

Manuel du propriétaire



Voilier "BAVARIA 32"

BAVARIA YACHTS



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

Table des matières

Introduction	page 4
Catégorie de conception, identification	page 5
Plaque de constructeur	page 6
Avertissements	page 6
Déclaration de conformité	page 7
1. Description du bateau/du yacht	
1.1 Caractéristiques principales	
1.1.1 Dimensions principales	
1.1.2 Déplacement, poids	
1.1.3 Motorisation	
1.1.4 Installation électrique	
1.1.5 Capacité des réservoirs	
1.1.6 Points de levage pour grues, points de support pour plan incliné et transport	
1.2 Plan général	
1.2.1 Plan de mât et de voilure	
1.2.2 Plan de pont	
1.2.3 Plan d'équipement	
1.3 Propulsion	
1.3.1 Voilure	
1.3.2 Gréement	
1.3.3 Motorisation, compartiment moteur, Inverseur /Réducteur, hélice	
2. Installations et circuits	
2.1 Réservoirs et conduites - eau	
2.1.1 Eau douce/eau potable froide	
2.1.2 Eau de mer	
2.1.3 Toilettes, réservoir à eaux noires	
2.2 Réservoirs et conduites - carburant	
2.3 Appareil à gouverner	
2.3.1 Description du système	
2.3.2 Safran et bagues	
2.4 Système d'évacuation	
2.4.1 Description du système d'évacuation	
2.5 Installations électriques	
2.5.1 Installation courant alternatif	
2.5.2 Réseau de bord courant continu	
2.5.3 Fonctionnement et particularités de l'installation	
2.5.4 Remarques importantes concernant l'installation courant continu	
2.5.5 Remarques importantes concernant l'installation courant alternatif	
2.5.6. Distribution appareils électriques	
2.5.7. Schéma de connexions	
2.5.8. Schéma de distribution	
2.5.9. Distribution courant alternatif	
2.6 Installation de gaz liquéfié	
2.6.1 Composantes	
2.6.2 Fonctionnement	
2.7 Protection contre les incendies	
2.8 Ancre	
2.9 Circuit de refroidissement du moteur	
2.10 Échappement des gaz	
2.11 Aération	
2.12 Ouvertures, prises d'eau de mer	
3. Protection de l'environnement	
3.1 Carburant et huile	
3.2 Déchets	
3.3 Bruit	
3.4 Remous	
3.5 Gaz d'échappement	
3.6 Peintures antifouling	
3.7 Décapants	
4. Maintenance	
4.1 Entretien, nettoyage	
4.2 Pièces d'usure et de rechange	
4.3 Réparations	
4.4 Hivernage	
5. Remarques en conclusion	
6. Liste des manuels fournis	

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 PROPRIETAIRE
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 vent et toujours assez d'eau sous la quille !

BAVARIA YACHTBAU GmbH
- Direction -



W. Herrmann

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 32 est classé dans la catégorie de conception A.

Il est conçu pour de grands voyages au cours desquels le vent peut dépasser force 8 (sur l'échelle de Beaufort) et les vagues peuvent dépasser une hauteur significative de 4 mètres et pour lesquels ces bateaux sont, dans une large mesure, autosuffisants.

Certification

La directive CE ne prévoit pour les yachts de cette taille que le module de certification Aa bis. Cela signifie que le constructeur atteste lui-même la conformité de la construction et de l'équipement aux exigences de la directive, mais que la stabilité et la flottabilité sont vérifiées par un organisme de contrôle agréé.

L'organisme de contrôle agréé en conformité à la directive CE mandaté par nos soins est la société **Lloyd's Register Quality Assurance GmbH – Yacht Services – (une filiale à cent pour cent de Lloyd's Register of Shipping, Londres)**, dont le siège est à Hambourg (voir déclaration de conformité).

Identification

Le numéro d'immatriculation de la coque a été moulé à l'arrière du côté tribord. L'immatriculation est composée d'une combinaison unique de chiffres et de lettres:

DE-BAVU32Y7E303

Plaque de constructeur

La plaque du constructeur apposée sur la face avant du cockpit est une exigence de la directive qui prescrit certaines indications qui sont expliquées ci-dessous.



Explications

- **Entwurfskategorie A (Catégorie de conception A) : haute mer**
- **Max. = 6** : Nombre de personnes recommandé par le constructeur, quand le bateau se trouve dans la zone maritime correspondant à sa catégorie de conception. Dans le cas de zones maritimes ne se trouvant pas au large, le nombre de personnes peut être augmenté en tenant compte de la charge maximale.
- **Max. + = 1000 kg** : Charge maximale comprenant 6 personnes, réserves, provisions et équipement personnel (le contenu des réservoirs n'est pas pris en compte).
- **CE 0525** : Marquage CE certifiant que le bateau a été construit en conformité aux exigences de la directive. La combinaison des chiffres est le code de l'organisme ayant procédé à la certification, en l'occurrence **Lloyd's Register Quality Assurance GmbH**.

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.



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.

Déclaration de conformité CE**selon la directive relative aux bateaux de plaisance 94/25/CE, annexe XV**

Nous déclarons que le bateau précisé ci-dessous satisfait par sa conception et sa construction ainsi que dans sa version mise sur le marché aux exigences essentielles de sécurité et de santé de la directive CE relative aux bateaux de plaisance. En cas de modifications apportées au bateau qui sont visées par les « exigences essentielles de sécurité » et qui ne sont pas effectuées en accord avec nous, la présente déclaration devient invalide.

Dénomination du bateau : Bavaria 32
 Type : Quillard
 Numéro de série de la coque : *DE-BAVU32Y7E303*
 Catégorie de conception : A (haute mer)
 Module de certification : Aa
 Directives applicables : Directive CE Bateaux de plaisance (94/25/CE)
 Normes applicables : voir annexe
 Organisme de vérification : Lloyd's Register Quality Assurance GmbH
 - Yacht Services -
 Adresse : Mönckebergstr. 27, D - 20095 Hamburg
 Module de vérification : Aa Certificat de conformité n° HYS 0111007

Date / Signature du constructeur



30.04.2003 Winfried Herrmann

Fonction du signataire Gérant

Constructeur : Bavaria Yachtbau GmbH; Bavariastr. 1; D – 97232 Giebelstadt



EU - Konformitätszertifikat

Lloyd's Register Quality Assurance GmbH, eine Benannte Stelle im Sinne der EG-Richtlinie 94/25/EG für die Sportschifffahrt, hat die Berechnungen des Herstellers und/oder die Kontrollen für die Stabilität und des Auftriebs entsprechend den grundlegenden Sicherheitsanforderungen 3.2 und 3.3 für die Boot-Entwurfskategorie A im Hinblick auf das Boot wie unten beschrieben überprüft, und bestätigt, daß diese grundlegenden Sicherheitsanforderungen in Übereinstimmung mit dem Modul Aa der obigen Richtlinie zufriedenstellend erfüllt wurden.
Die benannte Stelle war nicht in Produktionskontrollen einbezogen wie evtl. angenommen werden könnte, wenn die EU-Kennnummer neben dem CE-Kennzeichen erscheint.

Dieses Zertifikat ist ausgestellt für:

Antragsteller	:	Bavaria Yachtbau GmbH Industriestraße 11 97232 Giebelstadt
Bootstyp	:	Segelboot "Bavaria 32 AC"
Modul	:	Aa
Rumpflänge	:	9,85 m
vom Hersteller empf. max. Zuladung	:	1.000 kg (ohne Tankinhalte)
max. Personenzahl	:	6
Hersteller	:	Bavaria Yachtbau GmbH Industriestraße 11 97232 Giebelstadt
Spezifizierte Normen	:	prEN ISO 12217-2, ISO/DIS 14945, ISO/DIS 14946
Zertifikat-Nr.	:	HYS 0111007
Ausstellungsdatum	:	19. September 2001

LRQA GmbH
EU-Kennnummer: 0525

Name: 
Lloyd's Register Quality Assurance GmbH
W. Scheel



Unstimmigkeiten, die Dienstleistungen der LRQA GmbH betreffen, oder Verträge die diese Dienstleistungen zum Inhalt haben, unterliegen deutschem Recht mit Gerichtsstand in Hamburg.
Lloyd's Register Quality Assurance GmbH ist eine Tochtergesellschaft der internationalen Klassifikationsgesellschaft Lloyd's Register of Shipping, registered office: 71 Fenchurch Street, London EC3M 4BS.

Annexe à la déclaration de conformité
Normes harmonisées ou projets de normes applicables
au points de la directive 94/25/CE

Directive CE	Norme ISO
1. Dimensions principales	8666
2.1. Identification de la coque	10087
2.2. Plaque du constructeur/Nombre de personnes	14945
2.3. Protection contre les chutes par-dessus bord	15085
2.5. Manuel du propriétaire	10240
3.1. Structures	12215 partie 1
3.2. Stabilité et franc-bord	12217 partie 2
3.3. Portance et flottabilité	12217 partie 2
3.4. Ouvertures dans la coque	12216; 9093-1,9093-2
3.5. Envahissement	11812; 12217; 12216; 15083
3.6. Charge maximale recommandée	14946
3.7. Emplacement du radeau de sauvetage	Directive de sécurité de la DSV
3.8. Évacuation	9094 partie 1, 12216
3.9. Ancrage, amarrage et remorquage	15084
4. Caractéristiques concernant les manœuvres	8665, 11592
5.1. Moteurs et compartiments moteurs	7840; 9094; 10088 11812; 16147
5.2. Circuits d'alimentation	7840; 8469; 9094; 10088,
5.3. Circuits électriques	9097, 10133, 13297, 28849
5.4. Direction	13929, 28848, 28847
5.5. Appareils à gaz	10239
5.6. Protection contre les incendies	9094
5.7. Feux de navigation	KVR
5.8. Prévention de décharges	8099

1. Description du bateau

1.1 Caractéristiques principales

1.1.1 Dimensions principales

Longueur hors tout	$L_{\text{üa}}$ 10,30 m	Longueur coque	L_{H} 9,90 m
Longueur de flottaison	L_{wl} 8,50 m	Largeur max.	B_{max} 3,35 m
Tirant d'eau quille normale	$T_{\text{max env.}}$ 1,80 m	Tirant d'eau quille courte	$T_{\text{max env.}}$ 1,50 m
Hauteur du mât à partir de la ligne de flottaison . (sans antennes éventuelles, etc.)			H_{D} env. 13,27 m
Hauteur de transport	sans mât		H_{T} env. 3,60 m

1.1.2 Déplacement, poids

Déplacement lège (selon LCC) - y compris équipements de sécurité	m_{LCC} 3750 kg
Déplacement en charge - prêt à prendre la mer avec équipage	m_{max} 4630 kg
Poids du lest	m_{Ballast} 1060 kg

1.1.3 Motorisation

Moteur diesel Volvo Type MD 2030 Puissance 21 kW à 3.600 t/min ou MD 2020, 14 kw
 Refroidissement indirect (eau de mer/eau douce)
 Transmission ,inverseur /Réducteur Saildrive 120S-D Rapport de réduction 2,48:1
 Hélice Hélice fixe à 2 pales en alliage d'aluminium (option : hélice de plier)

1.1.4 Installation électrique

Tension alternative 220 V

Prise de quai (option) Prise CEE Interrupteur FI Prise de protection 230 V
 Chargeur (option) 230 V AC / 12 V DC avec 27 A max. (option)

Tension continue 12 V

1 x batterie démarreur 12 V 55 Ah 1 x batterie consommateurs (option 2 x) 12 V 140 Ah
 Générateur moteur Chargeur (option)

La distribution s'effectue par tableaux de distribution, circuits électriques avec disjoncteurs thermiques, affichage à diode lumineuse, interrupteur à bascule et voltmètre avec inverseur.

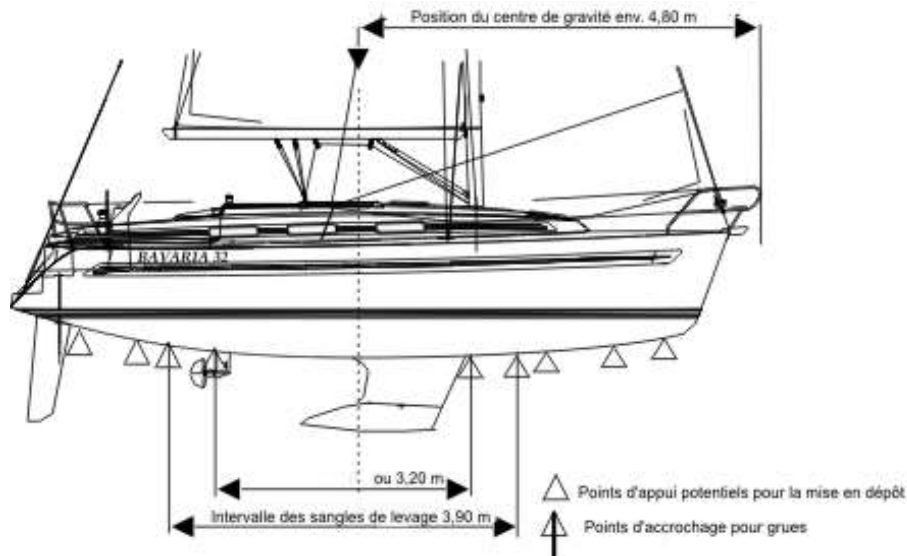
1.1.5 Capacité des réservoirs

1 réservoir d'eau douce	env. 150 l	Le réservoir se trouve à bâbord sous le coffre arrière.
1 réservoir de carburant	env. 90 l	Le réservoir se trouve à tribord sous le coffre arrière.
1 réservoir de vidange	env. 40 l	Le réservoir se trouve à carré sous banquette.
1 Une bouteille de gaz liquéfié	3 kg	Coffre à bouteilles dans le cockpit

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

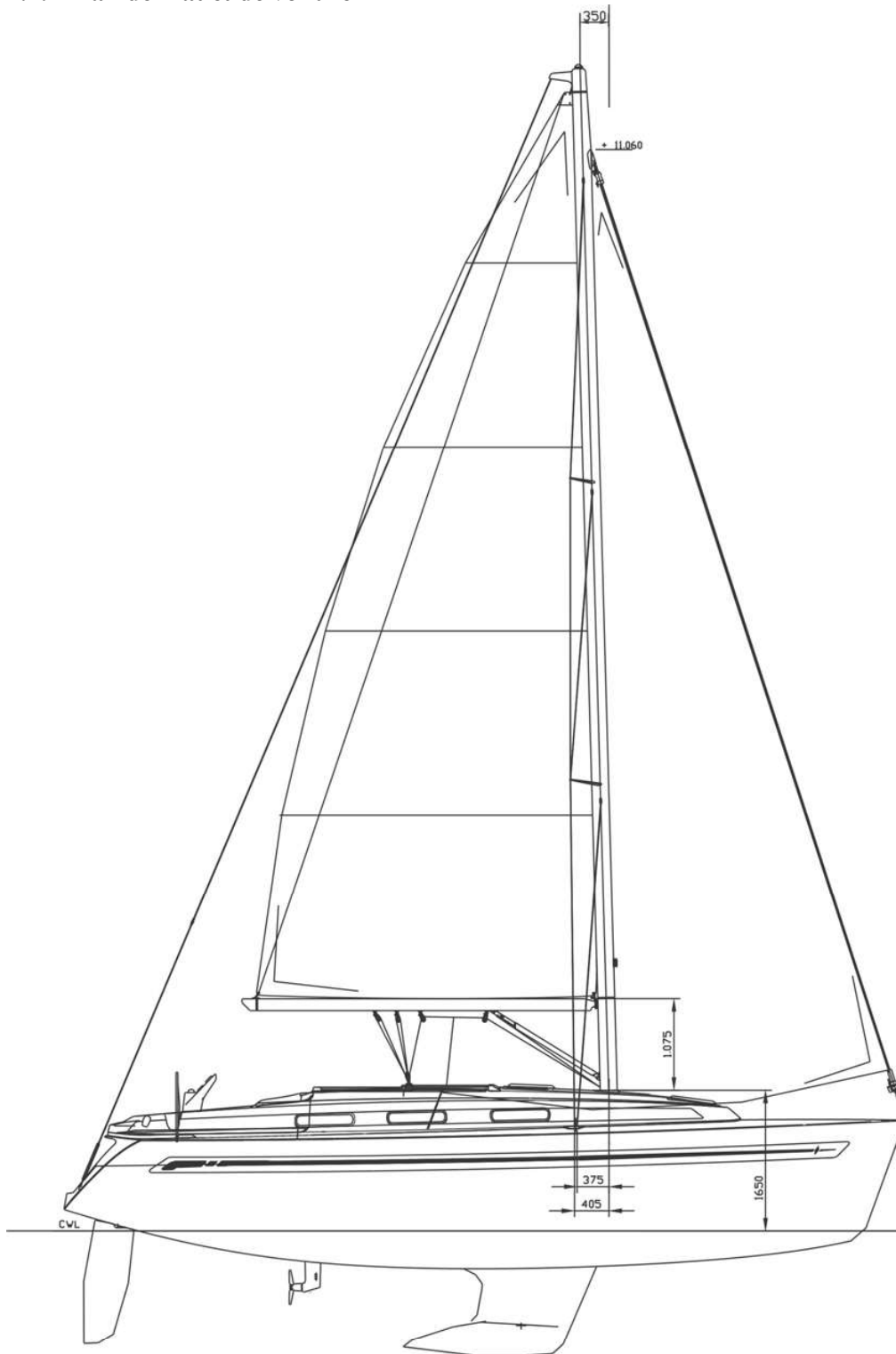


Attention ! La sangle arrière se trouve près du saildrive.



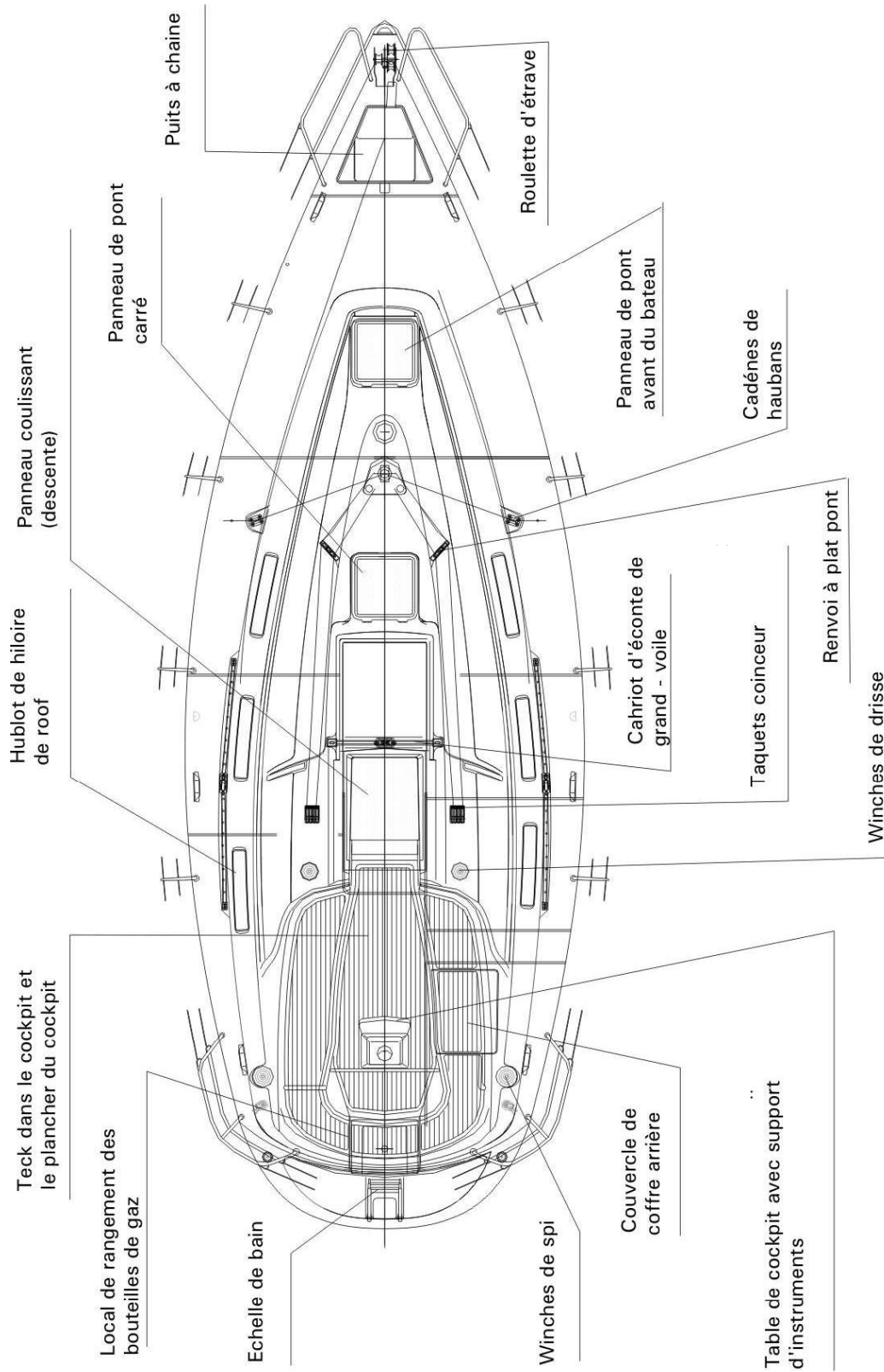
1.2 Plan général

1.2.1 Plan de mâât et de voileure

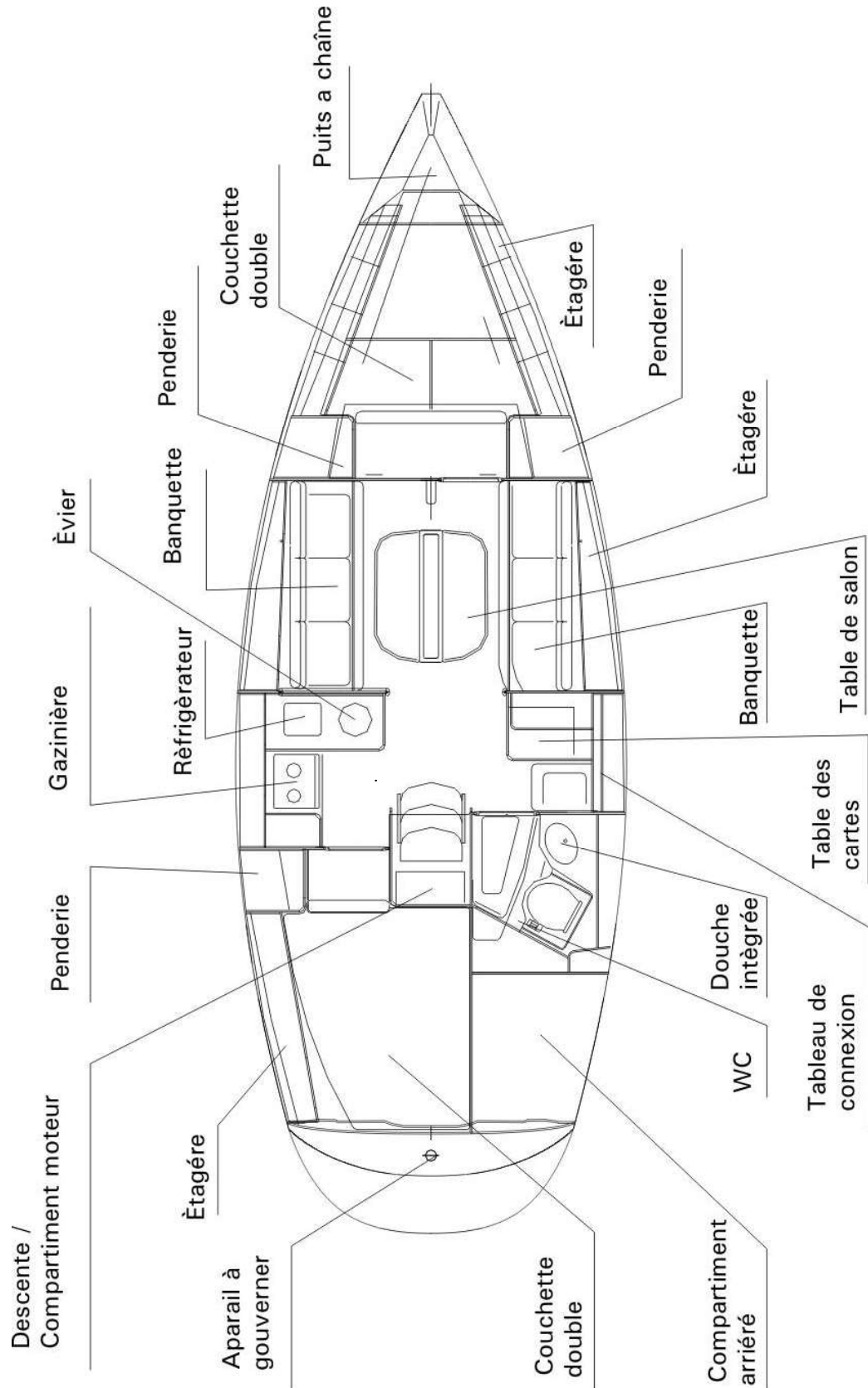
**Attention:**

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.

1.2.2 Plan de pont



1.2.3 Plan d'équipement



1.3 Propulsion

1.3.1 Voilure

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

Grand-voile standard	env. 24,20 m ²
Grand-voile lattée	env. 24,20 m ²
Grand-voile mâât enrouleur	env. 21,00 m ²
Génois	env. 24,60 m ²

La qualité du tissu est choisie en fonction de la capacité de résistance au vent. Les ferrures de mâât et de pont nécessaires pour hisser les spinnakers (option) ou d'autres voiles sont installées.

1.3.2 Gréement

Longueur de mâât: 12.525 mm; longueur de bôme: 4.250 mm; longueur des barres de flèche: 755/1.105 mm;

Mâât : -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, œillard pour grande écoute;

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
Pataras simple	1 x	Intermédiaires	2 x
Poulie de pataras	1 x		

Gréement courant

Intégré dans le mâât

- drisse de grand-voile
- drisse de génois
- -balancine

Option équipement spi

- drisse de spi (ci-jointe)
- balancine de tangon de spi
- hale-bas de tangon de spi

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



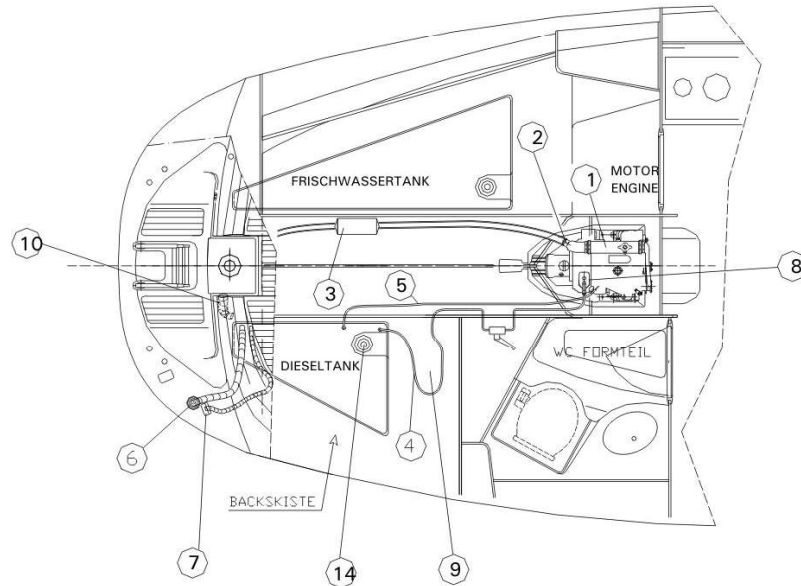
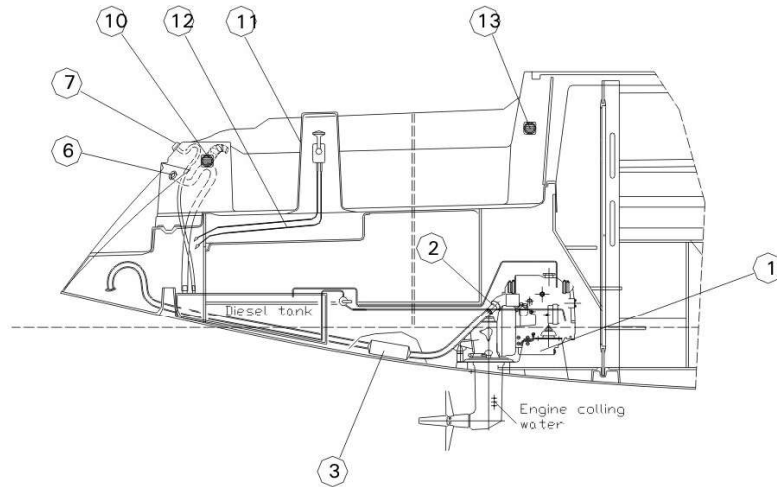
Attention

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 , Inverseur /Réducteur , hélice

Le bateau possède un moteur diesel in-board avec transmission saildrive et hélice fixe (option : hélice de plier). 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 et par des éléments de cloison démontables sur les côtés et à l'arrière du moteur. L'alimentation en eau de refroidissement se fait par la transmission saildrive.

Installation moteur



INSTALLATION MOTOR

1	MOTEUR VOLVO MD 2020	ENGINE VOLVO MD 2020
2	SYSTEME D'ÉCHAPPEMENT MOTEUR	ENGINE EXHAUST SYSTEM
3	COLLECTEUR D'EAU ÉCHAPPEMENT	EXHAUST WATERLOCK
5	RECYCLAGE CARBURANT	FEED BACK FUEL
6	INABLE DE REMPLISSAGE GAZOLE	FUEL TANK FILLING HOSE
7	VENTILATION RESERVOIR	FUEL TANK VENTILATOR
8	FILTRE CARBURANT	FUEL FILTER
10	GRILLE VENTILATEUR	VENTILATOR GRILLE
11	TABEAU DES INSTRUMENTS MOTEUR	ENGINE PANEL
12	CÂBLE TÉLÉCOMMANDE MOTUR	ENGINE CONTROL CABLES
13	GRILLE VENTILATION MOTEUR	VENTILATOR ENGINE
14	JAUGE RESERVOIR CARBURANT	FUEL GAUGE

2. Installations et circuits

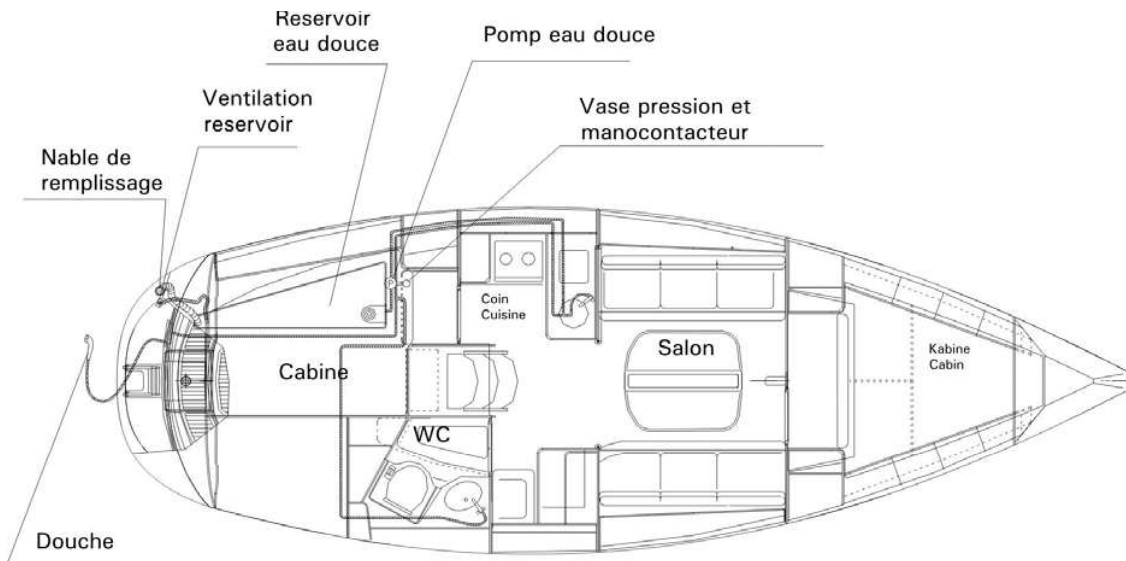
2.1 Réservoirs et conduites - eau

2.1.1 Eau douce, eau potable, froide

Le bateau possède un réservoir à eau d'une capacité c 150 l env. L'alimentation en eau douce bâbord. Le nable de remplissage est muni d'un bouchon bleu. La prise d'eau s'effectue à l'aide d'un conduit à la pompe à eau sous pression.

La pompe à eau sous pression se trouve sous le coin cuisine. Elle produit de l'eau sous pression circulation d'eau froide. Pour interrompre le fonctionnement de la pompe, il faut fermer tous les robinets, 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.

Composantes :



Remarque

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

2.1.2 Circuit d'eau de mer

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

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

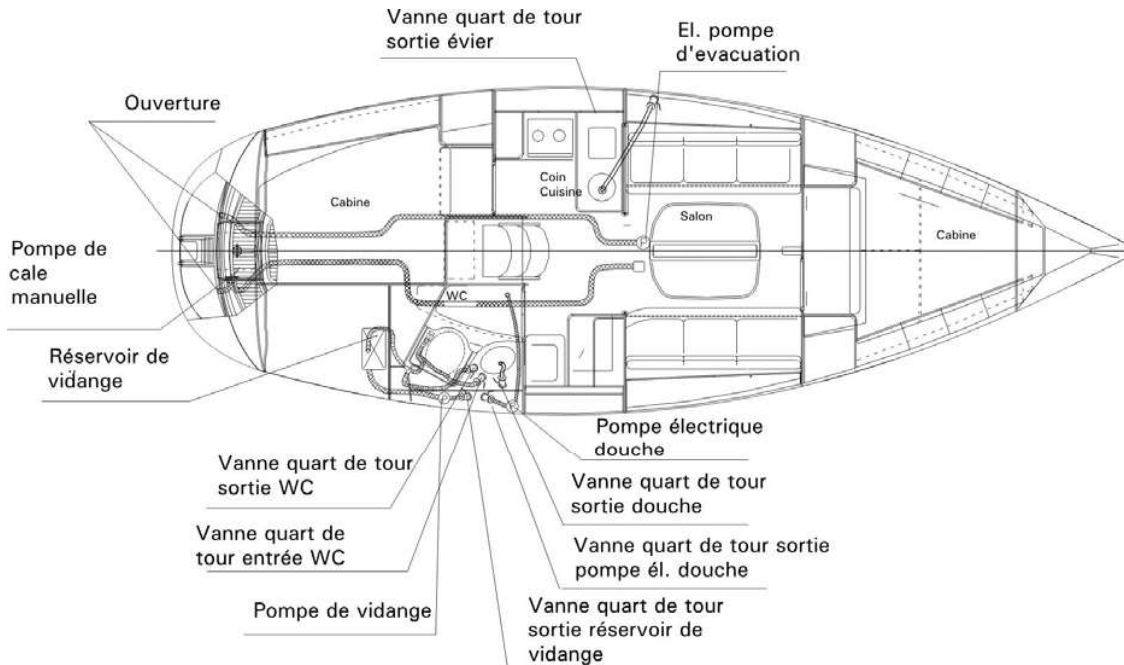
2.1.3 Toilettes : voir mode d'emploi ci-joint



Attention

Si vous vous absentez du bord pour une assez longue durée, fermez les prises d'admission d'eau de mer.

Composantes : chasse d'eau WC



2.2 Réservoirs et conduites - carburant

Réservoir de réserve

Un réservoir de gazole en plastique d'une contenance de 90 l env. est installé à tribord sous le coffre 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.

Attention

En cas de risque d'incendie :

Fermer la valve d'arrêt carburant.

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

Le safran est suspendu compensé et profilé. La manœuvre s'effectue depuis la barre à roue dans le cockpit. La transmission se fait au moyen de drosses et de poulies de renvoi vers 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 d'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 collier de serrage à l'extrémité supérieure de la mèche dont le carré sert aussi à recevoir la barre franche de secours. Une vis pointeau complète le collier de serrage.

**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.

Barre de secours

La barre de secours se trouve dans le coffre arrière tribord.

En cas de défaillance de l'appareil à gouverner, démonter si nécessaire la barre à roue, le secteur de barre pour la commande de la drosse ainsi que la barre pour le système de pilotage automatique (en option).

Installer la barre de secours sur le carré de la mèche.

**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.

La barre à roue est munie d'un frein que vous pouvez régler. **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 la barre à roue est intégré au pont. Le carter avec le moyeu de la barre à roue est monté sur le socle. Une chaîne passe par un pignon sur le moyeu. Les deux câbles, en passant par les poulies de renvoi, rejoignent le secteur de barre aux extrémités de la chaîne où ils sont fixés croisés au moyen de doubles colliers de serrage et protégés par une gaine thermorétractable. Pour les deux extrémités de câble, un tendeur est monté sur le secteur de barre. Il est conseillé de contrôler souvent ces câbles et de les retendre au besoin.

2.4. Système d'évacuation

La baignoire à mouillage est étanche côté bateau. L'eau s'évacue par deux ouvertures vers l'extérieur. Sur tous les yachts **BAVARIA**, l'eau s'évacue automatiquement du cockpit. L'évacuation dans la partie arrière (la plus profonde) du cockpit est réalisée par une ouverture dans le tableau arrière .

2.4.1 Description du système d'assèchement

Le bateau est équipé d'un système d' assèchement comprenant une pompe à main et une pompe électrique. Le système d'assèchement principal a un débit de (75 l/min).

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



Avertissement

Toute la puissance de la pompe ne suffira peut-être pas pour évacuer l'eau du yacht 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 pour une assez longue durée. 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.

Composantes du système d'évacuation

voir figure page 17

2.5 Installation électrique

2.5.1 Installation à courant alternatif

Le bateau est équipé d'une prise de quai (en option) qui permet de s'alimenter sur le secteur pendant le séjour au port. La prise (normes CEE) se trouve sur le tableau arrière du bateau. Le courant alimente un tableau spécifique installé à la table des cartes.

La prise est en état de fonctionnement quand le câble de prise de quai est branché. Elle sert exclusivement à faire fonctionner des appareils électriques.

2.5.2 Secteur de bord courant continu

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 près 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 le consommateur 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 sont automatiques et en cas de panne, il suffit généralement d'appuyer sur le bouton correspondant. Si un fusible venait à sauter à plusieurs reprises, vous devrez en trouver et éliminer la cause ou demander l'intervention d'un spécialiste (électricien).

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.

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

Les seules liaisons fixes sont celles avec le chargeur. La prise sur le tableau de distribution permet d'effectuer au port de petites réparations avec des appareils électriques.

Consommateurs de courant continu

Les principaux circuits sont :

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

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 Remarques importantes concernant l'installation de courant continu

Remarque

- Même les batteries sans entretien doivent être rechargées en hiver (niveau de charge 50 % min.) pour les empêcher de geler.
- Une fois par an, contrôler tous les contacts qui seront imperméabilisés par atomiseur spécial.
- Familiarisez-vous avec les circuits et toute l'installation électrique afin de pouvoir réagir rapidement en cas de perturbation.
- En cas de défaillance d'un appareil, vérifiez d'abord si celui-ci est défectueux.



Attention

Vous ne devez jamais

- effectuer des travaux sur les installations électriques pendant que le système électrique est en fonction,
- modifier les fusibles et les installations antisurcharge,
- modifier l'installation électrique et/ou les plans correspondants; ce travail doit rester réservé à une entreprise spécialisée,
- installer des appareils électriques ou remplacer des éléments qui dépassent la charge admissible des circuits,
- laisser le bateau sans surveillance pendant que l'installation électrique est en fonction. Cela ne s'applique pas aux pompes automatiques d'évacuation, aux circuits de protection contre les incendies et d'alarme.
- Tant que le diesel tourne, vous ne devez pas interrompre le circuit de charge 12 V.

Avant de partir, vérifiez toujours:

- la tension de batterie,
 - le fonctionnement de l'éclairage de bord.
- Ayez toujours en réserve des ampoules pour tous les feux de navigation

2.5.5 Remarques importantes concernant l'installation de courant alternatif



Attention

- Le système électrique du bateau et/ou les schémas correspondants ne doivent pas être modifiés.
- Le service après-vente et les travaux de maintenance doivent être exécutés par une entreprise spécialisée.

Avertissement

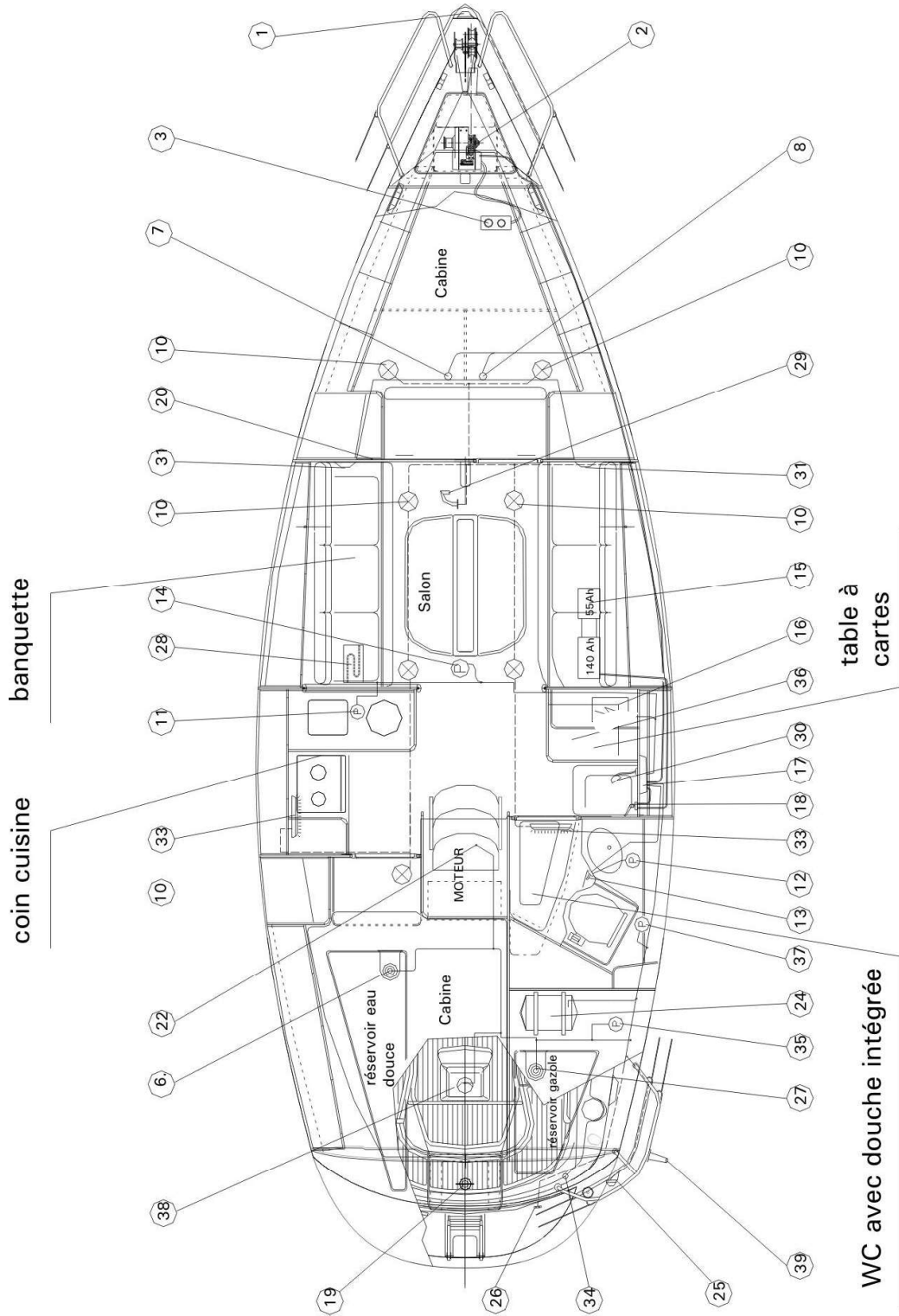
Pour éviter le risque de décharge électrique ou d'incendie :

- Le câble de branchement à quai ne doit jamais pendre dans l'eau.
- Le câble de branchement à quai doit d'abord être branché sur le bateau, puis au quai.
- Les prises de câbles de branchement à quai ne doivent pas être modifiées.

Débranchement du câble de branchement de quai :

- Débrancher d'abord le câble à la source de courant à quai.

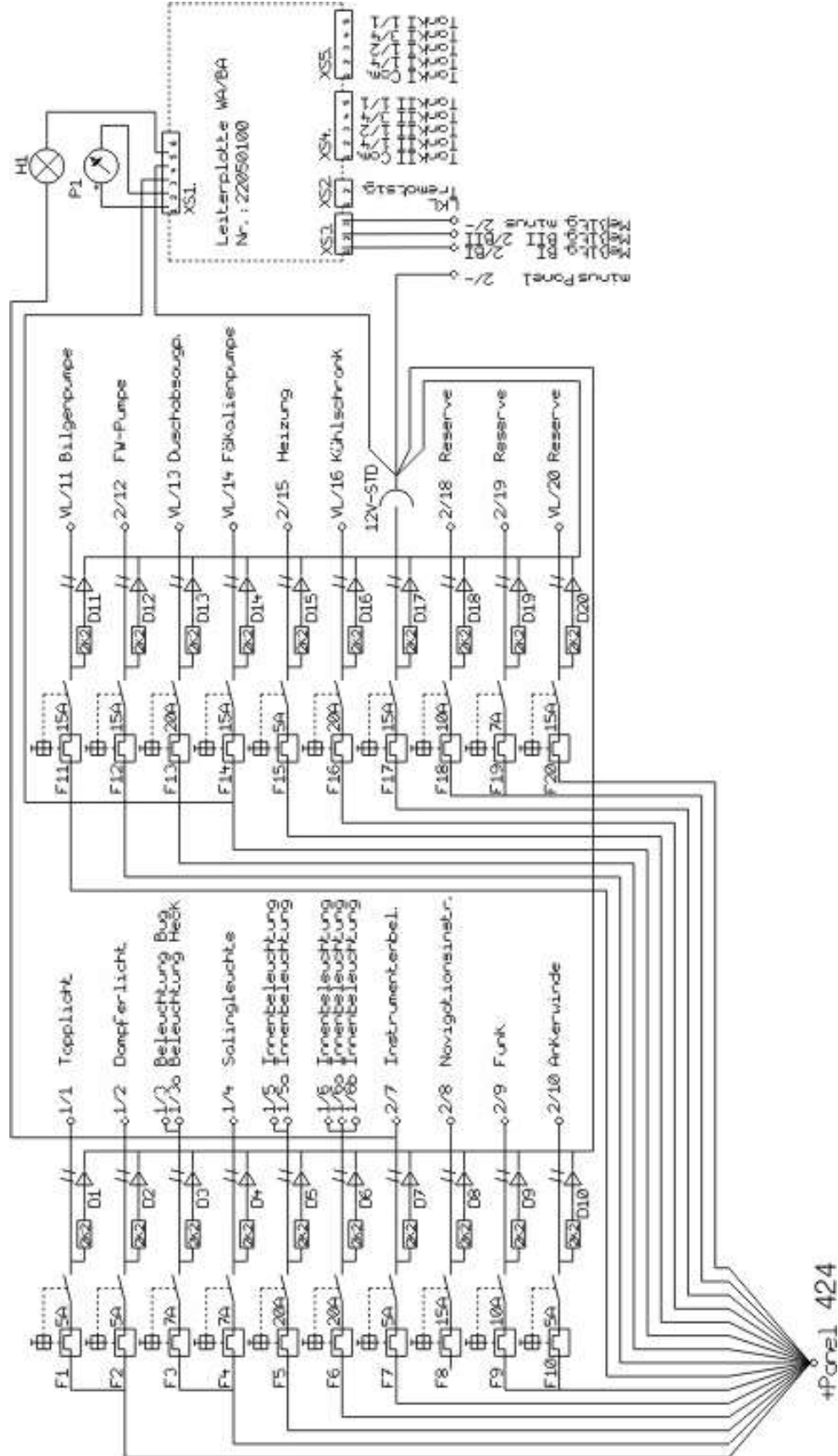
Distribution appareils électriques



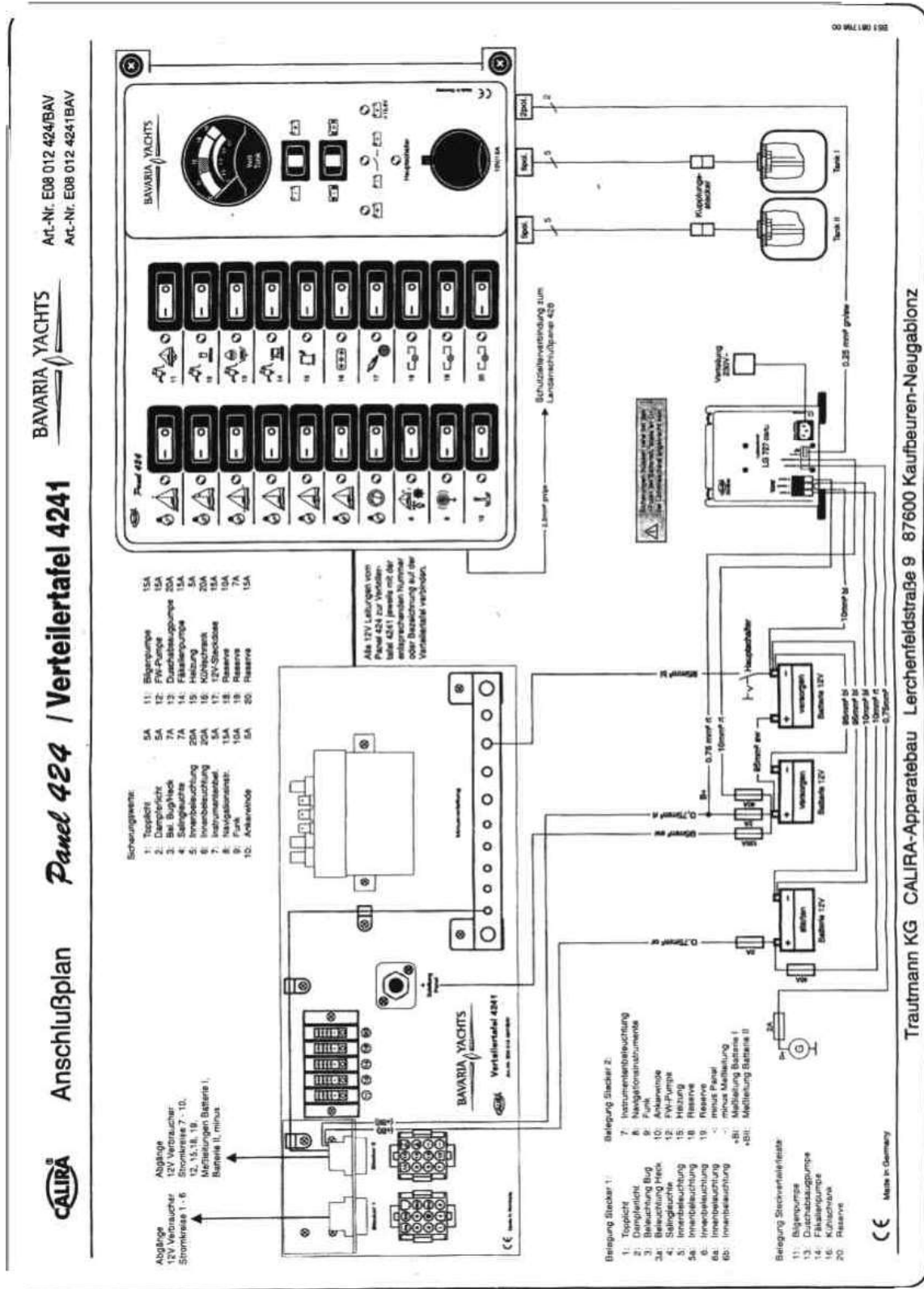
Légende sur la distribution appareils électriques

BAVARIA 32			
	Description	Description	pièces/ PCS
1	Navigating light	Feux de navigation	1
2	Windlass (option)	Guindeau électrique (option)	1
3	Windlass switch (option)	Interrupteur guindeau (option)	1
6	Fresh water gauge	Jauge réservoir eau douce	1
7	Echo depth sounder	Echo-sonde	1
8	hull speedometer	Tachymètre	1
10	Ceiling light	Plafonnier	8
11	Fresh water pump	Pompe d'eau douce	1
12	Shower drain pump (option)	Pompe douche (option)	1
13	Shower pump switch (option)	Interrupteur pompe douche (option)	1
14	Bilge pump	Pompe électrique d'évacuation	1
15	Batteries group	Batterie	
	Engine battery 55 A	Batterie moteur 55 A	1
	Bord battery 140 A	Batterie bord 140 A	1 ou 2
16	Battery charger (option)	Chargeur (option)	1
17	Electric panel	Panneau électrique	1
18	Main switch	Interrupteur principal	1
19	Auto pilot (option)	Pilote automatique (option)	1
20	Electronic compass (option)	Compas électronique (option)	1
22	Engine start	Démarrreur	1
24	Water heater (option)	Chauffe-eau (option)	1
25	Stern light	Feu de poupe	1
26	Shore connection 220 V (option)	Branchement quai 220 V (option)	1
27	Fuel gauge	Jauge carburant	1
28	El. reffridgeration (option)	Réfrigérateur él. (option)	1
29	Cable opening (navigation light)	Passage de câble	1
31	Speaker (option)	Haut-parleur (option)	2
33	Neon lamp	Lampe néon	2
34	Air heater (option)	Sonde chauffage (Option)	1
35	Air heater – fuel pump (option)	Pompe gazole chauffage (option)	1
36	Air heater – thermostat (option)	Thermostat chauffage (option)	1
37	Waste water pump (option)	Pompe eaux usées (option)	1
38	Engine instrument panel	Panneau instruments moteur	1

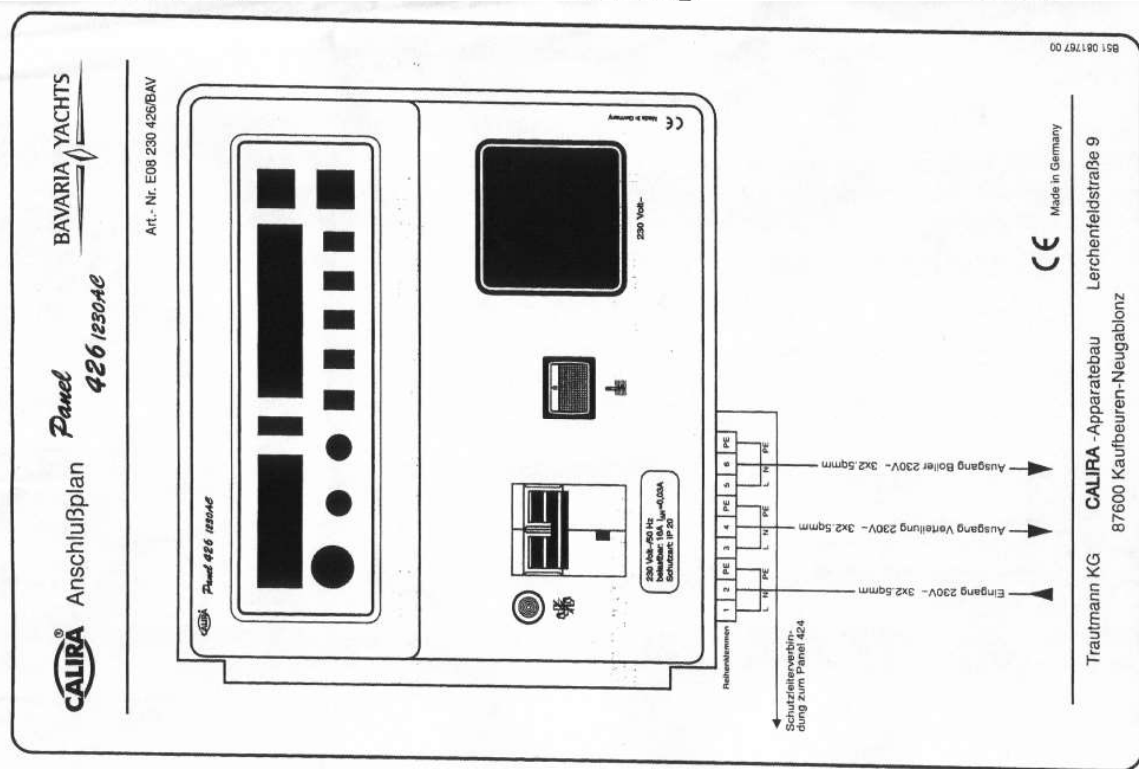
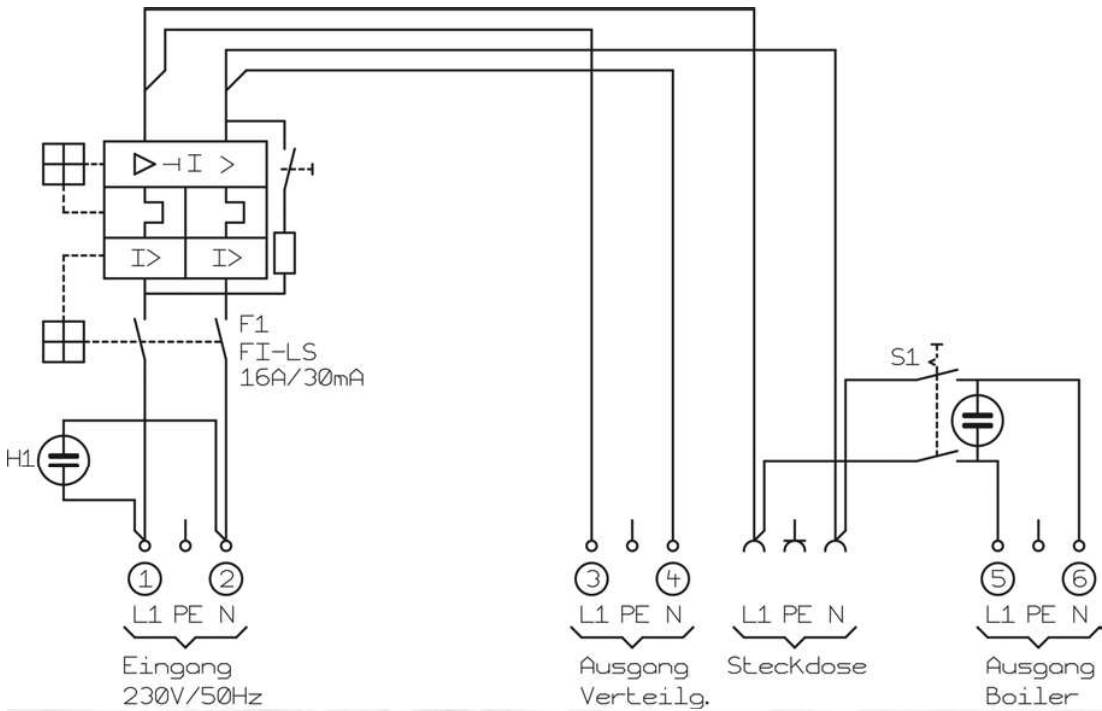
2.5.4 Schéma des connexions



2.5.5 Schéma de distribution



2.5.6 Distribution courant alternatif



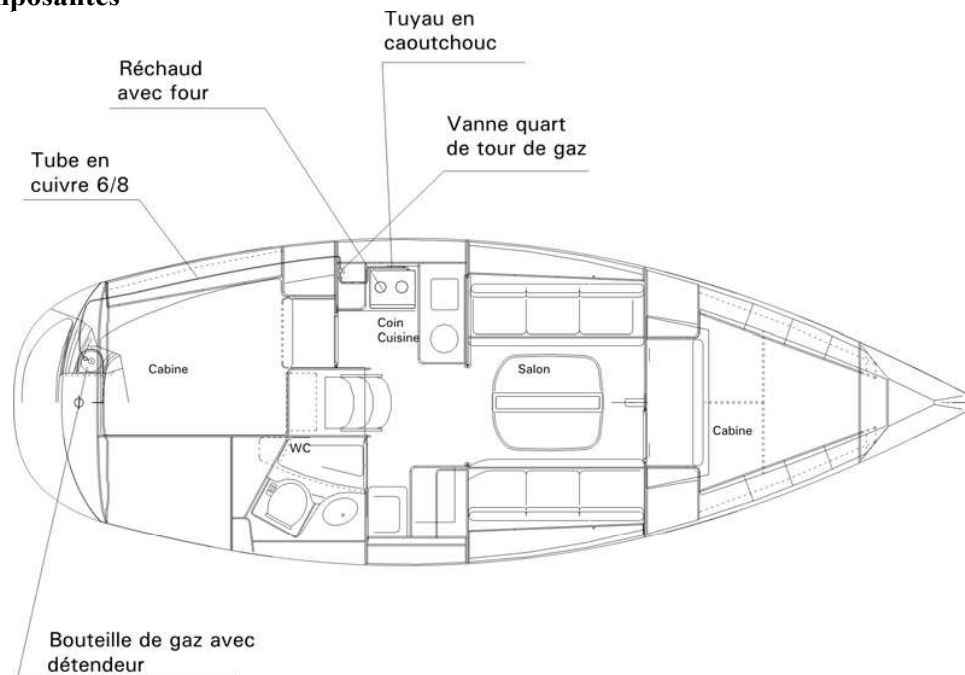
2.6 Installation de gaz liquéfié

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 mbar. Le débit est de 1 kg par seconde.

2.6.1 Les composantes



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.
- Enfoncer 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.

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. Faites-les remplacer s'ils sont défectueux.
- Quand vous changez le réchaud, veillez à ce que le nouveau réchaud ait la même pression de service.
- Vérifiez les tuyaux d'échappement au moins chaque année. Remplacez-les s'ils sont endommagés ou troués.

2.7. Protection contre les incendies

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.

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 combustibles 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 :

N° 1 et 2 : **Extincteurs à poudre** dans le coffre arrière tribord, classe de feu au moins 10A/68B

N° 3 **extincteur à poudre** dans le salon sous le siège de navigation, classe de feu au moins 10A/68B

Il est conseillé en outre d'installer dans l'office 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
 - l'emplacement et du mode d'emploi des extincteurs et de la couverture ignifuge,
 - de l'emplacement et du fonctionnement de l'ouverture d'extinction de la salle des machines,
 - 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 !

2.8 Ancre (option)

Ancre soc de charrue, 17 kg env., galvanisée par trempe (considérée comme ancre à grande force de retenue). Logée prête à jeter dans un tambour et maintenue par un goujon. Une ligne de mouillage 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.

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.

2.9 Circuit de refroidissement du moteur

Refroidissement du moteur

Le moteur est muni d'un système de refroidissement à double circuit. L'eau entre par le saildrive, est dirigée vers l'échangeur de chaleur du moteur et injectée 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.

Cabine avant/ Carré

1 ventilateur au plafond

Cabine arrière

1 hublots ouvrants sur le cockpit

Divers :

1 ventilateur au plafond; 4 hublots; 2 capots de pont

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 en laiton 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.

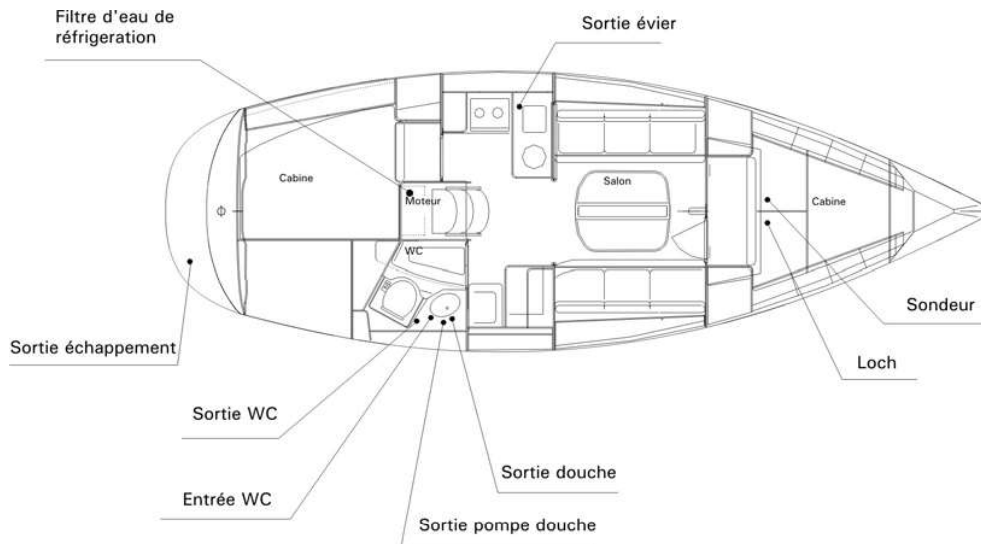
Remarque

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 :



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 peut être remis sur demande.

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. Évitez 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.

4.2 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.

4.3 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.

4.4 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).

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.