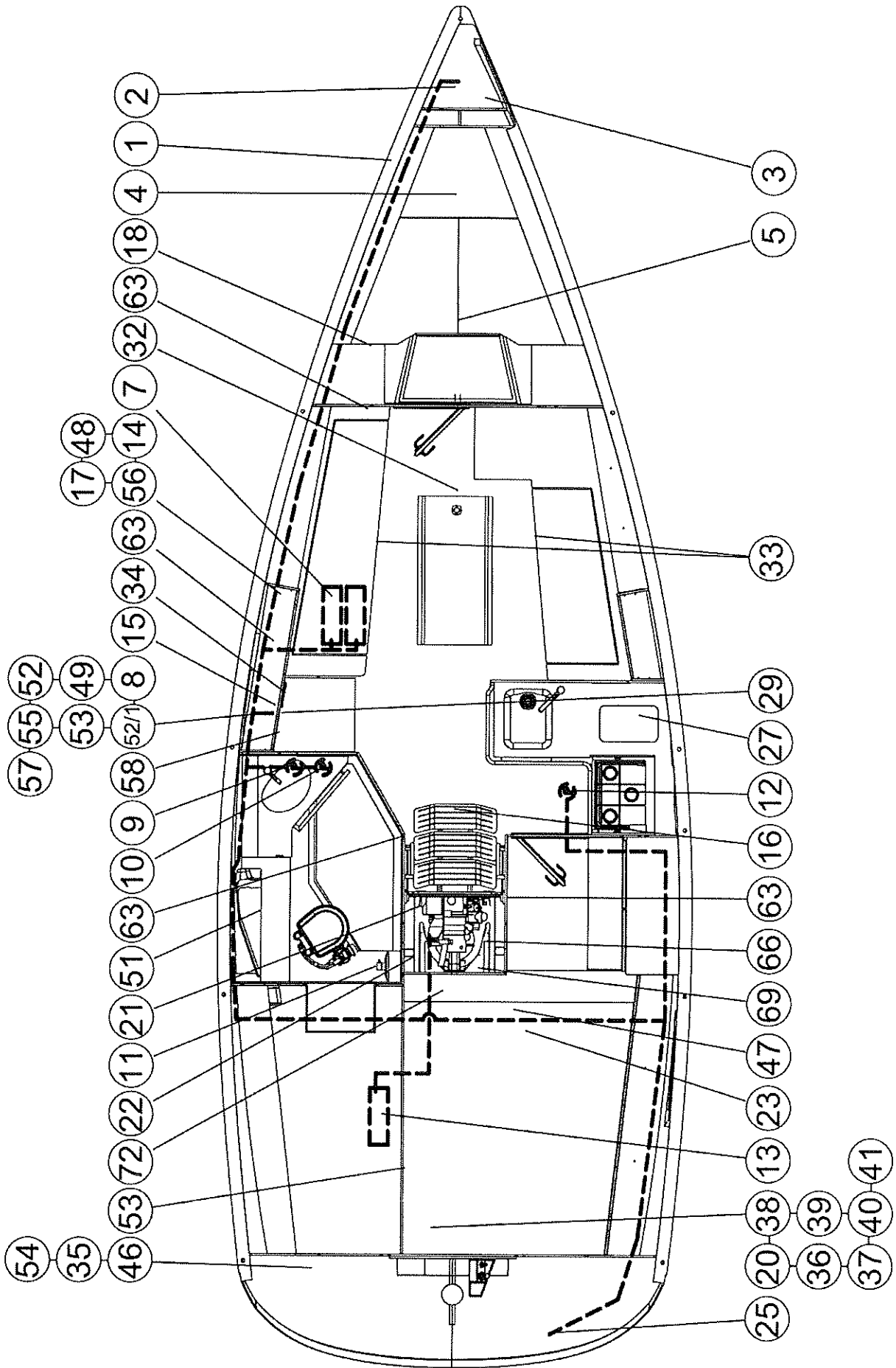


15	Panneau électrique	Electric panel
16	Chargeur	Charger
17	RCCB	Fuse
28	Douille 230 V de rivage	Shore socket 230 V
29	Douille 230 V	Socket 230 V



Lucide-/ Lumination navigation:

1	Feux bicolore de poue	Stern light
3	Rédaction lumière (mât)	Top light (mast)
4	Lanterne avant	Bow light



Légende sur la distribution appareils électriques

1	Feux bicolore de proue	Navigational light
2	Guindeau électrique	Electric windlass
3	Interrupteur guindeau	Windlass switch
4	Jauge réservoir eau douce	Fresh water gauge
5	Sondeur/ Notation	Through-hull depth sounder/ speedometer
7	Consumer 140Ah batteries	Board battery (140 Ah)
8	Interrupteur principal consommateur	Main switch (board/ bow thruster)
9	Pompe d'eau doux	Water pump
10	Pompe douche	Shower drain pump
11	Interrupteur pompe douche	Shower drain switch
12	Pompe électrique d'évacuation	Bilge pump
13	Batterie	Batteries
14	Chargeur	Battery charger
15	Panneau électrique	Electric panel
16	Interrupteur principal (engine/consumer)	Main switch (engine/consumer)
17	Pilote automatique - option	Auto pilot - option
18	Compas - option	Compass - option
20	Moteur automatique - option	Auto engine - option
21	Démarrreur	Engine start
22	Répartiteur de charge	Battery isolator
23	Mesure de réservoir de carburant	Fuel tank gauge
25	Feu de poupe	Stern light
27	Unité de refroidissement	Cooling unit
29	Douille 12 V	Socket 12 V
32	Pénétration de câble	Cable penetration
33	Haut-parleur - option	Speaker - option
34	Radio - option	Radio - option
35	Antenne par radio - option	Radio antenna - option
36	Panneau de moteur	Engine panel
37	Mesure de réservoir	Tank gauge
38	Unité de Tridata	Tridata unit
39	Mesure de vent	Wind gauge
40	Autopilote - option	Autopilot unit - option
41	Compas	Compass
46	Réchauffeur - option	Heater - option
47	Pompe d'essence de réchauffeur - option	Heater fuel pump - option
48	Thermostatique de chauffe-eau (option)	Air heater thermostat (option)
49	Capteur de chauffe-eau (option)	Air heater (option)
51	Mesure de réservoir d'eaux résiduaires	Waste water tank gauge
52/1	Sécurisation de la consommation / Chauffage / Pilote	Board fuse/ heating system/ autopilot
53	Table traçante de carte	Map plotter
54	Antenne de GPS	GPS antenna
55	Relais	Relay Autopilot
56	Chargeur de batterie de fusible	Fuse battery charger
57	Treuil d'ancre de relais	Relay anchor winch
58	Lampe	Lamp
63	Commutateur	Light switch
66	Ventilateur moteur	Engine vent
69	mise à la terre	Anode
72	mise à la terre	Earthing

2.5.7 Schéma des connexions

2.5.8 Schéma de distribution

2.5.9 Distribution courant alternatif

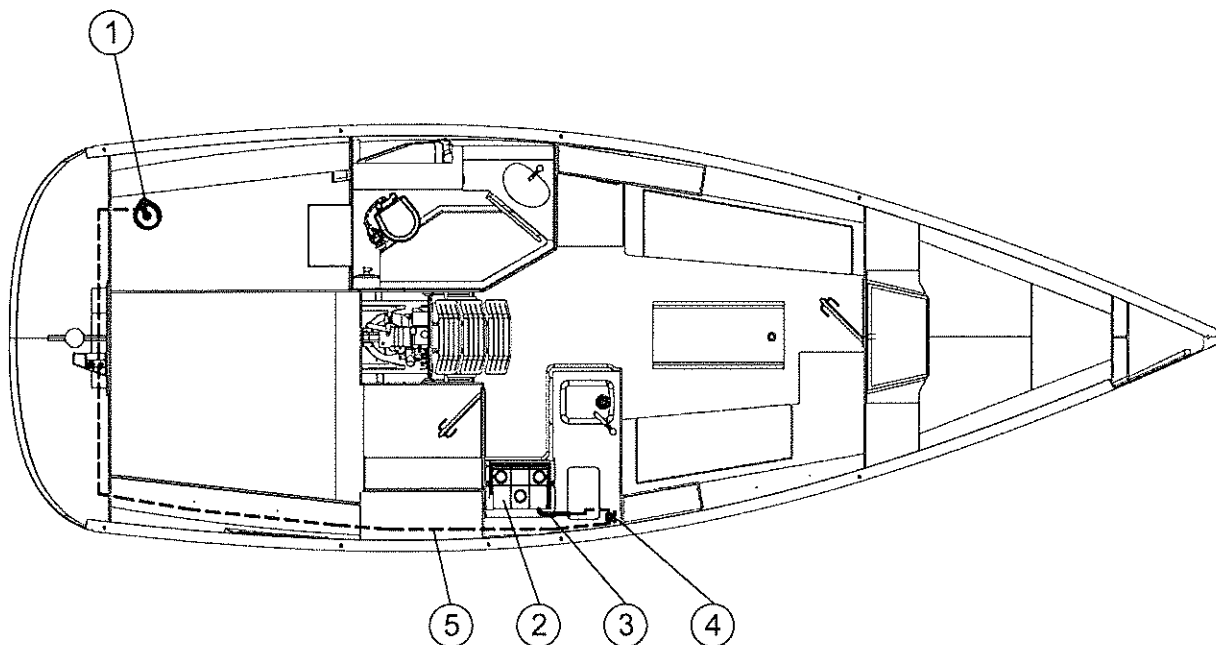
Voir électro documentation fourni

2.6 Installation de gaz liquéfié

L'installation de gaz pour le réchaud a été réalisée selon la norme européenne EN 10239. Le certificat de vérification est joint au manuel.

La conduite de gaz qui aboutit au réchaud est une conduite de cuivre 8 mm qui vient de la bouteille de gaz standard 3 kg. Celle-ci est montée dans un coffre intégré au pont avec un dispositif d'évacuation d'eau automatique à l'arrière du cockpit. Toutes les conduites de gaz sont montées en conformité avec les règles rigoureuses de sécurité en vigueur en Allemagne. La date de péremption est imprimée sur les tuyaux souples de liaison entre la bouteille de gaz à l'extérieur et le tuyau fixe en cuivre vers le réchaud. A l'échéance de cette date, vous devez changer ces tuyaux.

Le réducteur de pression qui se trouve dans le carter a une pression de gaz à l'entrée de 30 mbr. Le débit est de 1 kg /h .



Composantes :

1	Bouteille de gaz avec détendeur	Gas tank with valve
2	Réchaud avec four	Gas stove with oven
3	Tuyau en caoutchouc	Rubber hose
4	Vanne quart avec de gaz	Gas stop valve
5	Tube en cuivre	Copper tube

2.6.2 Fonctionnement

Les installations à gaz nécessitent certaines précautions. Vous devez toujours procéder dans l'ordre suivant:



Attention

- Ouvrir le robinet d'arrêt dans le coffre à bouteilles.
- Ouvrir le robinet devant le réchaud.
- Enfoncez l'une des valves du brûleur et allumer le gaz.
- Maintenir la valve ouverte jusqu'à ce que la veilleuse brûle sans s'éteindre



Attention

Pour arrêter, suivre l'ordre suivant : fermer d'abord le robinet du brûleur de la gazinière puis le robinet dans le coffre à bouteilles



Attention

- Ne pas utiliser de solutions contenant de l'ammoniaque pour le contrôle de la conduite.
- Ne jamais utiliser de flamme nue pour la recherche de fuites.
- Ne fumez pas et n'utilisez pas de flamme nue quand vous branchez ou remplacez les bouteilles de gaz.

APPAREILS AU GAZ:
Pression de service 30 mbar

GAS SYSTEM:
Working pressure 30 mbar

ATTENTION!
Robinet d'arrêt dans le placard!

ATTENTION!
Gas shut-off valve in locker

Voici encore quelques consignes pour éviter des difficultés avec l'installation à gaz :

- Fermez les robinets de la conduite d'alimentation et de la bouteille quand le réchaud n'est pas en fonction. Fermez les robinets immédiatement en cas d'urgence.
- Les robinets d'appareil doivent être fermés avant d'ouvrir le robinet de bouteille.
- Vérifiez régulièrement si l'installation à gaz liquéfié ne présente pas de fuites. Contrôlez tous les raccords à l'eau savonneuse ou avec des solutions de détergent. (Les robinets d'appareil doivent être fermés et les robinets de bouteille et d'installation doivent être ouverts.)
- Si des fuites se manifestent, fermez le robinet de bouteille et faites réparer l'installation par un spécialiste avant toute utilisation de l'appareil.
- Etant donné que les flammes consomment de l'oxygène, une bonne ventilation est nécessaire. N'utilisez pas le réchaud pour chauffer le salon.
- N'encombrez jamais l'accès aux éléments de l'installation à gaz liquéfié.
- Les robinets des bouteilles vides doivent être fermés et déconnectés de l'installation. Tenez les couvercles et bouchons prêts à l'emploi.
- N'utilisez pas les caisses à bouteilles de gaz pour le rangement d'autres pièces d'équipement.
- **Ne laissez jamais votre yacht sans surveillance quand le réchaud est en service.**
- Vérifiez régulièrement les tuyaux de l'installation à gaz, au moins une fois par an. Laissez remplacer périodiquement ceux-ci.
- Quand vous changez le réchaud, veillez à ce que le nouveau réchaud ait la même pression de service.
- Vérifiez les éléments au moins chaque année. Remplacez-les s'ils sont endommagés ou troués.



En cas d'utilisation de la cuisinière et de trappes de ventilation ouvrir. Le poêle ne doit pas servir de chauffage utilisé.

2.7. Protection contre l'incendie

Lors de la construction de votre yacht, nous avons attaché une importance particulière à la prévention des risques d'incendie, notamment par le choix des matériaux, une distance suffisante entre les flammes du réchaud et les équipements environnants et par un moteur isolé, la salle des machines étant revêtue d'un matériau isolant ignifugé.

Un propriétaire de yacht devrait avoir à cœur de veiller à son bon état et à observer les consignes suivantes:



Attention

- Veillez à la propreté des fonds de cale et contrôlez à intervalles réguliers s'il y a des odeurs de carburant ou de gaz dans le yacht.
- N'accrochez pas des rideaux à suspension libre à proximité ou au-dessus du réchaud ou d'autres appareils à flamme nue.
- Des matériaux inflammables ne doivent pas être gardés dans le compartiment moteur. Si vous entreposez des matériaux non inflammables dans le compartiment moteur, rangez-les de sorte à ce qu'ils ne tombent pas sur les machines et ne gênent pas l'accès à la machine.
- Notez les nationaux équipement règles de détection d'incendie.

Vous-même et votre équipage pouvez contribuer à la prévention des incendies en observant les consignes suivantes :



Ne jamais

- encombrer les accès des sorties et des descentes;
- encombrer les installations de sécurité telles que les robinets de carburant et de gaz, les interrupteurs électriques;
- modifier quelque chose sur les installations du bateau (notamment les installations électriques, les installations à carburant ou à gaz) ;
- laisser le bateau sans surveillance si l'on utilise des appareils de cuisson ou de chauffage



Ne jamais

- utiliser de lampes à gaz dans le yacht;
- remplir des réservoir de combustible ou remplacer des bouteilles de gaz quand le moteur tourne ou si des appareils de cuisson ou de chauffage sont en fonction;
- fumer en manipulant des combustible ou du gaz.

Le réchaud dans le coin cuisine et le compartiment moteur sont des sources de danger connues à bord. Si malgré toutes les précautions un incendie venait à se déclarer, vous disposez de 3 extincteurs qui sont montés aux emplacements suivants :

- No. 1 :** **incteurs à poudre** dans la cuisine dans le compartiment à ordures,
Capacité de produit d'extinction d'incendie au moins 10A/65B
- No. 2 :** **Extincteurs à poudre**, à la direction principale dans le casier
Capacité de produit d'extinction d'incendie au moins 10A/65B
- No. 3 :** **Extincteurs à poudre**, sous la table de navigation
Capacité de produit d'extinction d'incendie au moins 10A/65B

Dans l'office est placè une **couverture d'extinction** légère en tissu de verre et qui est particulièrement efficace, p. ex. dans le cas d'incendies causés par un corps gras surchauffé.

Le propriétaire du yacht est tenu

- de faire contrôler et réviser régulièrement les extincteurs;
- de veiller à ce que les extincteurs soient remplacés à la fin de leur durée de vie. Il en va de même si les extincteurs doivent être utilisés. Les nouveaux extincteurs doivent avoir au moins la même capacité que ceux qui sont actuellement installés.

Le propriétaire du yacht ou le skipper est tenu de veiller à ce que

- l'accès des extincteurs soit libre,
- toutes les personnes à bord soient informées de
 - o l'emplacement et du mode d'emploi des extincteurs et de la couverture ignifuge,
 - o de l'emplacement et du fonctionnement de l'ouverture d'extinction de la salle des machines,
 - o la sortie par la descente à l'avant du bateau.



Attention !

Contrôlez les extincteurs régulièrement !
Etudiez les consignes de lutte contre l'incendie !

Observez toujours les précautions à prendre par tout marin !



Attention!

En cas d'incendie sont décrites au paragraphe 1.2.2 de ce manuel d'utilisation de la trappe et le Niedergangstür comme voie d'évacuation. Dans le gaillard d'avant, les bacs sont utilisés comme Trithilfe pour les sorties.

2.8 Ancre d'amarrage (option) et de remorquage

D'ancrage (option), ca. 15 kg, galvanisée par trempe (considérés comme des ancres à pouvoir occuper de hautes). Logée prête à jeter dans le montage de nez. Une ligne de mouillage (option/ 50 m, 8 mm) conforme à la législation. Elle passe par un guindeau qui est manœuvré par télécommande. La télécommande est installée dans le puits à chaîne avant utilisation et la fonction est connectée sur le tableau électrique.

Vous devez toujours une griffe ou une ancre chaîne crochet, pour la soulager guindeau. Il est alors placé sur le taquet.

Nous recommandons d'avoir à bord en outre une seconde ligne de mouillage ainsi que des bouts d'amarrage et de remorquage d'une dimension suffisante.

Par exemple : 1 Poupe-relevable ancre (4-Flunken-Dragen), 10 kg, galvanise à chaud, on plie à la queue allé à la grille de mer. 6 m avance de chaîne, 6 mm, 34 m Haussière d'ancre, 16 mm Polyamide, 3-tresse impact d'haussière. Le panneau de cuisson est accumulé à la caisse de cuisson

La ligne d'ancre est occupée à l'arrière sur les bloqueurs à cames.

Il est également conseillé de lignes de quai et câbles de remorquage en quantité suffisante et de dimensionnement porter avec lui.

Pour l'amarrage et le remorquage des choses que vous devez utiliser les crampons.



Attention!

Traîner et se laisser traîner toujours en marche ralentie! Ne dépasser jamais la vitesse de coque qui ont les yachtes de déplacement!



Attention!

Attachez le câble de remorquage toujours ainsi que vous êtes à tous moments capable de le détacher sous traction! Fixez le câble de remorquage à deux paires de bornes sur la proue.



Attention!

C'est sous la responsabilité du propriétaire de bateau de n'utiliser que des câbles d'attachement, de l'ancrement et de remorquage qui on une charge de brisure de 80% maximum en relation de la charge de brisure des points de fixation.
Assurez tous les câbles utilisés à la façon convenable.

2.9 Circuit de refroidissement du moteur

Refroidissement du moteur

Le moteur est muni d'un système de refroidissement à double circuit. L'eau pénètre par le saildrive ou par l'entrée séparée d'eau de refroidissement, est dirigée dans l'échangeur puis éjectée dans la conduite d'échappement.

L'eau de mer de refroidissement quitte le bateau avec les gaz de combustion par le silencieux de l'échappement à l'arrière. Cela garantit une marche du moteur sans perturbations et réduit le bruit du moteur.

Tous les raccords du système sont maintenus par des doubles colliers de serrage en acier inox.



Attention

Contrôlez à intervalles réguliers les filtres d'eau de mer. Nettoyage nécessaire selon la nature de l'eau.

Avant de démarrer le moteur :

- Assurez-vous que l'admission d'eau de refroidissement est ouverte.
- Regardez le compartiment moteur pour déceler des fuites éventuelles.

Quand le moteur tourne :

- Regardez si l'eau de refroidissement sort avec les gaz de combustion.

Si le circuit d'eau de refroidissement est défaillant, un signal optique et acoustique se déclenche. Dans un tel cas, arrêtez immédiatement le moteur et vérifiez le circuit.

2.10 Echappement des gaz

Le bateau est équipé d'un échappement humide, en ce sens que l'eau de mer de refroidissement est injectée dans le collecteur de gaz de combustion et refroidit les gaz. Le mélange est conduit vers le bas dans un silencieux/collecteur d'eau, passe à travers le coffre arrière sur le tribord de la cabine arrière, remonte le long du tableau arrière et sort au-dessus de la ligne de flottaison sur le côté. Le tuyau d'échappement est constitué de caoutchouc synthétique renforcé par une spirale d'acier. Le tuyau résiste aux températures élevées, mais dans une certaine limite. L'arrivée d'eau de mer ne doit pas être interrompue. Aussi faut-il veiller à ce que rien ne gêne l'arrivée d'eau. A tous les points de jonction, le tuyau est fixé par deux colliers de serrage.

Si l'arrivée d'eau de mer est interrompue, la sonde de température dans le tuyau d'échappement déclenche un signal optique et acoustique. Dans un tel cas, le moteur doit être arrêté immédiatement jusqu'à ce que la circulation d'eau soit rétablie (voir manuel du fabricant du moteur).



Attention

Une inspection régulière et une vérification de la sortie d'eau de mer par l'échappement sont fortement conseillées.

2.11 Aération

Pour une bonne aération de tous les locaux, nous avons pris les dispositions suivantes :

Puits à chaîne

Une arrivée d'air est fournie par l'entrée du capot du puits à chaîne, ainsi que par les ouvertures d'évacuation en bas.

Salon

1 panneau de pont, 4 fenêtres latérales et 1 capot de pont

Proue

Au total 1 capot de pont

Cabine arrière

1 hublot, 1 hublot ouvrants sur le cockpit, 1 fenêtre latéral

Secteur de toilette

1 hublot ouvrant

Total :

1 panneau de pont; 1 fenêtrés latérales, 2 capots de pont; 7 hublots

2.12 Ouvertures, prises d'eau de mer

Les ouvertures situées au-dessous de la ligne de flottaison sont des points faibles potentiels, c'est pourquoi nous leur avons consacré une attention particulière :

Les ouvertures sous la ligne de flottaison, à l'exception du passage du loch, sont constituées de passe-coque avec vanne quart de tour.

Tous les raccords de tuyau sont fixés par 2 colliers de serrage.

**Attention**

Fermer les prises d'eau de mer quand vous quittez le bateau pour une assez longue durée. Les prises d'eau dans les locaux sans accessibilité (p. ex. WC) ne devraient être ouvertes que pour l'utilisation.

**Conseil pour l'entretien**

L'étanchéité des ouvertures doit être contrôlée régulièrement. Resserrez les écrous presse-étoupe des vannes, contrôlez les colliers de serrage.

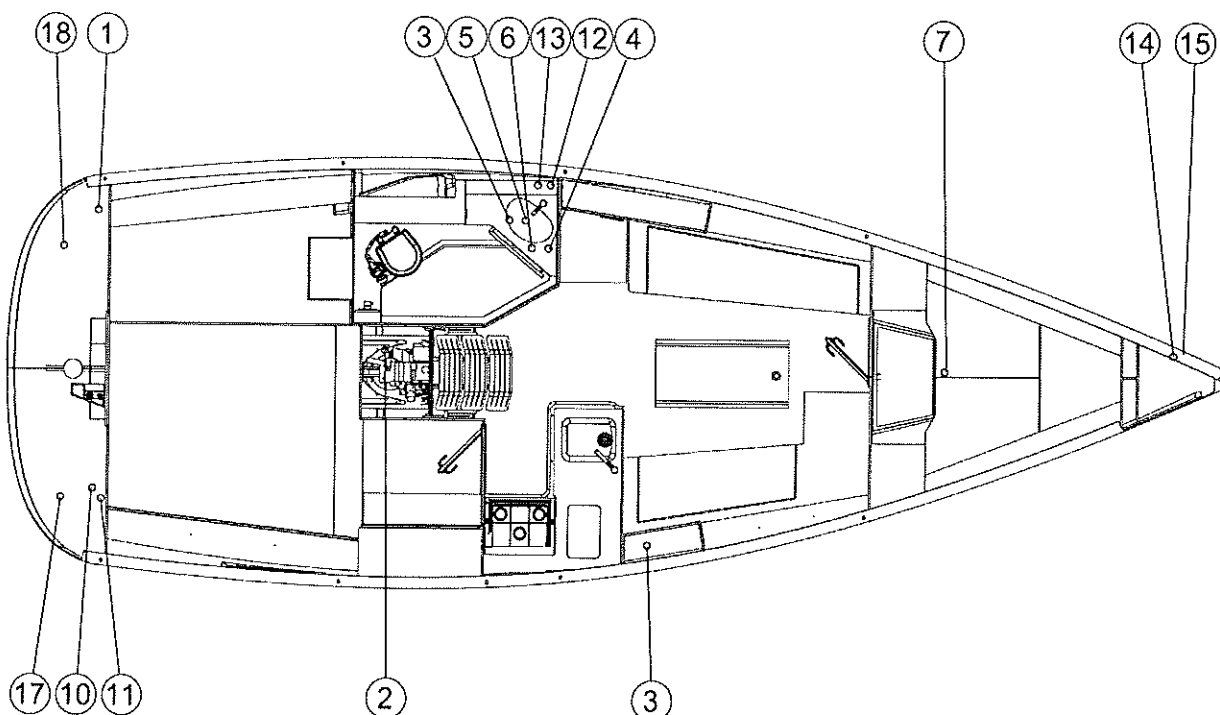
**Remarque**

Il est facile de reconnaître si une vanne quart de tour est fermée ou ouverte :

FERME : poignée perpendiculaire au tuyau ou au tube

OUVERT : poignée dans le sens du tuyau ou du tube

Ouvertures :



1	Sortie échappement	Exhaust drain
2	L'apport d'eau de refroidissement	Inlet cooling water
3	Output Sink	Wash basin drain valve
4	Entrée toilette	Toilet water inlet valve
5	Sortie pompe de douche	El. Shower drain pump
6	Sortie réservoir de vidange/ Sondeur	Waste water drain valve
7	Loch/speedomètre	Echo sounder/ Log
10	Ventilation du réservoir de carburant	Venting fuel tank
11	Inlet réservoir de carburant	Inlet fuel tank
12	Pomper l'ouverture du réservoir d'eaux usées	Pump out opening waste water tank
13	Évacuation réservoir d'eaux usées	Venting waste water tank
14	Arrivée d'eau fraîche	Inlet fresh water
15	Évacuation de l'eau douce	Venting fresh water
17	Conseil de la pompe de cale manuelle conduit	Board duct manual bilge pump
18	Conseil gaine électrique de la pompe d'assèchement	Board duct electrical bilge pump

3. Protection de l'environnement

Pour le choix de son moteur diesel, BAVARIA YACHTBAU a tenu compte des exigences de la réglementation en vigueur concernant les gaz d'échappement. Un certificat de contrôle des gaz d'échappement est à la page 11.

3.1 Carburant et huile

Le ravitaillement du yacht devra faire l'objet de précautions particulières. Un chiffon entourant la nable de remplissage peut empêcher que le carburant ne coule du pistolet dans l'eau. Dans votre manuel du moteur, vous trouverez aussi un diagramme avec la courbe de la consommation spécifique de carburant. Il vous donnera une bonne indication sur le régime le plus approprié.

Pour la vidange du moteur, on utilisera une pompe aspirante, vu qu'un écoulement comme sur une voiture n'est pas possible. La vidange sera effectuée au moins une fois par an, même par faible heures au moteur. Un moteur bien entretenu ne devrait jamais fuir. Pour empêcher l'huile, si minime que soit la quantité, de couler dans le fond de cale et par conséquent dans l'eau qui y est pompée, la carlingage moteur a la forme d'une cuve fermée. Si de l'eau, contenant éventuellement des traces d'huile, s'y accumule, elle devra être transvasée avec une petite pompe d'épuisement dans un bidon séparé et éliminée avec l'huile résiduelle. Dans tous les cas, des liants à huile devraient se trouver à bord.

3.2 Déchets

On ne jette pas les déchets à l'eau, cette règle devrait être admise par tout plaisancier. Il en est de même pour les déchets biodégradables. Un emplacement pour les déchets devrait être prévu dans l'un des coffres arrière.

3.3 Bruit

Le tuyau d'échappement du moteur diesel muni d'un silencieux réduit considérablement le bruit du moteur. Des silent blocs en caoutchouc, un embrayage élastique et l'isolation du compartiment moteur réduisent davantage les nuisances sonores. Evitez cependant de monter rapidement en régime et réduisez le régime en eaux très fréquentées.

3.4 Remous

Les zones naturelles des rivages sont sensibles au remous. Restez à distance suffisante de telles rives. Les ondulations du sillage de votre bateau vous donneront une bonne information sur les endroits où vous devrez réduire votre vitesse pour éviter les remous. Sur les voies d'eau étroites, conformez-vous aux indications des panneaux.

3.5 Gaz d'échappement

Contrôlez régulièrement les gaz d'échappement. Ils ne doivent ni former de fumée noire, ni dégager des nuages bleus. Dans un tel cas, il faudra soit nettoyer le filtre à air du moteur – ce que vous pouvez faire vous-même – ou faire régler le moteur par un mécanicien spécialisé.

3.6 Peintures antifouling

La partie immergée de chaque bateau doit être protégée par une peinture antifouling, car un dépôt d'algue sur la coque signifie une dépense supplémentaire d'énergie. La gamme des peintures antifouling est très grande et très diversifiée dans ses effets, et on peut donc y trouver le type le mieux adapté à chaque type d'eau. Suivez le conseil du spécialiste. Il est préférable de choisir des peintures qui restent plusieurs années sans s'user.

S'il est toutefois nécessaire de poncer la peinture, programmez ce travail avec votre atelier d'entretien. Lors du ponçage, la surface sous le yacht doit toujours être recouverte d'une bâche ou d'une feuille afin de pouvoir recueillir et éliminer la poussière de ponçage comme déchets toxiques.

3.7 Décapants

La plupart des décapants contiennent des agents agressifs et leur utilisation est déconseillée. L'enlèvement mécanique des couches de peinture est préférable.

4. Maintenance

4.1 Entretien, nettoyage

1. Gréement

voir indications du constructeur

2. Mâts et gréement

Les voiles sont fabriquées en dacron. Ce matériau est très robuste et résistant. Vos voiles garderont ainsi leur forme très longtemps.

Etant donné que le tissu de voile doit être particulièrement protégée contre les angles vifs des ferrures, vérifiez soigneusement avant la première mise à la voile le gréement dormant et le gréement courant, p. ex. les , les goupilles fendues recourbées, les poulies à arêtes vives sur les bastaques, etc. Les endroits du tissu susceptibles de frotter sur les barres de flèche et les haubans seront protégés par un tissu autocollant sur les deux côtés. Il en est de même pour la bordure si elle risque de s'effiloche sur la filière.



Remarque :

- Rappelez-vous que les détériorations du tissu sont presque toujours dues à un mauvais traitement de la voile, notamment quand on la laisse battre, l'expose en permanence au rayons UV ou quand on la range mal.
- Si vous avez des questions concernant les tissus de voile, n'hésitez pas à les poser directement à votre voilier ou au constructeur.
- N'enlevez jamais le chariot d'écoute monté sur roulements à billes sans précaution, pour éviter d'éparpiller toutes les billes sur le pont. Utilisez à cette fin un morceau de rail avec des extrémités fermées.

Nettoyage

Nettoyez votre bateau immédiatement si possible, dès que celui-ci est sorti de l'eau. Des appareils de nettoyage à haute pression enlèveront n'importe quel dépôt. L'entretien des surfaces est laissé à votre soin. Tous les fabricants de peintures joignent des instructions détaillées à leurs produits.

Pour les bateaux naviguant en eau salée : les résidus de sel lient l'eau et accélèrent la corrosion. Dans la mesure du possible, rincez le bateau à l'eau douce.

Entretien du pont

Les variations météorologiques donnent au bois une teinte grise naturelle qui n'a pas d'influence sur les propriétés du bois. Compte tenu de la résistance du bois aux intempéries, l'utilisation de peintures ou de revêtements de protection est parfois nécessaire..

Produits d'entretien :

Les *huiles de protection* sont des produits qui pénètrent profondément dans le bois et qui peuvent, sous l'influence de la chaleur et de l'humidité, affecter le produit de calfatage et son adhérence sur les côtés du joint. Il peut en résulter une rupture du joint d'étanchéité et des infiltrations d'eau.

Les *peintures et laques* forment après durcissement un film continu aussi sur les joints. Certains de ces produits peuvent laisser la surface collante près des joints. Avec le temps, la plupart des peintures s'écailent le long du joint. Ce phénomène qui nuit à l'apparence du pont peut créer des fissures le long des joints.

Les *nettoyants pour le bois* ne doivent être utilisés que s'ils ne contiennent pas de produits actifs autres que le savon. Les additifs tels que l'acide phosphorique ou l'acide oxalique qui sont souvent utilisés pour la brillance sont des substances corrosives qui attaquent le produit de calfatage et le bois, entraînant ainsi un vieillissement accéléré des ponts.

Nous recommandons donc que les ponts en bois soient nettoyés au balai éponge et à l'eau douce propre dans laquelle on ajoutera, si l'on souhaite, une petite quantité de savon. Les salissures importantes peuvent être enlevées en frottant avec une éponge dure.

L'utilisation de *nettoyeurs haute pression* n'est pas recommandée, l'eau sous pression enlevant des écailles de bois et pouvant détruire le joint de calfatage.

Pendant les périodes de chaleur et de sécheresse prolongées, les ponts en bois devront être mouillés régulièrement pour éviter que le bois ne se dessèche complètement. Une perte d'humidité excessive amène un retrait important du bois et par conséquent entraîne une contrainte excessive sur les joints, ce qui peut,

dans des circonstances défavorables, amener un vieillissement prématuré ou une rupture du joint.

Si ces règles simples sont respectées, la durée de vie des ponts en bois peut être considérablement prolongée.

Entretien de l'acier inoxydable

La résistance à la corrosion de l'acier inoxydable est attribuable à la formation avec l'oxygène contenu dans l'air d'une mince couche à la surface du métal qui a un potentiel électrique positif. Les spécialistes parlent d'un film d'oxyde de chrome passif. Toutefois, le chrome est négatif sur l'échelle galvanique et encore moins « noble » que le fer. Si le mince film protecteur est détruit, le chrome devient actif et l'acier inoxydable redevient moins « noble » que le chrome pur. La corrosion peut commencer.

Qui ne s'est jamais irrité à la vue de taches brunâtres ? Elles sont provoquées par la poussière de rouille et de mâchefer qui vole en quantité dans l'air des grandes villes portuaires. Dès que la poussière de rouille se dépose sur la couche protectrice de l'acier inoxydable, elle détruit la passivité du chrome, de manière très agressive et très rapide.

L'acier inoxydable ne garde longtemps son brillant que s'il est régulièrement entretenu. Prenez l'habitude, quand vous rincez le bateau à l'eau douce, de nettoyer à fond aussi les rambardes, le balcon avant et le balcon arrière ainsi que toutes les ferrures en inox. L'eau douce entraîne les sels, la suie et la poussière de rouille fraîchement déposée, la couche protectrice est ainsi « aérée » et peut continuer de remplir sa fonction.

Pour éliminer les taches brunâtres, vous pouvez utiliser presque tous les nettoyants courants pour métaux pour l'entretien des ferrures en acier inoxydable sur le bateau, par exemple un produit de polissage que vous utilisez déjà pour la coque.

Bien entendu, le meilleur entretien est inefficace si les ferrures ne sont pas fabriquées avec le matériau adéquat ou si l'acier inoxydable n'a pas été traité correctement. Demandez au moment de l'achat si les ferrures ont été polies par électrolyse.

4.2 Pièces d'usure et de rechange

Parlez-en à vos opérations d'entrepôt ou le lieu de construction, si vous avez des problèmes de peinture. Si possible, vous devriez coller avec un du système de coordonnées d'un fabricant.

4.3 Pièces d'usure et de rechange

Un skipper expérimenté n'aura jamais de problème pour se procurer des pièces de rechange d'origine. Si vous avez besoin de conseils, contactez le constructeur.

Si vous avez besoin de pièces de rechange et si les pièces d'origine ne sont pas disponibles, les valeurs de résistance sont la référence permettant de maintenir le yacht au niveau technique élevé qu'il avait à l'état neuf.

4.4 Réparations

Les réparations sur la coque (du polyester stratifié et de polyester stratifié de repli de sable) peuvent être exécutées par chaque atelier spécialisé compte tenu des règles générales pour le traitement de la résine de polyester. Les aménagements intérieurs sont conçus de sorte que la quasi-totalité des secteurs est accessible sans destruction. En ce qui concerne les équipements techniques, adressez-vous également à un atelier agréé. Le distributeur saura vous conseiller.

4.5 Hivernage

Les mesures à prendre pour l'hivernage ont déjà été abordées à plusieurs endroits de ce manuel. Un principe à suivre absolument : les hangars d'hivernage doivent être eux aussi au niveau de la technique. Cela concerne aussi bien les conditions d'environnement du hangar que les supports, la protection contre les incendies et l'accès à bateau . Il convient également de respecter des règles strictes pour les travaux exécutés par les propriétaires eux-mêmes pour ne pas gêner les autres plaisanciers.

Dans la mesure du possible, les objets suivants devraient être retirés du bateau et rangés dans un endroit sec et pas trop froid pendant l'hiver :

- papiers du bateau et autres documents
- cartes marines, livres, instruments
- matelas, coussins, couvertures et sacs de couchage
- voiles et cordages
- produits alimentaires
- bouteilles de gaz
- équipements de sécurité
- canot pneumatique et radeau
- batteries

Conseil :

Avant l'hivernage, il convient de prêter une attention particulière aux éléments suivants :

- Lavez les transmetteurs pour le loch et le sondeur.
- Nettoyez et entretenez régulièrement les systèmes électriques avec un matériel approprié.
- Les conduites d'eau se nettoient parfaitement à l'acide léger, p. ex. le vinaigre blanc.
- Les valves d'eau devraient être démontées et graissées.
- Nettoyer les WC et les conduites correspondantes à l'eau douce.
- Le safran devrait être fixé de sorte à empêcher tout mouvement (il suffit de bloquer la barre ou la roue).

Moteur :

- Remplir entièrement le réservoir de carburant,
- Changer l'anode sur l'embase sail-drive (si nécessaire),
- Vider l'eau froide du moteur et suivre les instructions du constructeur,
- Détendre toutes les courroies (alternateur, autres matériels entraînés par moteur)

Hivernage :

- Suivez les indications du manuel d'utilisation des moteurs.
- Stockez les batteries chargées dans un endroit aéré et à l'abri du gel.
- Graissez les câbles et les composants de commandes.
- Enlevez toute l'eau du bateau et protégez-le de l'eau de pluie.
- Remplacez les éléments dont le fonctionnement ou l'état vous paraissent douteux.

Mât et gréement

Ces actions ne seront peut-être pas toujours possibles, mais sont tout de mêmes recommandées :

- démâter
- enlever le gréement dormant et courant,
- vérifier les câbles et autres conduites,
- vérifier si les goupilles, sertissages, ridoirs et autres attaches présentent des signes de fatigue ou des fissures,
- laver toutes les parties en aluminium à l'eau douce,
- laver tous les cordages à l'eau douce et stocker au sec,
- laver toutes les poulies de renvoi du mât et de la bôme (graisser).



Attention!

L'installation de toilettes seront et tout le système d'eau douce doit être vidé lorsque le danger de gel.

La circulation de l'eau de mer sera une unité de moteur doit être vidé au risque de gel.

5. Remarques en conclusion

Le présent manuel suit les directives de la Norme européenne harmonisée EN 10240. Beaucoup de choses vous paraîtront aller de soi. Nous espérons toutefois que la lecture de chaque chapitre vous aidera à comprendre les systèmes techniques et les idées qui les ont inspirés. Le sens de ce manuel, comme nous l'avons dit dans l'introduction, est de vous permettre de profiter de votre bateau en toute tranquillité.

Parmi les points qui n'ont pas été abordés figure par exemple l'équipement personnel de sécurité, qui relève exclusivement de la compétence du skipper. Il va de soi que des moyens de sauvetage individuels doivent être mis à la disposition de toutes les personnes se trouvant à bord. Mais ces moyens comprennent aussi l'achat et l'entretien d'un radeau de sauvetage, ainsi que les signaux de détresse, les boîtes de premier secours, l'outillage de réparation, etc.

Etant donnée que la Directive européenne relative aux bateaux de plaisance accorde une grande importance à la protection contre les incendies, rappelons que les extincteurs doivent être entretenus à intervalles réguliers et qu'il incombe au skipper d'instruire son équipage de leur maniement.

Nous travaillons sans relâche au développement de nos voiliers. Vous comprendrez certainement que nous nous réservons le droit de procéder à des modifications dans la forme, l'équipement et la technique. Pour cette raison, aucune réclamation ne pourra être admise concernant les indications, les illustrations et les descriptions de ce manuel.

Si l'équipement de votre yacht présente des détails qui ne sont pas décrits dans le manuel ou si aucune description n'est jointe à la pochette de documents du propriétaire, votre concessionnaire vous informera sur leur manipulation et leur entretien.

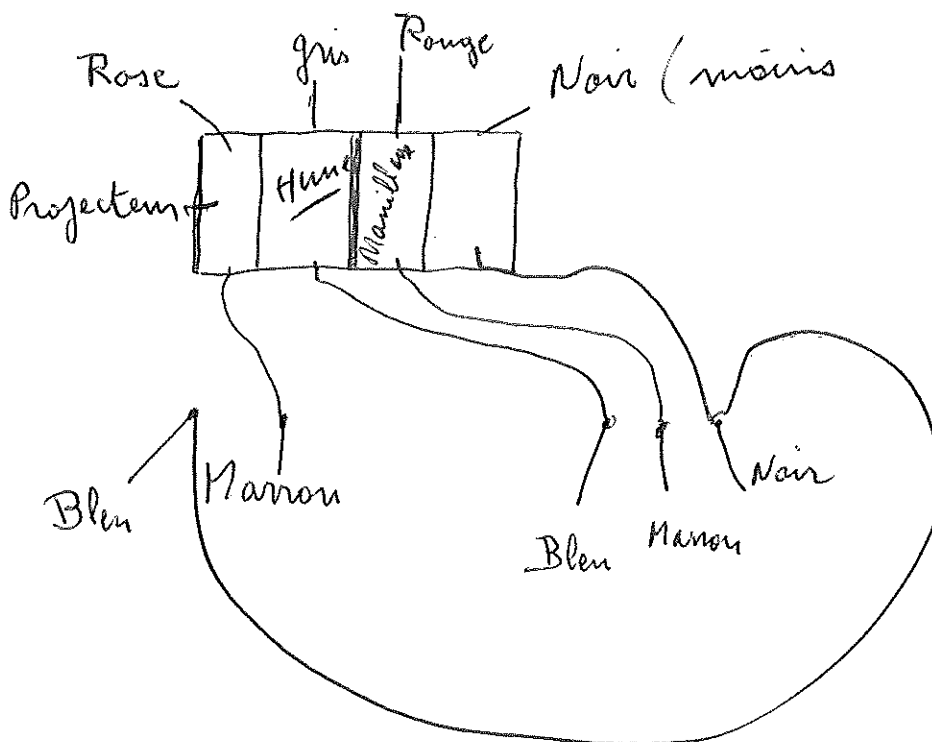
Vu que les bateaux construits par **BAVARIA Yachtbau GmbH** sont vendus normalement par des concessionnaires, il n'existe pas de relation contractuelle immédiate entre le constructeur et le client.

BAVARIA Yachtbau GmbH n'a donc pas connaissance des détails contractuels passés entre le concessionnaire et le client. Votre concessionnaire ne reprenant pas obligatoirement à son compte toutes nos conditions de garantie

Il est de ce fait absolument nécessaire que dans le cas d'un droit à des prestations de garantie, vous vous mettiez en rapport avec votre concessionnaire.

6. Liste des manuels fournis

- Manuel avec déclaration de conformité
- Carte de garantie du moteur avec instructions de service
- Certificat de contrôle des gaz de combustion avec instructions de service
- Liste de contrôle
- Prospectus et descriptifs de série
- Modes d'emploi :
 - pompe de cale manuelle
 - compas
 - pompe de cale électrique
 - toilettes
 - horamètre
 - generator (option)
 - Panel 301
 - Panel 302



CERTIFICAT D'IDENTITÉ

(à remplir par le revendeur ou le concessionnaire)

- 1. Première mise à l'eau : 10 Août 2011
- 2. Date (remise au propriétaire) : 10 Août 2011
- 3. Type du bateau : Bavaria 32 Cruiser
- 4. N° de coque ou de construction :
- 5. N° de commission :
- 6. Nom du yacht : DÉO GRATIAS
- 7. Moteur (fabricant et type) : VOLVO
- 8. Numéro du moteur :
- 9. Inverseur /Réducteur (fabricant, type, rapports) :
- 10. Hélice (fabricant, type, dimensions) :
- 11. Revendeur, représentant (nom/adresse) :
.....
.....
- 12. Signature/Cachet revendeur :

Retourner signé à :

(Adresse du revendeur)

Accusé de réception

Nom :

Adresse :

Propriétaire du

BAVARIA CRUISER 32

HIN DE-BAVY32P7G112

Signature : _____

