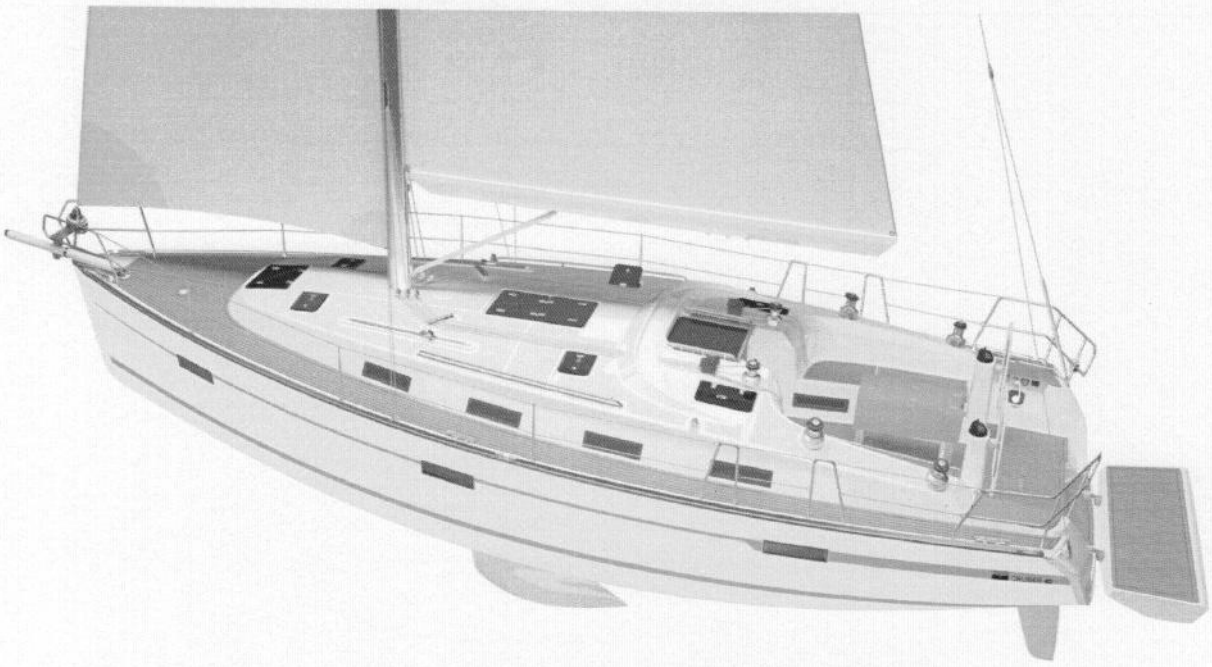
Manual de instruções para o velejador



Barco à vela „Bavaria Cruiser 40“

BAVARIA

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

INDEX

Introdução **4**

Categoria de Projecto **5**

Certificação **5**

Identificação: **5**

Identificação: **5**

Notas explicativas do distintivo do fabricante **5**

Precauções **6**

1.1 Dados principais *14*
1.1.1 Dimensões principais 14
1.1.2 Deslocamento, Peso 14
1.1.3 Motorização 14
1.1.4 Instalações eléctricas 14
1.1.5. Tank capacities 14
1.1.6 Pontos de fixação para guindastes, pontos de apoio para deslizamento e transporte 14

1.2 Esquema geral *15*
1.2.1 Esquema do mastro e da vela 15
1.2.2 Esquema do convés 16
1.2.3 Esquema das instalações 18

1.3 Equipamentos de propulsão *20*
1.3.1 Vela 20
1.3.2 Massame 20
1.3.3 Motorização, casa das máquinas, caixa de velocidades, hélice 20

2. Instalações e circuitos **22**

2.1 Tanques e ligações eléctricas – Água *22*
2.1.1 Água doce, água potável, em estado frio 22
2.1.2 Circuito da água salgada 22
2.1.3 Instalações sanitárias: 23

2.2 Tanques e ligações eléctricas – Combustível *25*

2.3 Equipamento de governo *25*
2.3.1 Descrição do sistema 25
2.3.1 Porta/mancal do leme 25

2.4. Bombas de porão, tubos de esgoto *27*
2.4.1 Descrição das instalações de escoamento 27

2.5 Instalações eléctricas *29*
2.5.1 Instalação da corrente alternada (230 Volt) 29
2.5.2 Rede de distribuição eléctrica da corrente contínua (12 Volt) 29
2.5.3 Operação e propriedades das instalações 29
2.5.4 Notas importantes para a instalação de corrente contínua (12 Volt) 30
2.5.5 Notas importantes para a instalação de corrente alternada (230 Volt / 115 Volt) 30
2.5.6 Distribuição E – Aparelhos de 220 Volt: 31
2.6 Instalação de gás liquefeito 34
2.6.1 Os componentes 34
2.6.2 Funcionamento 35

2.8 Ancorar (opcional), amarrar e rebocar *38*

2.9 Circuito de refrigeração do motor ... 38
2.10 Sistema do gás de escape ... 39
2.11 Ventilação ... 39
2.12 Tubos de drenagem, válvulas de fundo ... 39
2.13 Gerador (Opcional) ... 40

3. Protecção ambiental ... **41**

3.1 Combustível e óleo ... 41
3.2 Resíduos ... 41
3.3 Ruído ... 41
3.4 Ondulação ... 41
3.5 Emissão de gases ... 41
3.6 Pintura anti-incrustante ... 41
3.7 Removedor de pinturas ... 41

4. Manutenção ... **42**

4.1 Conservação, limpeza ... 42
4.2 Peças de desgaste e de substituição ... 43
4.3 Reparações ... 43
4.4 Local de armazenamento durante o período de Inverno ... 44

5. Comentários e notas finais ... **45**

6. Lista de manuais fornecidos ... **46**

7. Warranty ... **49**

Introdução

Este manual de instruções deverá ajudá-lo a conduzir o seu barco à vela de uma forma segura e satisfatória. O manual contém informações auxiliares sobre o próprio iate, sobre os acessórios fornecidos ou incorporados e sobre as suas instalações, bem como informações sobre o funcionamento e a manutenção. Procure familiarizar-se com o conteúdo deste manual antes de conduzir o seu iate.

Caso este seja o seu primeiro barco à vela ou caso não esteja familiarizado com as propriedades específicas de um barco de quilha, certifique-se, para sua própria segurança e conforto, de que adquire os conhecimentos sobre a operação e o funcionamento do iate, antes de o conduzir. É com prazer que a entidade construtora de navios lhe irá proporcionar possibilidades de instrução, desde que tenha a intenção de alargar ou reavivar os seus conhecimentos neste sentido.

Uma vez que os produtos de entrega são determinados pela encomenda, o equipamento do seu iate pode diferir em algumas descrições e imagens. Para que possamos adaptar os nossos iates ao padrão técnico em constante evolução, necessitamos de efectuar alterações na forma, no equipamento e na tecnologia. Por estes motivos, não serão aceites exigências relacionadas com os dados, imagens e descrições existentes neste manual.

**É FAVOR PRESERVAR ESTE MANUAL NUM LOCAL SEGURO E ENTREGÁ-LO AO NOVO PROPRIETÁRIO,
CASO VENDA O SEU IATE.**

A **BAVARIA YACHTBAU GmbH** deseja uma calorosa boas-vindas ao proprietário da **BAVARIA** e agradece o facto de ter depositado toda a sua confiança nos nossos produtos com a aquisição deste iate.

Tanto a parte contratante, como a direcção e os colaboradores da **BAVARIA YACHTBAU GmbH** esperam que desfrute com total prazer do seu novo barco à vela.

Desejamos-lhe uma boa viagem e esperamos que entre com o pé direito para o seu novo barco à vela.

BAVARIA YACHTBAU GmbH
- A direcção –

J. Ludmann

Categoria de Projecto

Um requisito da directiva europeira para embarcações de recreio consiste no facto de cada embarcação ter de estar classificada numa categoria de projecto.

O veleiro BAVARIA Cruiser 40 insere-se na categoria de projecto A.

A: concebidas para viagens longas em que o vento pode exceder a intensidade 8 (escala de Beaufort) e as vagas podem exceder uma altura de 4 metros ou mais, em que os navios são amplamente auto-suficientes.

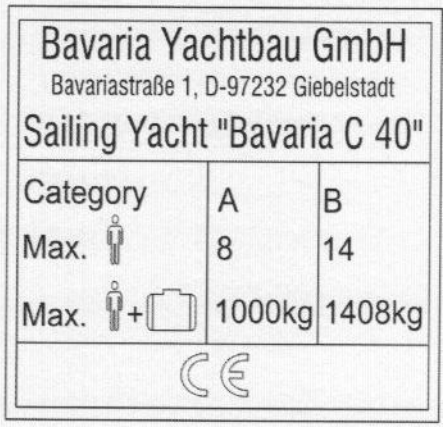
Certificação

A directiva CE prevê para iates desta envergadura apenas os certificados do Módulo Aa.

O organismo de inspecção devidamente autorizado de acordo com a directiva CE que foi nomeado para tal é a **Germanischer Lloyd** com sede em Hamburg (ver Declaração de Conformidade).

Identificação:
A matrícula é cravada no casco do barco a estibordo da popa. Esta é uma sequência única, em todo o mundo, de números e letras.

Identificação:
A placa de identificação na parte dianteira da tabela do cockpit é um requisito da directiva, porque algumas informações são necessárias, que devem ser explicados neste momento.



Notas explicativas do distintivo do fabricante

Categoria de concepção A/B : Ao largo/ Ao largo

Max. = 8/14 : Número máximo de pessoas aconselhadas pelo fabricante, quando o barco se encontra nas respectivas águas marítimas da sua categoria de concepção máxima.

Max + = 1000 kg/1408 kg : Capacidade de carga máxima constituída por 8/14 pessoas, mantimentos, provisões e equipamento pessoal (o conteúdo do depósito não está incluído).

CE : O símbolo da CE é uma prova de que o barco foi construído de acordo com as exigências das directrizes.

Precauções

Encontrará indicações em vários capítulos deste manual, que o ajudam tanto no funcionamento e na manutenção correcta do seu barco, como na advertência de perigos. Estas indicações encontram-se destacadas em pequenas caixas de texto, parcialmente classificadas, para oferecer uma melhor perspectiva.

Tenha sempre em atenção o seu dever de diligência marítimo!

Perigo
Significa que existe uma fonte de perigo real e extrema, em que a probabilidade de morte ou lesão irreversível é elevada, caso não sejam tomadas as medidas de precaução apropriadas.

Advertência
Significa que existe uma fonte de perigo, que poderá resultar em lesões ou morte, caso não sejam tomadas as medidas de precaução apropriadas.

Atenção
Significa que se trata de uma lembrança sobre medidas de segurança ou que dirige a atenção para as operações, que podem ser perigosas, conduzir a lesões pessoais ou a danos da embarcação ou, ainda, a outras componentes estruturais.

Notas de segurança

Atenção
Em águas agitadas (de 6 a força do vento), fechar a porta à entrada da cabine.

Atenção!
Em águas agitadas (de 6 a força do vento), fechar as escotilhas, os compartimentos e as portas, de forma a reduzir o risco de alagamento.

Atenção!
Empurrando a nadar plataforma: crueldade perigo
Capacidade máxima 150 kg

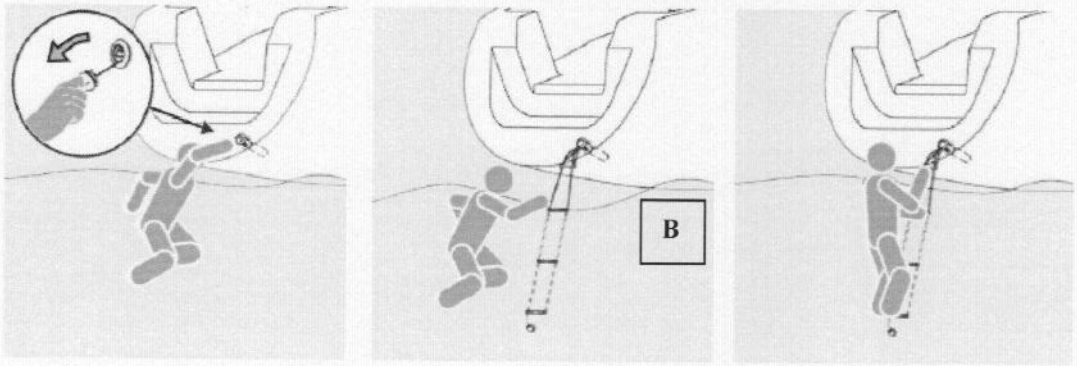
Attention!
When loading of the vessel you must never exceed the maximum recommended load. Always load with the weight distributed appropriately to the designed trim. Heavy loads must be placed as low as possible.

Attention!
The maximum recommended number of passenger must not be exceeded. Regardless of the number of persons on board the total weight of people and equipment shall never exceed the recommended maximum load capacity.

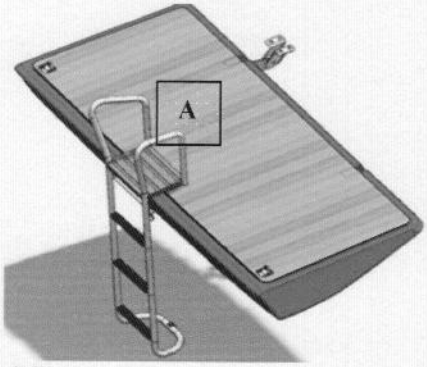
Attention!
Loose equipment (e.g. fender, mooring lines, etc.)should be stowed away securely before departure.

Attention!
Any change in the distribution of the mass on Board (such as attaching a fishing mast, a radar or davits) can affect the stability, the trim and the characteristics of the vessel significantly.
The transverse stability is reduced by any elevated weight.
The transverse stability can be reduced by pulling or lifting heavy loads with the davit.
Breaking waves represent a significant threat to stability.

Attention!
The swim ladder **A** or emergency ladder **B** is intended as a means of rescue for man over Board accidents.



Warning!
The re-boarding device cannot be deployed from the water.
It should be deployed whenever the craft is used singlehanded-whether anchored, moored or under way.



Declaração de Conformidade da Embarcação de Recreio com os requisitos de Concepção, Construção e Emissão Sonora da Directiva 94/25/EC e das suas emendas consagradas na Directiva 2003/44/EC

Nome do construtor da embarcação: Bavaria Yachtbau GmbH

Endereço : Bavariastr.1

Localidade: Giebelstadt **Código Postal:** 97232 **País:** DE

Nome do Representante Autorizado (quando aplicável)**:**

Endereço:

Localidade: **Código Postal:** **País:**

Nome do Organismo Notificado para avaliação do projecto e construção (quando aplicável)**:**

Germanischer Lloyd SE **Endereço:** Brooktorkai 18

Localidade: Hamburg **Código Postal:** 20457 **País:** DE **Número ID**: 0098

Número do Certificado de exame CE do tipo: 88011236-1+88011236/2-1 **Data:** (ano/mês/dia) 2011 / 04 / 08

Nome do Organismo Notificado para avaliação do nível de emissão sonora (quando aplicável)**:** TÜV SÜD Product Service GmbH

Endereço: Ridlerstrasse 65

Localidade: München **Código Postal:** 80339 **País:** DE **Número ID**: 0123

Módulo utilizado para avaliação da construção: ☐A ☒ Aa ☐B+C ☐B+D ☐B+E ☐B+F ☐G ☐H

Módulo utilizado para avaliação do nível de emissão sonora : ☐A ☐Aa ☐G ☒H

Outras directivas comunitárias aplicáveis:

DESCRIÇÃO DA EMBARCAÇÃO

Número de Identificação da Embarcação | D | E | | B | A | V | B | 4 | 0 | H | 9 | B | 3 | 1 | 3 |

Nome comercial: Bavaria **Modelo: Cruiser 40**

Tipo de embarcação:

☒à vela ☐a motor
☐insuflável
☐outro (especificar):

Tipo de casco:

☒monocasco ☐multicasco
☐outro (especificar):

Material de construção:

☐alumínio, ligas de alumínio ☒plástico, plástico reforç. com fibras
☐aço, ligas de aço ☐madeira
☐outro (especificar):

Meio de propulsão principal:

☒vela ☐motor a gasolina
☒motor a gasóleo ☐motor eléctrico
☐remos
☐outro (especificar):

Tipo de motor:

☐fora-de-borda ☒interior
☐outro (especificar):

Convés

☒corrido ☐parcial
☐aberto
☐outro (especificar):

Categoria de concepção máxima: A ☒ B ☐ C ☐ D ☐
Potência do motor: Máx. Recomendada: 41 kW,
Comprimento do casco L_h: 11,99 m Boca do casco B_h: 3,96 m
Calado T: Cat A 1,65 / 2,05 m, Cat B Kat B: 1,712 / 2,106 m

Esta Declaração de Conformidade é emitida sob exclusiva responsabilidade do construtor. Declaro em nome do construtor da embarcação que a embarcação referida acima cumpre todos os requisitos essenciais aplicáveis do modo descrito (e está em conformidade com o tipo em relação ao qual foi emitido o certificado de exame CE do tipo) – apagar o texto entre parêntesis se não tiver sido emitido qualquer certificado de exame CE do tipo.

Nome e função:J. Ludmann (Manager)
(identificação da pessoa com poderes para assinar em nome do construtor ou do seu representante autorizado)

Assinatura e título:
(ou carimbo equivalente)

Data e local de emissão: (ano/mês/dia) Giebelstadt, 2013/01/09

Requisitos essenciais (referência a artigos relevantes dos Anexos IA & IC da Directiva – Portaria nº)	Normas	Outros documentos normativos/métodos	Documentação técnica	
Requisitos Gerais (2)				
Número de Identificação da Embarcação – NIE (2.1)	☒			EN ISO 10087:2006
Chapa do construtor (2.2)	☒	☐	☐	EN ISO 14945:2004/AC:2005
Protecção contra quedas à água e meios de reembarque (2.3)	☒	☐	☐	EN ISO 15085:2003/AC:2009
Manual de instruções (2.5)	☒	☐	☐	EN ISO 10240:2004
Requisitos estruturais e de integridade (3)				
Estrutura (3.1)	☒	☐	☐	EN ISO 12215-1:2000; EN ISO 12215 Teil 2-4:2002 EN ISO 12215 Teil 5+6:2008 EN ISO 12215 Teil8:2009/AC:2010
Estabilidade e bordo livre (3.2)	☒	☐	☐	EN ISO 12217 – 2:2002
Flutuabilidade (3.3)	☒	☐	☐	EN ISO 12217 – 2:2002
Aberturas no casco, convés e superstrutura (3.4)	☒	☐	☐	EN ISO 12216:2002 EN ISO 9093 – 1:1997
Alagamento (3.5)	☒	☐	☐	EN ISO 11812:2001 EN ISO 8849:2003 EN ISO15083:2003
Carga máxima recomendada pelo construtor (3.6)	☒	☐	☐	EN ISO 14946:2001 / AC:2005
Localização do salva-vidas (3.7)	☐	☒	☐	Annex I 94/25EG-2003/44EG
Fundeio, amarração e reboque (3.9)	☒	☐	☐	EN ISO 15084:2003
Comportamento funcional (4)	☐	☐	☐	
Motores e respectivo compartimento (5.1)	☒			EN ISO 16147:2002
Motor interior (5.1.1)	☒	☐	☐	EN ISO 9094-1:2003 EN ISO 7840:2004 EN ISO 10088:2001 EN ISO 10133:2000
Ventilação (5.1.2)	☒	☐	☐	EN ISO 11105: 1997
Sistema de combustível (5.2)				
Geral – sistema de combustível (5.2.1)	☒	☐	☐	EN ISO 10088:2001 EN ISO 7840:2004 EN ISO 9094-1:2003
Tanques de combustível (5.2.2)	☒	☐	☐	EN ISO 10088:2001 EN ISO 7840:2004 EN ISO 9094-1:2003
Sistemas eléctricos (5.3)	☒	☐	☐	EN ISO 10133:2000 EN ISO 13297:2000
Sistemas de governo (5.4)				
Geral – sistema de governo (5.4.1)	☒	☐	☐	EN ISO 13929: 2001 EN ISO 8847:2004 / AC:2005
Arranjos de emergência (5.4.2)	☐	☐	☒	
Sistemas de gás (5.5)	☒	☐	☐	EN ISO 10239: 2008
Protecção contra incêndio (5.6)				
Geral – protecção contra incêndio (5.6.1)	☒	☐	☐	EN ISO 9094-1:2003 EN ISO 12216:2002
Equipamento de combate a incêndio (5.6.2)	☒	☐	☐	EN ISO 9094-1:2003
Luzes de navegação (5.7)	☐	☐	☒	COLREG/CEVNI
Prevenção da poluição (5.8)	☒	☐	☐	EN ISO 8099: 2000
Anexo I.B – Emissões de gases de escape	Ver a Declaração de Conformidade do fabricante do motor			
Anexo I.C – Emissões sonoras	Ver a Declaração de Conformidade do fabricante do motor			

Examination Report

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

Record-No.:	**88011236-1**
Manufacturer:	Bavaria Yachtbau GmbH Bavariastraße 1 97232 Giebelstadt
Manufacturer's marking:	Bavaria Cruiser 40
Description:	Sailing Yacht, L_H = 11,99 m, B_H = 3,96 m, $T_{Deep\ Draft}$ = 2,05 m, $T_{Shallow\ Draft}$ = 1,65 m
Boat design category:	A - "Ocean"
Module:	Aa - „Internal production control plus tests", Annex VI of the Directive
CE Marking:	CE marking
Basis of examination:	EN ISO 12217-2
Number of persons recommended:	8
Loaded displacement mass (mLDC), kg:	11227 (Deep keel), 11404 (Shallow keel)
Maximum load (mMTL), kg:	2409
Maximum rated engine power, kW:	41

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.3.2 Stability and freeboard
A.3.3 Buoyancy and floatability.

Other documentation:

Examination reports Nos. 7/29 and 8/29 dated 28.06.2010 Ref. No. 10-068238/Tbo including pertinent design documents.

Hamburg, 2011-04-08

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 AG 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 AG, P.O.B. 11 16 06, 20416 Hamburg, Germany

Examination Report

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

Record-No.:	88011236/2-1
Manufacturer:	Bavaria Yachtbau GmbH Bavariastraße 1 97232 Giebelstadt
Manufacturer's marking:	Bavaria Cruiser 40
Description:	Sailing Yacht, L_H = 11,99 m, B_H = 3,96 m $T_{deep\ keel}$ = 2,106 m $T_{shallow\ keel}$ = 1,712 m
Boat design category:	B - "Offshore"
Module:	Aa - „Internal production control plus tests", Annex VI of the Directive
CE Marking:	CE marking
Basis of examination:	EN ISO 12217-2
Number of persons recommended:	14
Loaded displacement mass (mLDC), kg:	11635 (Deep keel), 11812 (Shallow keel)
Maximum load (mMTL), kg:	2817
Maximum rated engine power, kW:	41

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.3.2 Stability and freeboard
A.3.3 Buoyancy and floatability.

Other documentation:

Examination reports Nos. 7/29 and 8/29 dated 2011-03-02 Ref. No. 11-025523/Tbo including pertinent design documents.

Hamburg, 2011-04-08

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, D2

Engine manufacturer:

AB Volvo Penta
Gropegårdsgatan
405 08 Göteborg
Sweden

Body for exhaust emission assessment:

TÜV SÜD Product Service Gmbh
Ridlerstrasse 65
80339 München
Germany
ID Number: 0123

Modules used for exhaust emission assessment ..... B + C
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	SB5 08 07 66019 005
D1-20	SB5 08 07 66019 005
D1-30	SB5 08 07 66019 006
D2-40	SB5 08 07 66019 006

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	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: Tom Tveitan 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) 2008/08/29 Göteborg

PL-103/08, issue 01

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

D2

Engine manufacturer:
AB Volvo Penta
Gropegårdsgatan
405 08 Göteborg
Sweden

Body for exhaust emission assessment:
TÜV SÜD Product Service Gmbh
Ridlerstrasse 65
80339 München
Germany
ID Number: 0123

Module used for exhaust emission assessment ..... B + C
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**
D2-55	SB5 08 07 66019 007
D2-75	SB5 08 07 66019 008

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	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: Tom Tveitan, 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) 2008/08/29 Göteborg

PL-104/08, issue 01

1. Descrição do barco

1.1 Dados principais

1.1.1 Dimensões principais

Comprimento total	C_t	12,35 m	Comprimento do casco	C_C	11,99 m
Comprimento na linha de água	C_{lf}	10,75 m	Largura máx.	$L_{máx}$	3,99 m
Calado de quilha em ferro	$Ca_{máx}$	aprox. 1,65 m	Calada de quilha profunda	Ca_{Max}	aprox. 2,05 m
Altura do mastro acima (sem antena e coisas semelhantes)				A_M	aprox. 18,67 m
Altura do mastro acima (para o transporte)			A_M		aprox. 4,00 m

1.1.2 Deslocamento, Peso

Massa da embarcação vazia (corresponde a LCC) - incl. equipamento de segurança	M_{vazia} quilha profunda	8.995 kg
Massa da embarcação vazia (corresponde a LCC) - incl. equipamento de segurança	M_{vazia} quilha horizontal	8.818 kg
Massa do barco totalmente equipado (Categoria A)	$M_{máx}$ quilha profunda	11.404 kg
Massa do barco totalmente equipado (Categoria A)	$M_{máx}$ quilha horizontal	11.227 kg
Massa do barco totalmente equipado (Categoria B)	$M_{máx}$ quilha profunda	11.812 kg
Massa do barco totalmente equipado (Categoria B)	$M_{máx}$ quilha horizontal	11.635 kg
Lastro N	M_{Lastro} quilha profunda	2.736 kg
Lastro N	M_{Lastro} quilha horizontal	2.557 kg

1.1.3 Motorização

Motor a diesel	Volvo: D1-30, 20,9 kW/ D2-40, 29,1 kW/ D2-55, 41 kW
Refrigeração	indirect (sea-/fresh-water)
Redutor de velocidade	Saildrive 130S/2,19:1
Hélice	3 hélices fixas em liga de alumínio (Opção: dobradura)

1.1.4 Instalações eléctricas

Tensão alternada de 230 V

Conexão ao fio terra	Tomada com ficha tipo CEE	Interruptor FI, tomada Schuko de 230 V
Carregador	115 V/230 V CA / 12 V CC com 25 A de corrente máx.	

Tensão contínua de 12 V

1 bateria de arranque de 12 V 55 Ah	1 bateria de carga (2 x Opcional)de 12 V 135 Ah
Grupo electrogéneo (geradores)	Carregador

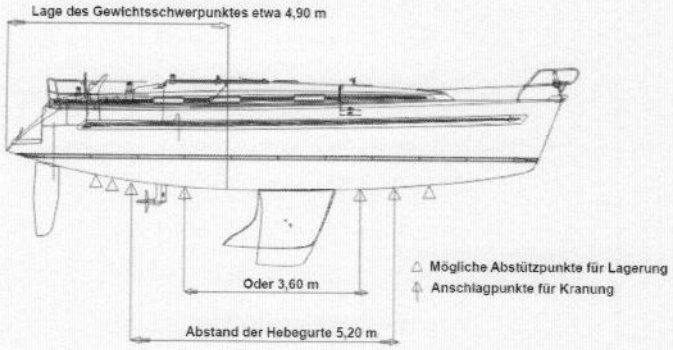
A distribuição ocorre sobre o painel de distribuição, circuitos com disjuntores eléctricos e indicadores de díodo emissor de luz.

1.1.5. Tank capacities

1 tanques de água doce	abt 210 l	o tanque está localizado no lado do cais do porto em popa.
1 depósito de combustível	abt 210 l	o tanque está localizado no lado estibordo sob o cais à ré.
1 tanques de água doce	abt 150 l	o tanque está localizado na proa (opção).
1 tanques para águas residuais I	abt 75 l	
1 tanques para águas residuais II	abt 75 l	
1 garrafa para GPL (opção)	abt 3 kg cyl.	

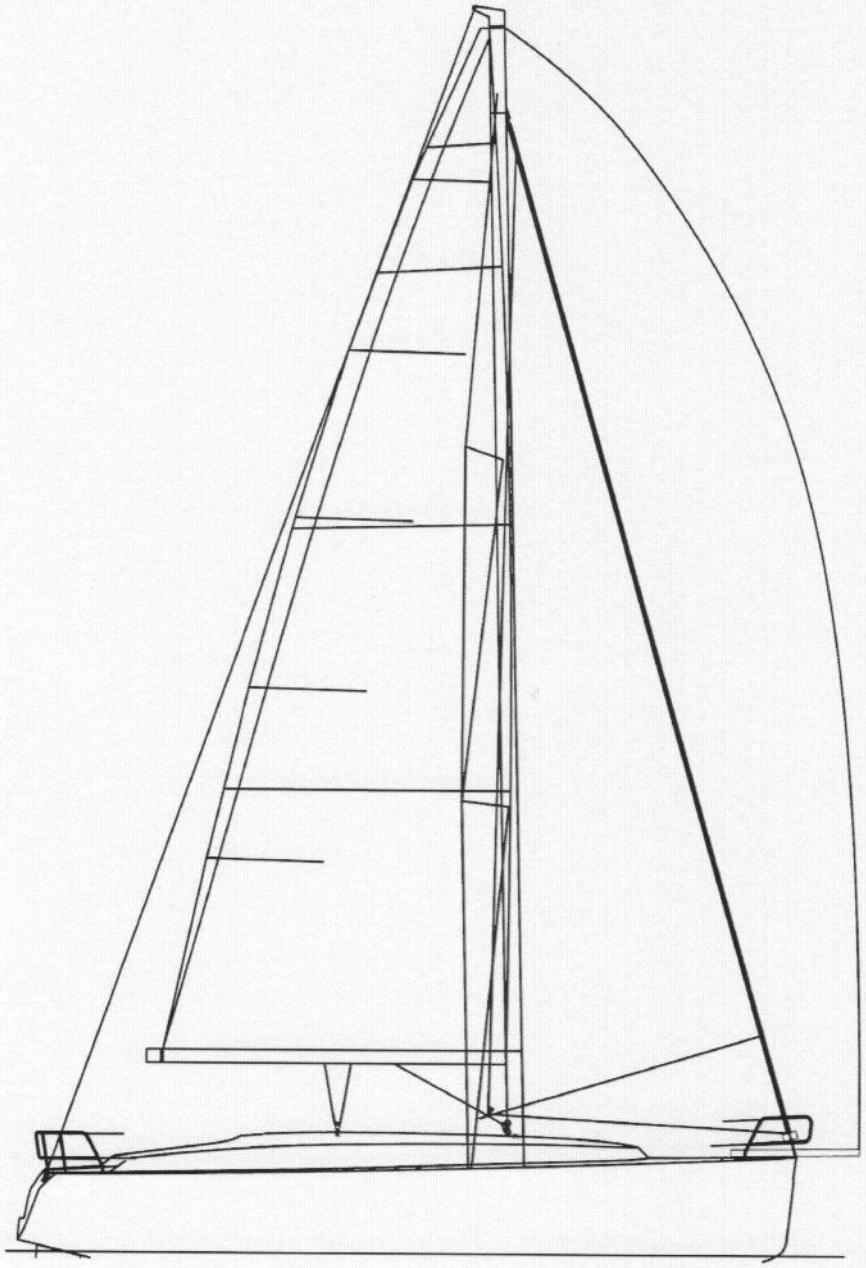
1.1.6 Pontos de fixação para guindastes, pontos de apoio para deslizamento e transporte

Cuidado!
A correia traseira deveser colocado na área da unidade de vela.



1.2 Esquema geral

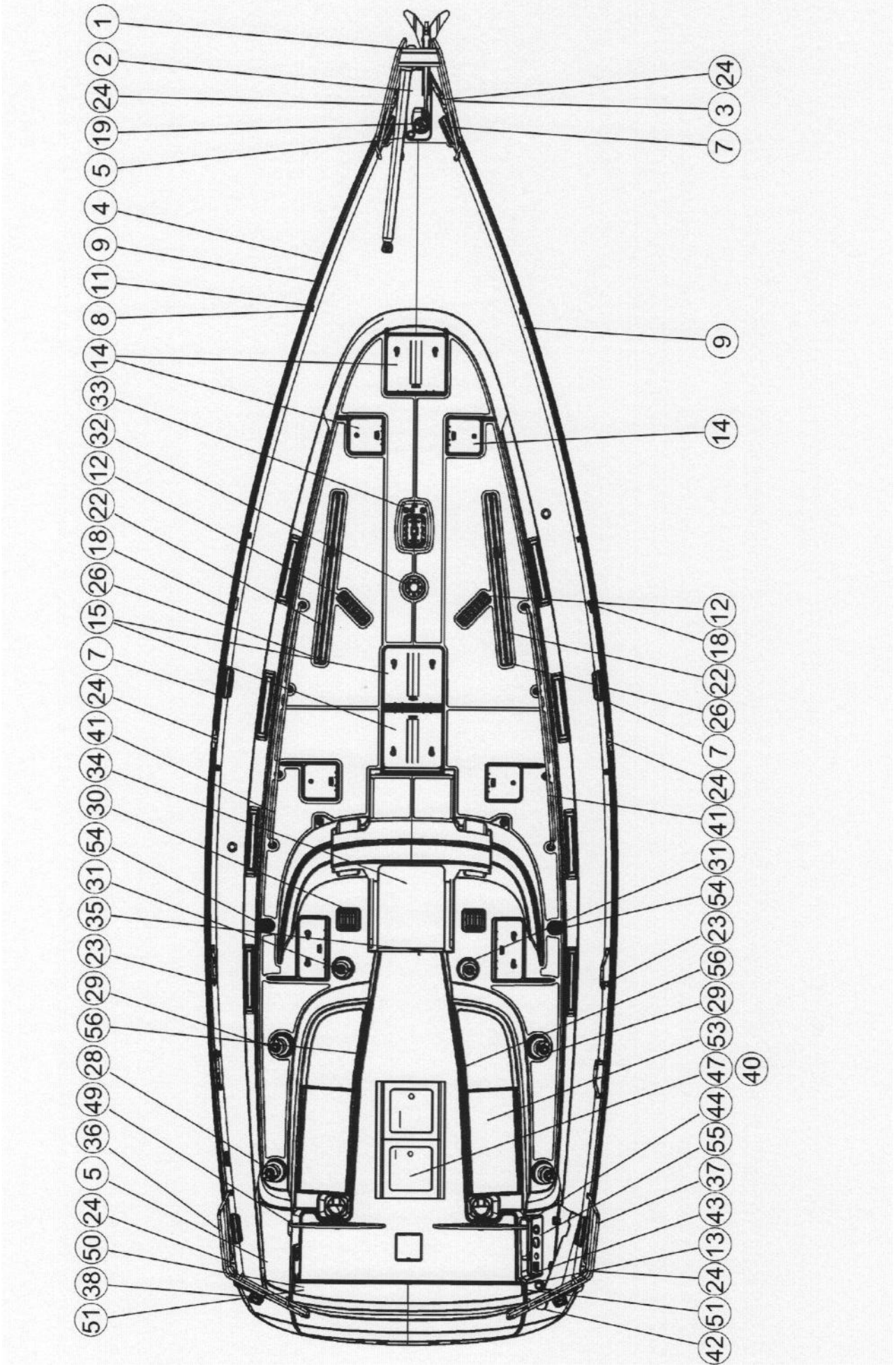
1.2.1 Esquema do mastro e da vela



Nota
As medidas de comprimento correctas do dispositivo de rize da vela de proa encontram-se no folheto informativo, na embalagem do sistema de vela de proa Furlex.

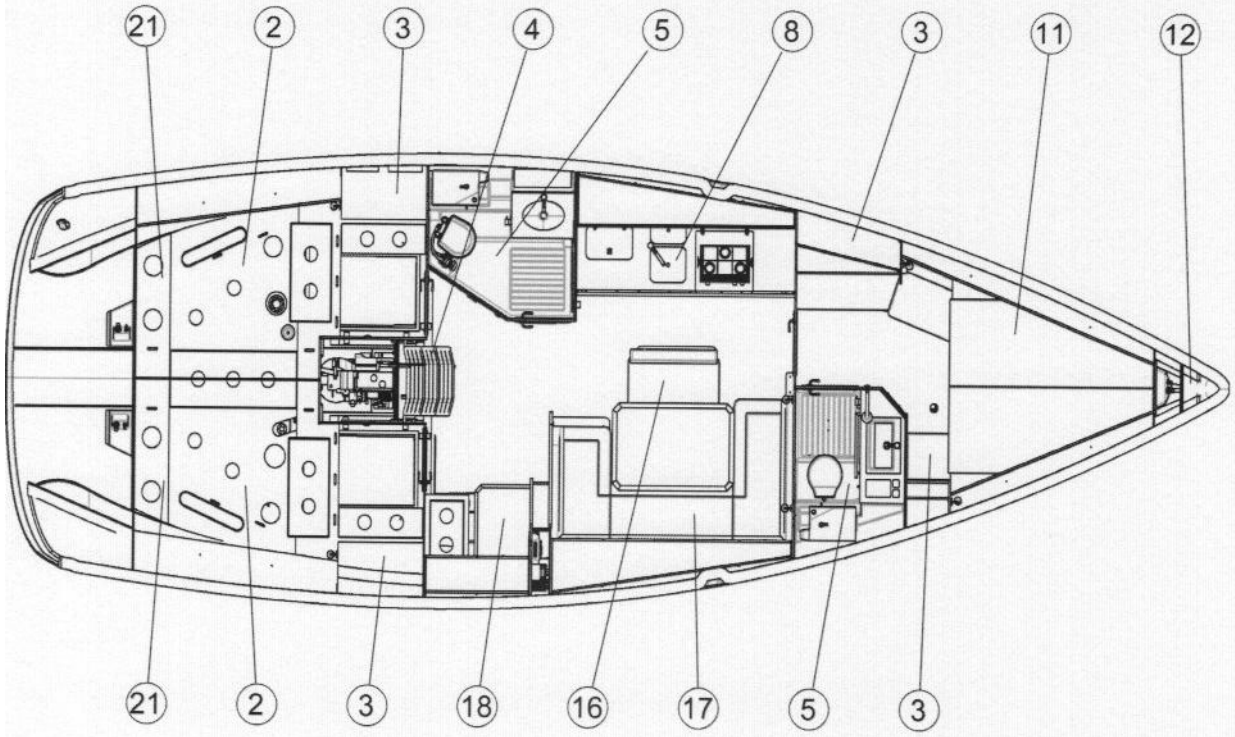
	Mínima condição de funcionamento (m_{MOC}) quilha profunda/ quilha horizontal	Condição de deslocamento carregado (m_{LDM}) quilha profunda/ quilha horizontal
STIX	34,42 / 35,26	34,06 / 34,87
Ângulo de fuga (graus)	117° / 118°	115° / 116 °

1.2.2 Esquema do convés



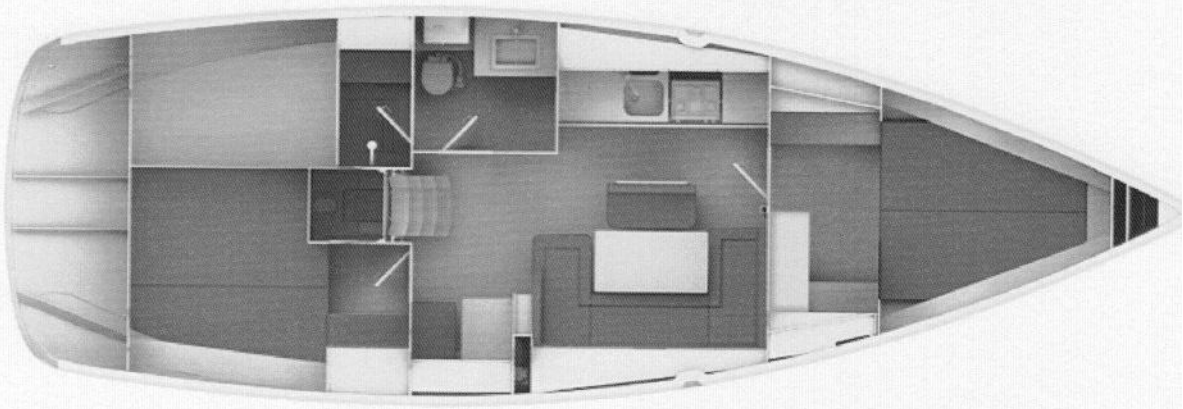
1	Luzes de navegação na proa	Bow navigation light
2	Revestimento para proa	Bow fitting
3	Púlpito de proa	Bow pulpit
4	Linhas da amurada	Guard lines
5	Entrada do reservatório de água	Water inlet
7	Cunho	Mooring cleats
8	Balaústre	Stanchion
9	Barra de retenção para pé	Foot stop
11	Base do balaústre	Stanchion base
12	Blocos de rotação	Deck organizer
13	Entrada de combustível	Fuel inlet
14	Escotilha	Op. hatch
15	Escotilha	Op. hatch
18	Ajuste do ovém	Main shrows
19	Guincho eléctrico da âncora (opcional)	Electric windlass (option)
22	Calha para Genoa	Genoa track
23	Trânsito Ferroviário, ambos os lados (opcional)	Railing gate away (option)
24	Passagem de ferroviário	Penetration toe rail
26	Frente batente (faixa Genoa)	Front end stop (g. track)
28	Guincho Multi-Purposespinnaker	Multi-Purpose-Spinnaker winch
29	Guincho para Genoa	Genoawinch
30	Retentor	Stopper
31	Guincho	Winch
32	Ventilador de tecto	Ventilator
33	Passagem de cabos	Cable penetration
34	Cobertura para escotilha no convés do navio	Sliding hatch
35	Maneira Companion	Companion way
36	Púlpito de popa a bombordo	Aft port push pit
37	Púlpito de popa a estibordo	Aft starboard push pit
38	Cabeço do brandal	Backstay chain plate
40	Locker com cana	Cockpittable
41	Mão segure	Hand hold
42	Luz de popa	Stern light
43	Operadas manualmente bomba de esgoto	Hand operated bilge pump
44	Tomada Shore 230 V	Shore socket 230 V
47	Chart plotter	Chart plotter
49	Roda do leme	Steering wheel
50	Chuveiro	Shower
51	Ventilador para tanque	Tank venting
53	Caixa volta	Crate back
54	Barra de retenção para pé/estibordo	Foot block -port/starboard
55	Motor painel	Engine panel
56	Vigia Cockpit	Cockpit portlight

1.2.3 Esquema das instalações

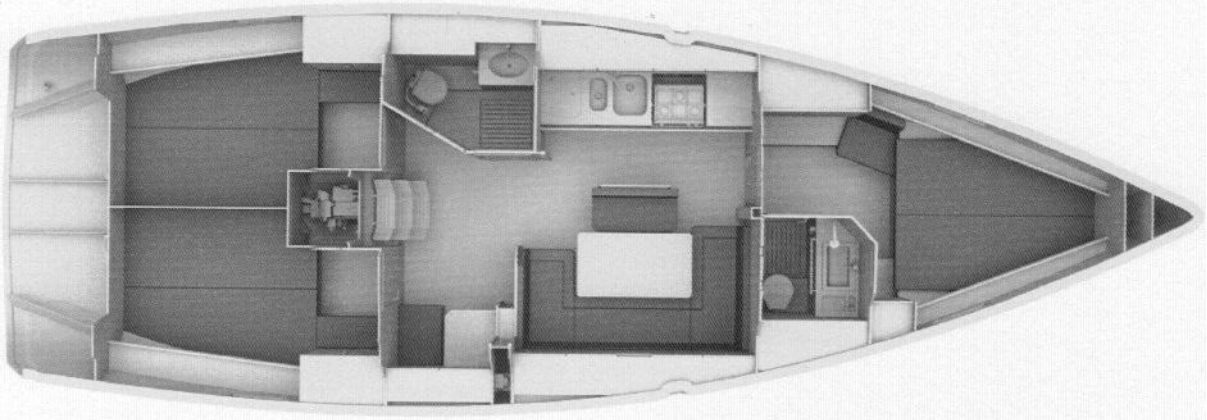


2	Cama dupla	Double berth
3	WC	Closet
4	Companheiro caminho / casa das máquinas	Companion way / engine room
5	WC / Duche	Toilet/ shower room
8	Cozinha com fogão com forno a gás, refrigeração, dissipador	Kitchen with Gas cooker with oven, cooling, sink
11	Cama dupla	Double berth
12	locker cadeia	Chain locker
16	Sede	Seat
17	Estar com mesa de salão	Seating with saloon table
18	mesa de navegação	Chart table
21	Caixa volta	Crate back

Cruiser 40 Kabinen Version 2-1



Cruiser 40 Kabinen Version 3-2



1.3 Equipamentos de propulsão

1.3.1 Vela

Para o barco à vela Bavaria Cruiser 40 estão previstas as seguintes velas de série:

Vela grande	abt 42 sqm
Vela grande com sistema rolante	abt 41 sqm
Enrolador de Genoa	abt 35 sqm

1.3.2 Massame

Mastro: Perfil LM, não-afunilado; – Vau dupla 25° para a frente; – 2 adriças, amantilho e puxão;
– Bicha com revestimentos
Retaguarda: Perfil LM; – Cabo da esteira; – 2 Cordas de rize; – Olhais para escota; – Olhais para bicha
Objecto fixo (com 1 x 19 de fio, material 4401), inclui:

Corda de mastro anterior com comprimento excessivo (sistema de vela de proa)	1 x	ovém inferior	2 x
brandal	1 x	ovém superior	2 x
tensor de brandal	1 x	ovém central	2 x

Objecto móvel
Incluído no mastro
– Adriça principal
– Adriça da genoa
– Puxão

Dispositivo opcional da vela de fortuna
– Adriça da vela de fortuna (incluída no fornecimento)
– Bicha-poste da vela de fortuna

Incluído na retranca principal: 2 cordas de rize; 1 cabo de esteira

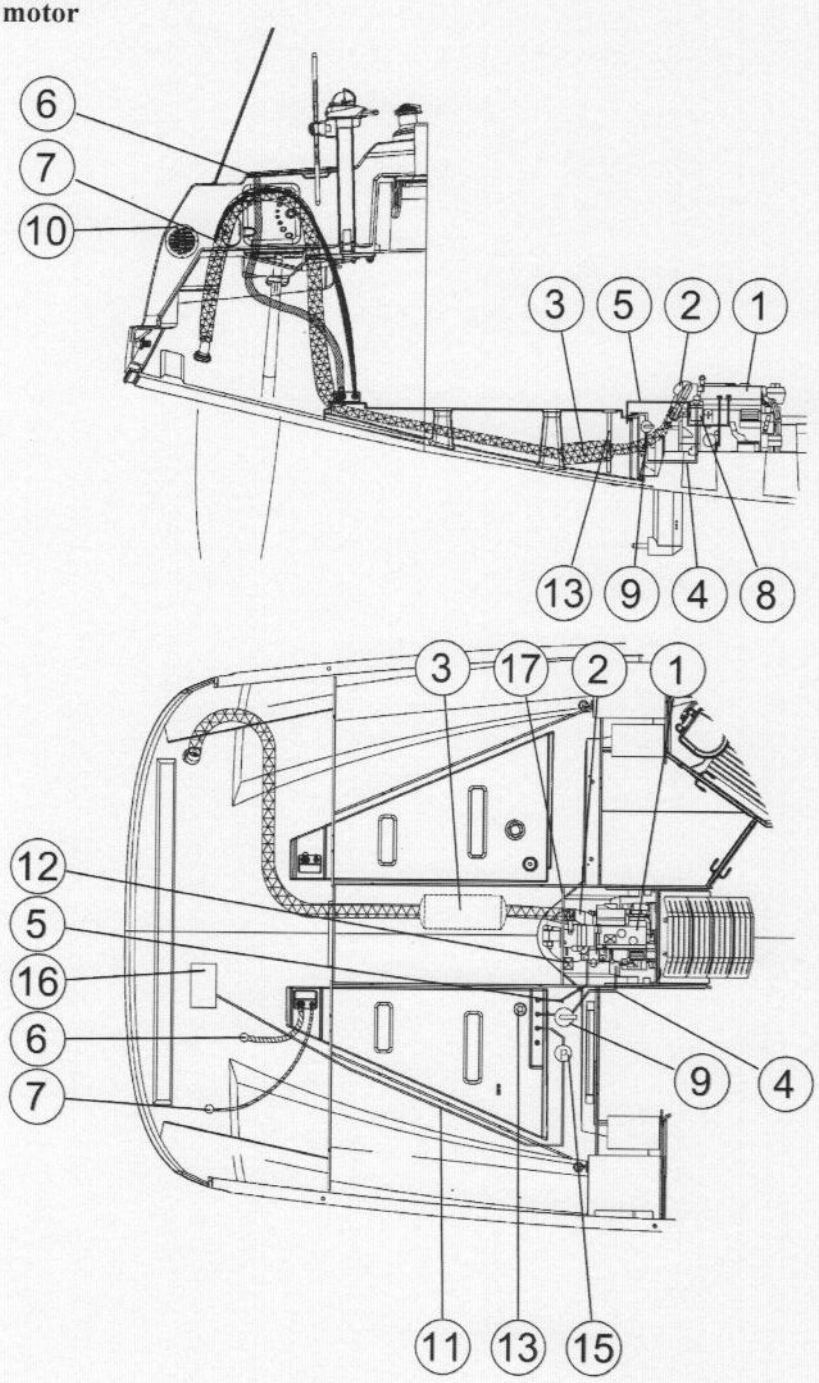
É, ainda, feita referência às instruções do fabricante quanto à colocação de estiva em anexo.

Atenção
Antes de cada passeio: Verifique os cabos, o aparelho, a rosca para fortalecer nós e os pinos. Proteja os pinos através de fita adesiva ou dobrando-os. Substitua as cavilhas deformadas ou danificadas.

1.3.3 Motorização, casa das máquinas, caixa de velocidades, hélice

O iate possui um motor fixo a diesel com saildrive e hélice de pás fixas (opção: hélice desmontável). O compartimento do motor está separado da sala de estar através de portas contraplacadas e isolado do som através de paredes isolantes. Consegue-se aceder ao compartimento do motor através
– da tampa que se encontra por baixo do convés,
– porta amovível nas cabine de popa, na parte lateral por detrás do motor.
A refrigeração para o motor é feita através da válvula de fundo que se encontra no casco junto à engrenagem.

Instalação do motor



1	Engine Volvo	Motor Volvo
2	Sistema de escape	Engine exhaust system
3	Bloqueio de escape de água	Exhaust water lock
4	Mecanismo de consumo de combustível	Engine fuel intake
5	Retorno de combustível	Feed back fuel
6	Tanque de combustível	Fuel tank filling hose
7	Tank vent	Fuel tank ventilator
8	Filtro de combustível	Fuel filter
9	Válvula de fechamento de combustível	Fuel cock
10	Ventilação	Ventilation
11	Fornecimento de aquecimento	Heating fuel intake
12	Filtro de água / mar galo Motor	Water filter
13	Doadores para o tanque de armazenamento de combustível	Fuel gauge
14	Aspirador de desabafar	Vacuum vent
15	Bomba de calor	Heating pump
16	Aquecimento	Heating system
17	Ventilação do compartimento do motor grelha	Ventilation fitting

2. Instalações e circuitos

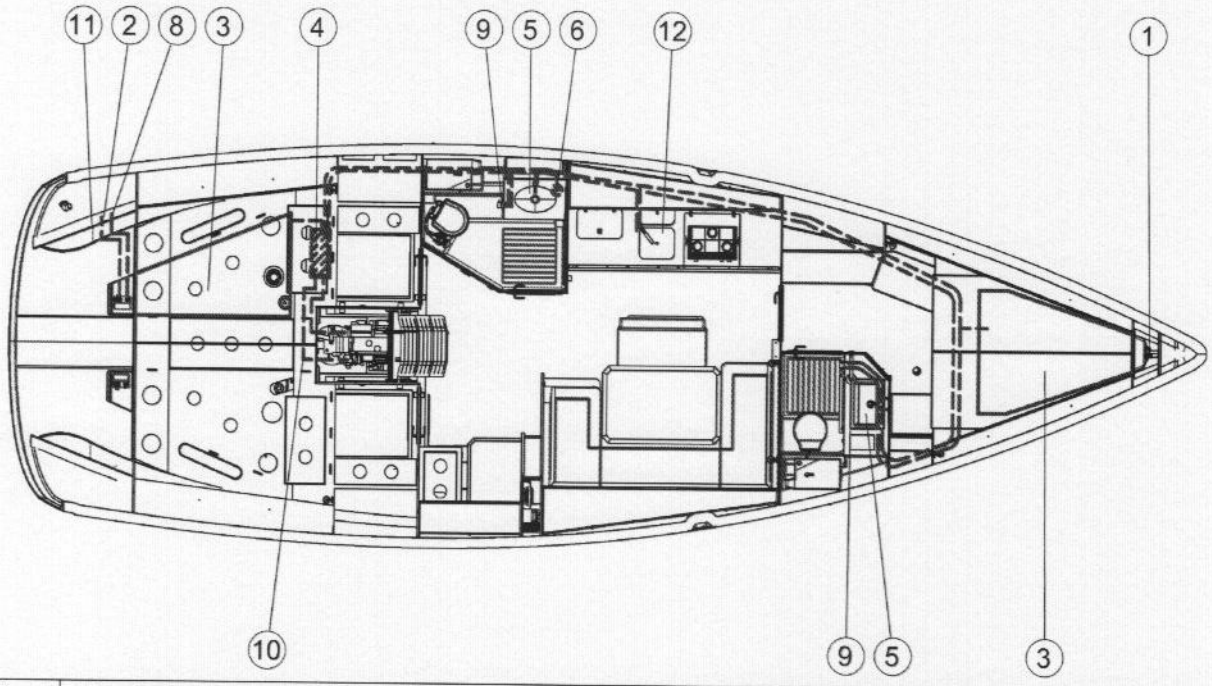
2.1 Tanques e ligações eléctricas – Água

2.1.1 Água doce, água potável, em estado frio

O iate possui 5 tanques de água com uma capacidade total de cerca de 210 litros. E um tanque de água adicional, com cerca de 150l do arco. O fornecimento de água potável está sob o cockpit bombordo piso em placas e no espaço de armazenamento foredeck navegar na área do iate. A entrada do reservatório está equipada com uma tampa selada. A extracção ocorre através de um tubo flexível, que avança até à bomba de água sob pressão.

A bomba de água sob pressão encontra-se na casa-de-banho. A bomba de água sob pressão conduz à produção de água sob pressão para a circulação total de água potável. Um corte da bomba de pressão surge através do fecho de todas as saídas. Caso a bomba funcione mesmo depois do fecho de todas as torneiras, todos os sistemas de abastecimento de água devem ser minuciosamente examinados. A bomba está protegida por um filtro. Este deve ser verificado regularmente e, caso seja necessário, deve também ser limpo.

Componentes:



1	Ventilação do tanque	Tank ventilation
2	Entrada do reservatório	Deck plate
3	Tanques de água doce	Freshwater tank
4	Caldeira	Water heater
5	Lavatório	Basin
6	Bomba de água doce	Fresh water pump
8	Ventilação do tanque	Tank venting
9	Chuveiro	Shower
10	Conexão do motor	Engine connection
11	Duche cockpit	Cockpit shower
12	Pia	Sink

Nota
Mudar a água do tanque de vez em quando. Utilizar, para além disso, os meios disponíveis no mercado para a preparação da água.

2.1.2 Circuito da água salgada

A água salgada é utilizada para dois circuitos: 1. para a descarga do autoclismo na casa-de-banho e 2. para a refrigeração do motor (ver ponto 2.9)

2.1.3 Instalações sanitárias:

ver instruções de utilização em anexo

Attention
If you are not aboard you should close all sea-valves.

Regard!

- Do not empty toilets or holding tanks near the coast or in any protected area
- Use pump down mechanism in ports and marinas
- Follow the local regulations.
- Follow the instructions for use of the toilet.
- Close sea cocks after use.
- open sea cocks before emptying the holding tanks
- Close WC and discharge valves after use.

Note!

In areas where it is prescribed that no faeces may reach into the water, the skipper has the possibility to close the valve with simple clips which cannot be opened by hand. He must brief all crew members that the valve must be closed.
Familiarize yourself with the operation and maintenance of the system familiar.
The system is not resistant to aggressive acids and alkalis.

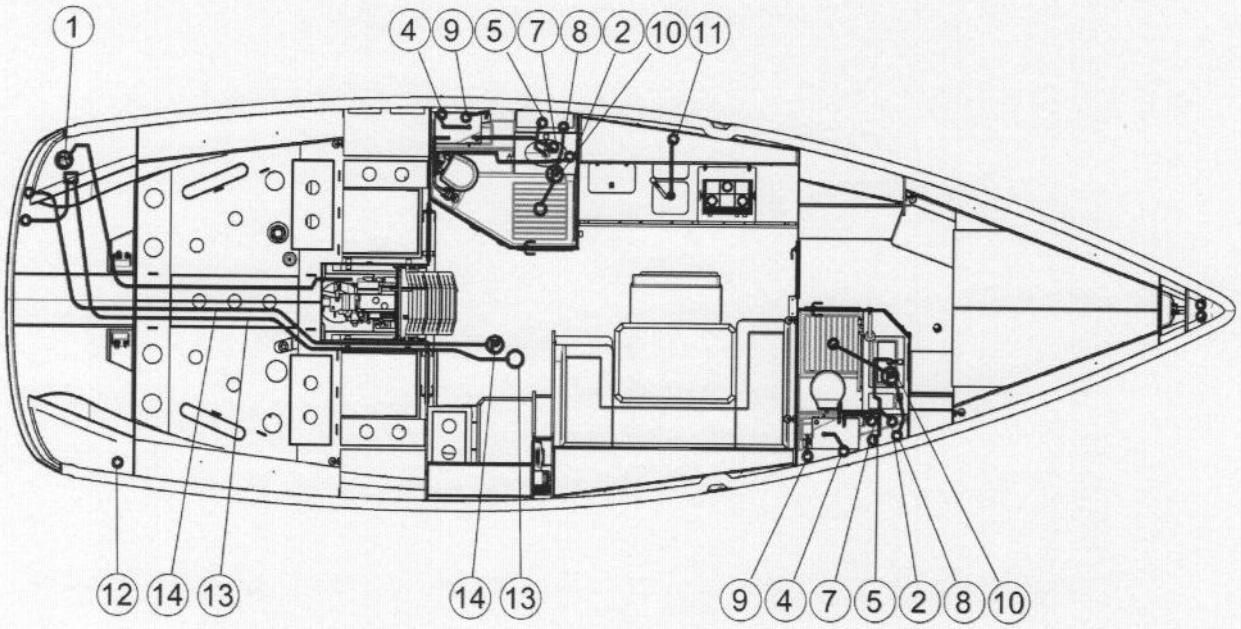
Atenção
Fechar as válvulas de fundo caso desembarque.

Please refer the position of the sea cocks to the system drawing (2.12) in this manual.

Suction of the tanks: First open ports on deck and then mount suction on the landside

Regard: Check the vent pipe before vacuuming the sewage tanks.

Componentes das instalações para águas residuais:



1	Drenagem motor	Outlet engine
2	Sucção a descarga do autoclismo	Suction toilet flushing
3	Fuga de casa de banho	Toilet drain
4	Ventilação do tanque para águas residuais	Waste water tank ventilation
5	Drenagem do lavatório	Wash basin drain
6	Afiançando armário cadeia	Bailing chain locker
7	Esvaziamento das águas residuais	Waste water drain
8	Eléctrica de esvaziamento	Electric shower drain
9	Sucção Deck	Deck exhaust
10	Bomba eléctrica de esvaziamento	Electric shower drain pump
11	Drenagem de saída	Sink drain
12	Exaustão de aquecimento (opção)	Exhaust heating
13	Bomba de porão manual	Hand operated bilge pump
14	Bomba de porão eléctrica	Electrical bilge pump

2.2 Tanques e ligações eléctricas – Combustível

Depósito de armazenagem

No lado estibordo sob o cais está instalado um depósito de plástico para combustível com uma capacidade de 210 litros. Este depósito enche-se através de um tubo de abastecimento (crómio com a inscrição DIESEL). O tubo de entrada é composto por um tubo flexível à prova de fogo de acordo com a norma ISO 7840. O sistema de ventilação é elevado acima do convés.

Admissão do motor

A admissão dá-se num tubo de aspiração na face superior do depósito. Devido aos curtos trajectos, é utilizado continuamente um tubo flexível à prova de fogo. Este circula por filtros grossos/separadores de água, bomba de combustível e filtros finos para o motor, regressando depois de volta para o depósito. À frente do tanque, nas cabinas da popa a estibordo, encontra-se uma válvula de fecho manual.

Atenção
É apenas possível uma operação correcta do motor e do aquecimento, caso o combustível esteja limpo. Assim, é essencial inspeccionar e limpar regularmente o filtro/separador de água.
O depósito de combustível deve ser completamente esvaziado e limpo uma vez por ano.

Advertência
Para o enchimento do depósito: Desligar o motor, o aquecimento e o fogão a gás.
Durante o enchimento: Nunca fumar nem provocar chama aberta.

2.3 Equipamento de governo

2.3.1 Descrição do sistema

O leme é um equipamento de governo duplo suspenso e equilibrado (elevação do leme). A operação ocorre das rodas do leme para as colunas de controlo do cockpit. O mecanismo de transmissão dá-se por meio de o leme artes. O motor eléctrico produz as forças actuantes necessárias para a instalação de um piloto automático.

2.3.1 Porta/mancal do leme

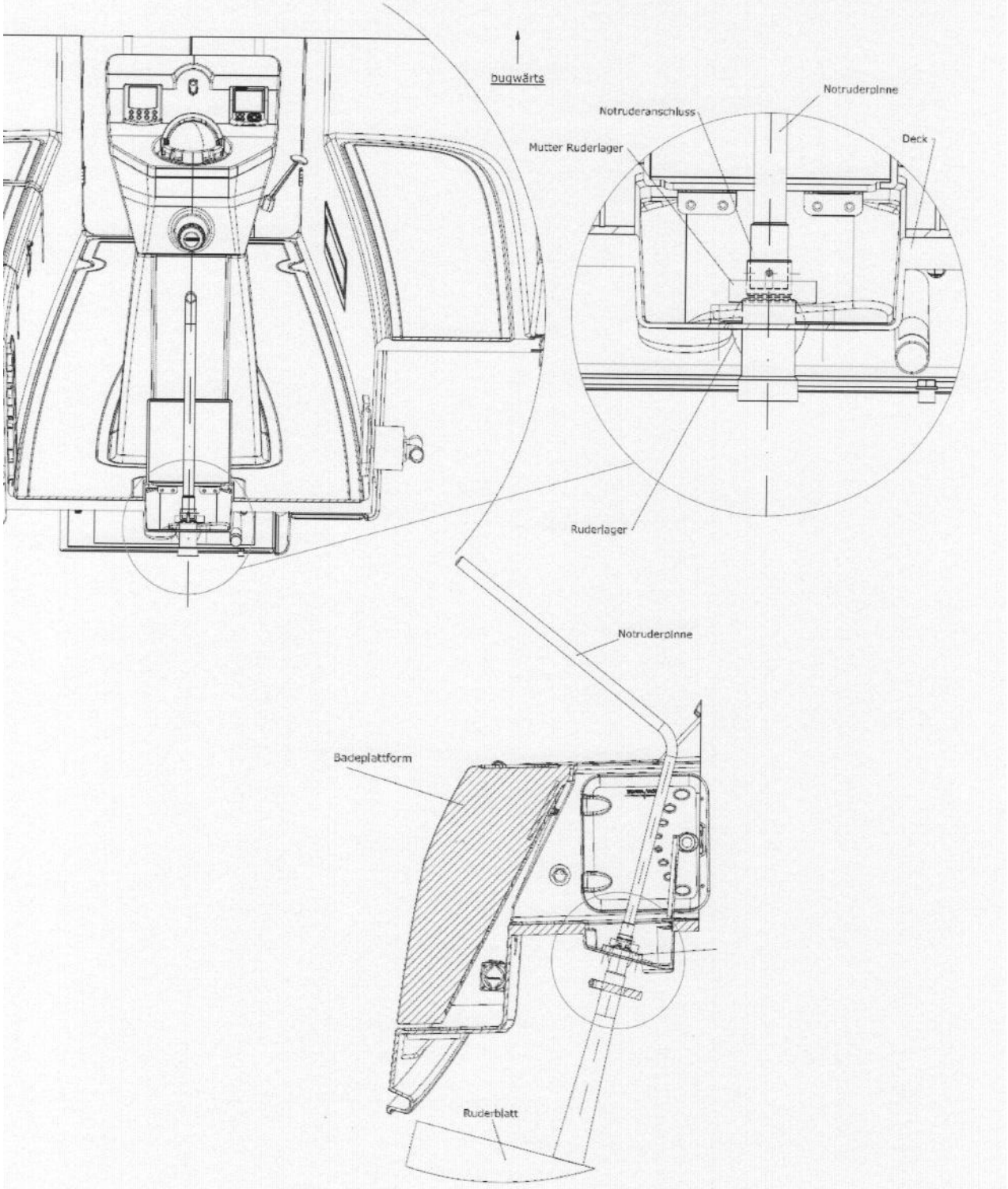
A porta do leme é uma porta distinta. É constituída por um corpo de plástico reforçado com fibra de vidro, no qual a madre do leme é laminada em aço inoxidável resistente a água salgada. A madre é conduzida em dois mancais especiais de suporte do leme. O leme é preso por uma porca de retenção no topo da madre.

Atenção
Verifique regularmente os anéis de fixação na madre do leme e aperte-os caso seja necessário.

O mancal do leme da **BAVARIA YACHTBAU** é automático. Os mancais do leme apresentam sempre uma peça de desgaste e necessitam de ser submetidos a uma verificação e manutenção regulares.

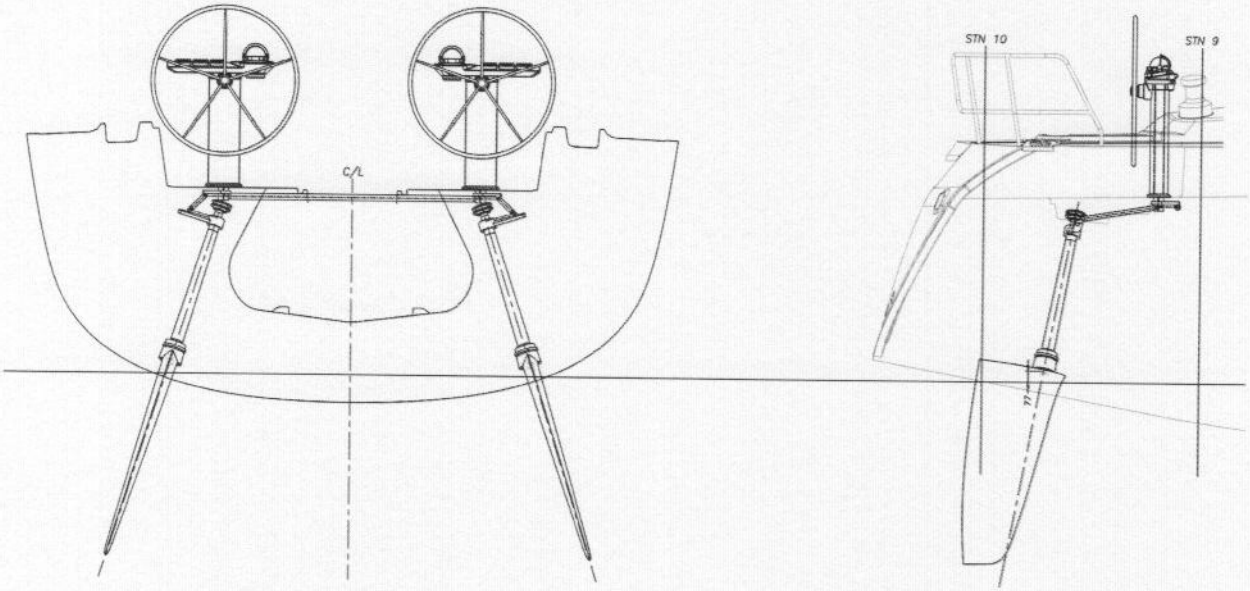
Lavrador

O agricultor está no armário cockpit estibordo. Em caso de falha da direcção do volante, o quadrante do leme do remo e do motor de acionamento incluindo Quadrant de sistemas de direção por conta própria (opção) está a diminuir. O Leme é colocado na praça no final do leme.


bugwärts
Notruderpinne
Notruderanschluss
Mutter Ruderlager
Deck
Ruderlager
Notruderpinne
Badeplattform
Ruderblatt

Atenção
Tenha em consideração que os mancais do leme têm de ser oleados ou pulverizados com óleo (ou teflon) à prova de água entre a madre do leme e o mancal, bem como entre o mancal do leme e a sua base. Se houver uma "folga" na articulação de controlo, esta deve ser eliminada através de ajustes no topo do mancal do leme. O eixo do leme não pode conter folgas, contudo, não pode estar demasiado apertado.

É incorporado um travão na roda do leme, que se pode accionar através de um movimento giratório.
Importante: Não se esqueça de verificar se os travões estão desactivados. Esta informação é importante sobretudo em barcos à vela com piloto automático, senão o motor eléctrico será carregado sem necessidade.
A amarra do equipamento de governo é integrada no convés.



2.4. Bombas de porão, tubos de esgoto

O compartimento da âncora é à prova de água e está colocado à frente do barco. Ele escoa directamente para a água através de duas aberturas.
Todos os barcos da **BAVARIA** possuem um cockpit com drenagem automática. A água no cockpit circula por meio do caimento à ré através da abertura.

2.4.1 Descrição das instalações de escoamento

Os barcos da **BAVARIA** possuem um cockpit com drenagem automática. Para além disso, existe também a possibilidade de escoar a água a partir do interior do barco. Os ralos encontram-se no porão, no local mais profundo da zona da cabine. Os fundos interiores na cabine estão ligados através de perfurações, para que possam ser aplicadas ambas as bombas em caso de alagamento. Os tubos de esgoto passam através de um tubo condutor flexível para a popa (saída).O escoamento do cockpit ocorre na via através do espelho.

No compartimento da âncora encontram-se, em ambos os lados, aberturas para escoamento, as quais são cobertas com uma tampa. Para além disso, o seu barco está equipado com uma bomba de porão de accionamento manual e com uma bomba de porão eléctrica (l Capacidade 33 / min).

No manuseamento da bomba de porão de accionamento manual, deve-se retirar a alavanca da bomba. O processo de escoamento é feito através dos movimentos das bombas.

A bomba de escoamento eléctrica é movida através do accionamento do interruptor simbolicamente assinalado no painel. - Em todo o caso, deve-se antes ligar os interruptores principais -

Recomendamos a utilização da bomba de escoamento eléctrica apenas na máquina em movimento, uma vez que se atingirá depois a potência máxima da bomba.

Um balde para a água é um objecto excelente para o escoamento. Este deve estar sempre disponível no armário.

Advertência
O rendimento total da bomba, ao escoar o barco, não será possivelmente atingido quando se colide, por exemplo, com um objecto flutuante. Procure medidas para casos excepcionais como este através de rombos na vela e semelhantes.

Atenção
Feche as válvulas de fundo quando sair do barco. As válvulas de fundo, que estejam em divisões não visíveis (ex.: casa-de-banho), devem ser apenas abertas aquando da sua utilização.

Bujões
No caso de um dano de uma válvula de fundo ou de um tubo de drenagem, aconselhamos a colocação de bujões de madeira macia no barco, cujos diâmetros se adaptam a diferentes tamanhos do tubo de drenagem e com os quais cada abertura pode ser fechada de forma segura.

Nota
É fácil reconhecer se as válvulas estão abertas ou fechadas:
FECHADAS: A alavanca encontra-se do outro lado do tubo flexível ou do tubo rígido
ABERTAS: A alavanca encontra-se na direcção do tubo flexível ou do tubo rígido
Indicação de manutenção
Os tubos de drenagem têm de ser verificados em intervalos regulares quanto a estanquidade. Apertar as porcas da caixa de empanque das válvulas, controlar a segurança das mangueiras para os tubos

Componentes das instalações de escoamento - ver figura 2.1.3

2.5 Instalações eléctricas

2.5.1 Instalação da corrente alternada (230 Volt)

O barco está equipado com uma ligação ao fio terra alimentado, nos períodos de espera nos portos, através da electricidade na rede. A tomada (ficha CEE normalizada) encontra-se na sede local a bombordo do iate. A electricidade é injectada numa unidade de conexão ao fio terra, a qual é aplicada no painel eléctrico na mesa de navegação.

2.5.2 Rede de distribuição eléctrica da corrente contínua (12 Volt)

A alimentação de todos os aparelhos consumidores de energia é feita através da rede de corrente contínua de 12 V. O barco está equipado com um interruptor principal. Este encontra-se no painel eléctrico debaixo da mesa de navegação. A distribuição ocorre através de um distribuidor de circuito (painel de controlo) por cima da mesa de navegação. A designação no invólucro junto aos interruptores classifica os respectivos grupos de cargas.

No painel de conexões eléctrico encontram-se agrupados todos os interruptores para os aparelhos consumidores de energia de 12 V. Assim, é possível a divisão da conexão em grupos. Estes são identificados e parcialmente classificados. Alguns interruptores estão preparados para a colocação posterior de aparelhos eléctricos consumidores de energia. Os fusíveis de lâmina de classe automóvel encontram-se por detrás do painel.

2.5.3 Operação e propriedades das instalações

A combinação de uma rede de distribuição eléctrica (corrente alternada e corrente contínua) necessita um conhecimento mais exacto, mas também proporciona um aumento substancial do conforto.

- CERTIFIQUE-SE QUE AS TOMADAS PARA TERRA ESTÃO STANDALIZADAS COM O SIMBOLO CEE DA DOCA
- CONTROLAR E RENOVAR REGULARMENTE O ZINCO CONFORME O DESGASTE DO MESMO.

Carregamento das baterias

As baterias estão classificadas como sendo de baixa manutenção e herméticas.
As baterias são carregadas através de um relé de corte e do gerador do motor. Para que o motor arranque com segurança, a bateria de arranque tem sempre prioridade no carregamento.

Carga em corrente alternada

A tomada Schuko no painel foi colocada com o intuito de poder executar pequenas reparações com máquinas eléctricas. As outras tomadas encontram-se nas casas-de-banho, na despensa e na caldeira.

Aparelhos consumidores de energia em corrente contínua

Os circuitos essenciais são os seguintes:

- Lanternas de posição
- Instrumentos do motor
- Cablagem para rádio na frequência FM (opção)
- Equipamento eléctrico para conforto
- Bombas de porão
- Indicador do tanque
- Aparelhos electrónicos

A iluminação náutica tem prioridade absoluta. Caso surja um congestionamento devido a uma falha na alimentação, todos os aparelhos consumidores de energia restantes têm de ser desactivados. Permitir que a máquina continue em funcionamento, sendo que mesmo com as velas içadas as baterias podem voltar ao estado de carregamento pretendido, para comandar os aparelhos consumidores de energia que serão, de seguida, importantes.

2.5.4 Notas importantes para a instalação de corrente contínua (12 Volt)

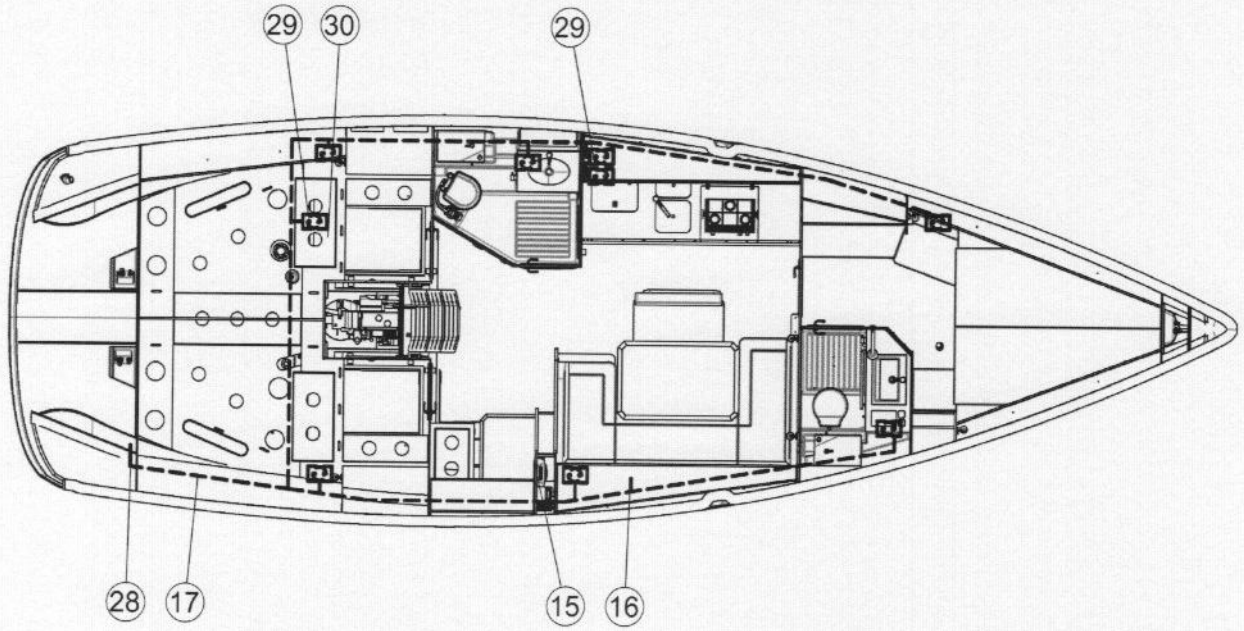
Nunca

a) Trabalhar nas instalações eléctricas enquanto estiver ligado a corrente
b) Modificar o sistema eléctrico do barco ou mudar os desenhos técnicos: instalações, alterações e manutenção só podem ser realizadas com a competência de um electricista ou técnico marítimo
c) alterar ou modificar a ampereagem dos fusiveis
d) instalar ou substituir aparelhos eléctricos ou componentes eléctricos sem exceder a amperagem dos fusíveis
e) deixar a embarcação sozinha com o sistema eléctrico ligado, com excepção da bomba das cavernas automáticas, protecção ao fogo e sistemas de alarme

2.5.5 Notas importantes para a instalação de corrente alternada (230 Volt / 115 Volt)

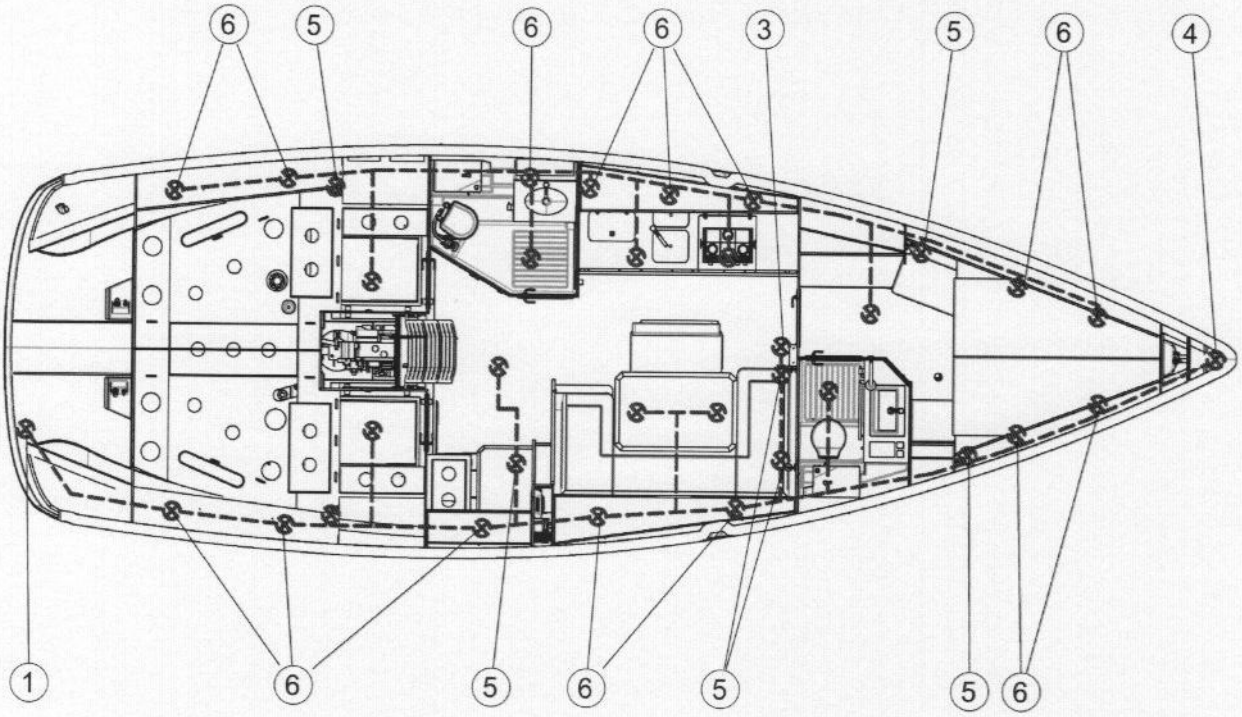
a) Nunca modificar o sistema eléctrico do barco ou mudar os desenhos técnicos: instalações, alterações e manutenção só podem ser realizados com a competência de um electricista ou técnico marítimo no mínimo cada seis meses
b) Desligar a ligação a terra quando o sistema não esta em uso ou quando se esta trabalhar nas partes eléctricas do circuito
c) Ligar o cabo do fio terra (verde ou verde e amarelo) sempre aos sistemas de protecção electricos
d) Usar sempre uma dupla protecção do cabo terra
e) Atenção perigo: nunca deixar a ponta do cabo eléctrico na agua. Poderá causar perigo de morte as pessoas próximas do curto circuito
f) Atenção perigo: para minimizar o perigo de curto circuito ou fogo:
   - desligar o interruptor no quadro eléctrico antes de desligar ou ligar o cabo 220 Volts
   - Ligar primeiro a tomada na embarcação, só depois deve-se ligar a corrente em terra
   - fechar a protecção da tomada com cuidado e bem conectada
   - Nao alterar as tomadas dos cabos, usar só tomadas compatíveis com os circuitos

2.5.6 Distribuição E – Aparelhos de 220 Volt:



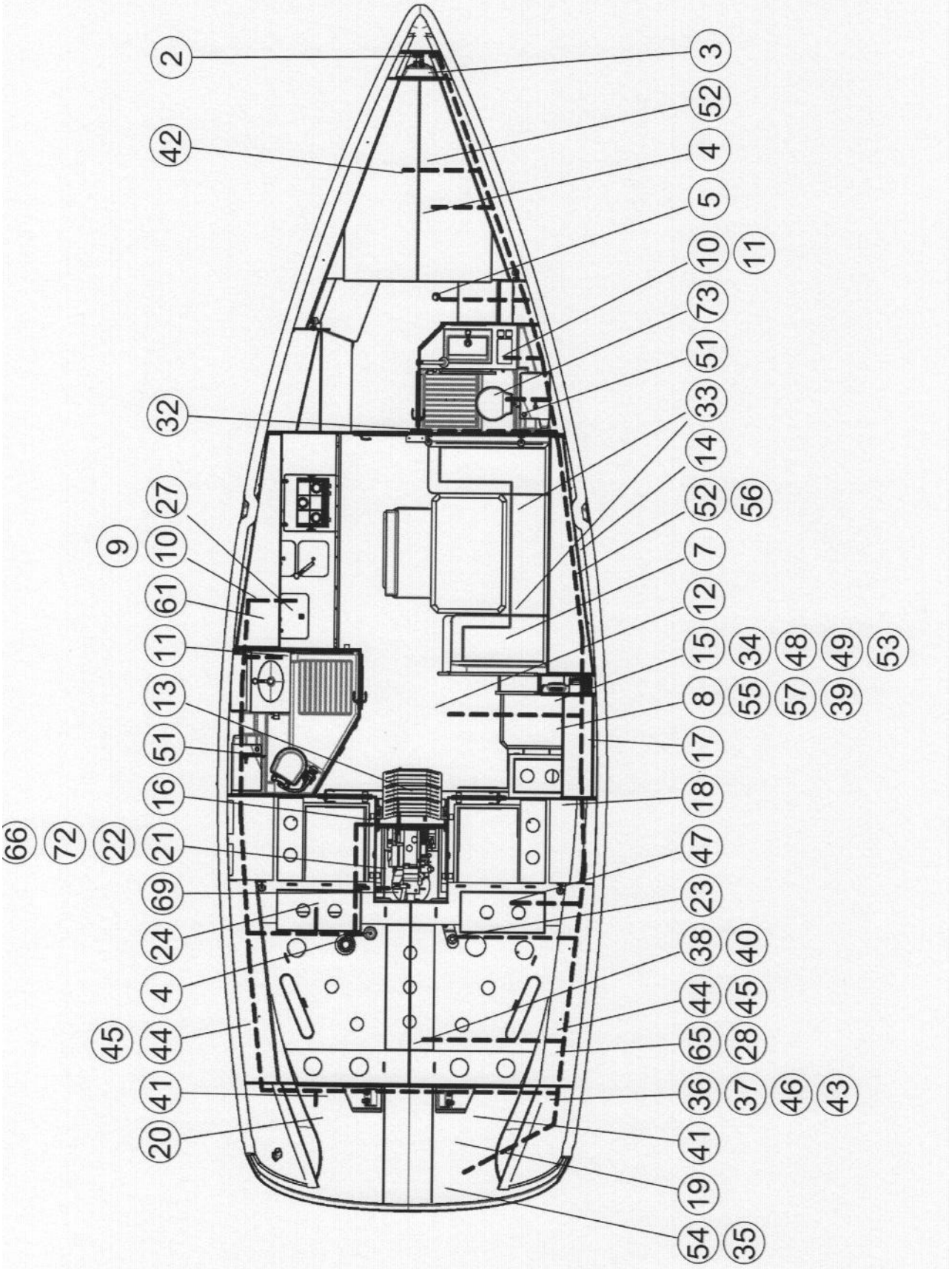
15	Painel eléctrico	Electric panel
16	Carregador	Charger
17	RCCB	Fuse
28	Conexão ao fio terra 230 V	Shore socket 230 V
29	Tomada de 230 V	Socket 230 V
30	Caldeira	Boiler

Iluminação/Luz de navegação:



1	Lanterna da popa	Stern light
3	Luz superior (mastro)	Top light (mast)
4	Lanterna da proa	Bow light
5	Lâmpada de halogéneo	Halogen lamp
6	LED	LED

Distribuição E – Aparelhos de 12 Volt:

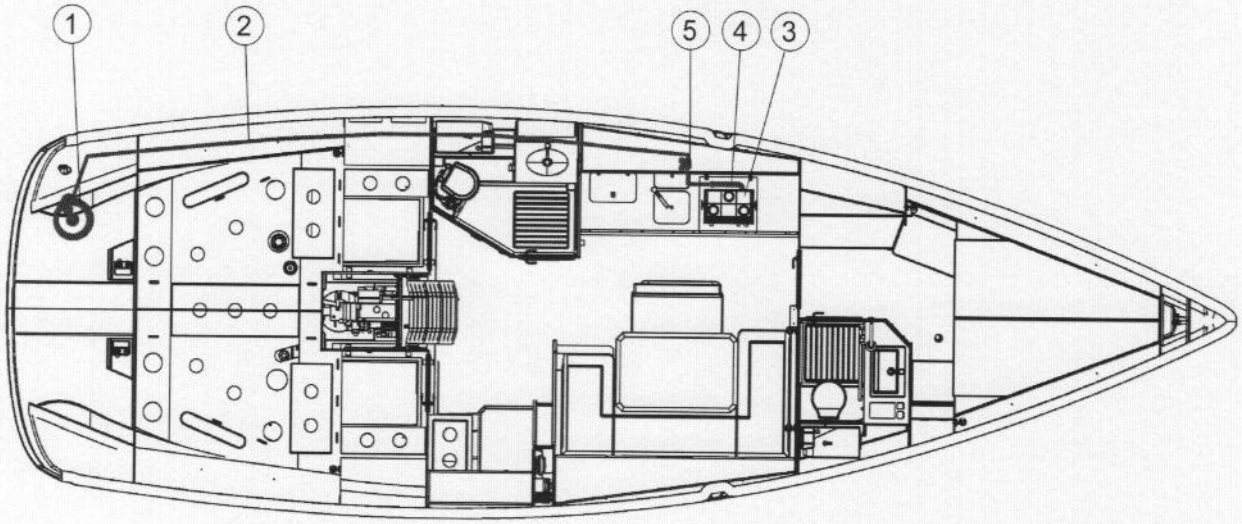


2	Guincho eléctrico da âncora	Windlass
3	Dispositivo de controlo do guincho da âncora	Windlass switch / connection
4	Sensor para tanque de água doce	Fresh water gauge
5	Profundidade Transducer/ Sensor do velocímetro	Echo sounder/ Log
7	Bateria para carga	Board battery
8	Principal propulsor do consumidor switch (opcional)	Main switch (board/ bow thruster)
9	Bomba de água	Fresh water pump
10	Bomba do duche	Shower drain pump
11	Interruptor do duche	Shower drain switch
12	Bomba de porão eléctrica	Bilge pump
13	Baterias	Batteries
14	Carregador de bateria	Battery charger
15	Painel eléctrico	Electric panel
16	Interruptor principal (motor, consumidor)	Main switch (engine, customer)
17	Controlo automático - opcional	autopilot (option)
18	Bússola - opcional	Compass (option)
20	Motor Auto - opcional	Auto engine – option
21	Motor de arranque	Engine starter
22	Isolador	Battery isolator
23	Sensor para o tanque de combustível	Fuel tank gauge
24	aquecedor de água	Water heater
27	Arrefecimento	Cooling unit
28	Shore tomada	Shore Pickup
32	Passagem de cabos	Cable penetration
33	Altifalante - opcional	speaker (option)
34	Rádio - opcional	radio (option)
35	Cabo de antena para rádio - opcional	radio antenna (option)
36	Painel do motor	motor panel
37	Indicador do nível de combustível	fuel gauge
38	Dispositivo de controlo Tridata	tridata panel
39	Dispositivo de controlo do vento	wind panel
40	Dispositivo de controlo automático - opcional	autopilot panel (option)
41	Bússola	compass
42	Bowthrustermotor (opcional)	Bow thruster motor (option)
43	Hélice de painel de controle (opção)	Control bow thruster motor (option)
44	Painel controle de genoa guinchos elétricos (opção)	Genoa winch control panel (option)
45	Motor elétrico guinchos genoa (opcional)	Genoa winch motor (option)
46	Aquecimento – opcional	heating system (option)
47	Diesel bomba de sistema de aquecimento – Opcional	Heater fuel pump – option
48	Termóstato para aquecimento – opcional	air heater thermostat (option)
49	Sensor de aquecimento – opcional	air heater (option)
51	Sensor para tanque de águas residuais	waste water gauge
52/1	Fusível	Fuse
53	Traçador de carta marítima - opcional	chart plotter (option)
54	Antena GPS	GPS antenna (option)
55	Piloto automático de relé - opcional	Relay autopilot (option)
56	Fusível - opcional	charger fuse (option)
57	Relés Molinete - opcional	Relay windlass (option)
61	Microondas - opcional	Microwave oven (option)
65	RCD	Fuse
66	Ventilador motor	Engine vent
69	Aterramento ânodo	Anode
72	Massa	earthing
73	wc elétrico	WC electric (option)

2.6 Instalação de gás liquefeito

A instalação de gás para o fogão foi efectuada em conformidade com a Norma Europeia EN 10239. A tubagem do gás, que vai até ao forno a gás, trata-se de um tubo em cobre de 8 mm que vem da garrafa de gás estandardizada de 3 kg. A caixa da garrafa encontra-se no espaço de armazenamento a estibordo da popa. Todas as tubagens de gás estão dispostas conforme as rigorosas normas de segurança alemãs. Nas maleáveis mangueiras de ligação entre o reservatório de gás no exterior e o rígido tubo em cobre, assim como na direcção do forno, encontra-se impressa a data de validade. Quando esta tiver expirado, as mangueiras deverão ser substituídas. O regulador da pressão, o qual se encontra na caixa do gás, possui uma pressão de ligação de 30 mbar. A quantidade de fluxo é de 1 kg por hora.

2.6.1 Os componentes



1	Garrafa de gás	Gas tank
2	Tubo em cobre	Copper tube
3	Fogão a gás com forno	Gas stove with oven
4	Mangueira em borracha	Rubber hose
5	Válvula de retenção de gás	Gas stop valve

Leakage Test of LPG System

- **With appliance valves closed!**
  - **Open the cylinder valve, close the cylinder valve.**
  - **Allow indicated gauge pressure to stabilize.**
  - **Observe pressure on gauge for 3 min.**
  - **If pressure remains constant, no leak is present.**
  - **If pressure falls, a leak exists.**
- **Do not use LPG system until leak is repaired!**

2.6.2 Funcionamento

As instalações de gás exigem cuidado. Por isso, deve ser cumprida a seguinte sequência:

Atenção

- Abrir a válvula de fecho na caixa da garrafa.
- Abrir a válvula à frente do fogão a gás.
- Premir uma das válvulas de combustão e ligar o gás.
- Manter a válvula aberta até o dispositivo de segurança da chama se mantiver aceso.

Atenção

Ao desligar, cumprir a seguinte sequência: Primeiro, fechar a válvula na caixa da garrafa e, de seguida, fechar a válvula na despensa.

Cuidado:

- **Para a verificação dos tubos, não utilize solventes que contenham amoníaco.**
- **Nunca utilize uma fonte de chama aberta para a procura de fugas de gás.**
- **Não fume e não utilize fontes de chamas abertas quando estiver a ligar ou a substituir a garrafa de gás.**

Mais algumas indicações de como pode evitar dificuldades na instalação de gás:

- Feche as válvulas da tubagem de alimentação e a garrafa quando o forno não estiver a ser usado. Feche as válvulas de imediato em caso de emergência.
- As válvulas do aparelho têm de estar fechadas, antes de a válvula da garrafa ser aberta.
- Verifique regularmente a instalação de gás liquefeito quanto a eventuais fugas de gás. Verifique todas as ligações por meio de água saponácea ou de solventes de limpeza. (Para tal, as válvulas dos aparelhos têm de estar fechadas e as válvulas da garrafa e da instalação têm de estar abertas.)
- Caso existam sinais de fugas de gás, feche a válvula da garrafa e faça com que a instalação seja reparada por um especialista, antes de voltar a utilizar o aparelho.
- Uma vez que as chamas consomem oxigénio, é necessário facultar uma boa ventilação. Não utilize o forno para aquecer o salão.
- Nunca bloqueie o acesso a peças da instalação de gás liquefeito.
- As válvulas das garrafas de gás vazias têm de ser fechadas e desconectadas da instalação. Tenha a cobertura e as tampas de fecho preparadas.
- Não utilize a caixa da garrafa de gás para guardar outras peças do equipamento.
- **Nunca deixe o seu iate sem vigilância quando o forno estiver a ser utilizado.**
- Verifique regularmente os tubos flexíveis da instalação de gás liquefeito, pelo menos uma vez por ano. Proceda à substituição de acordo com esta periodicidade.
- Quando trocar de fogão a gás, tenha atenção a que o novo fogão possui a mesma pressão de funcionamento.
- Verifique, pelo menos uma vez por ano, os componentes. Substitua-os no caso de danos ou orifícios.

Aquando do funcionamento do forno, o exaustor e as escotilhas deverão estar abertos. O forno não pode ser utilizado como um meio de aquecimento do espaço.

2.7 Protecção contra incêndio

Aquando da construção do iate prestámos especial atenção à evitação de perigos de incêndio. Nisto inclui-se a escolha dos materiais, a distância das chamas do forno em relação aos componentes circundantes e um motor sem posição fixa, em que a casa das máquinas foi revestida com material isolante resistente ao fogo.

Como proprietário do iate é responsável por manter este estado e prestar atenção às seguintes indicações:

Atenção

- Mantenha os porões limpos e verifique, em intervalos de tempo regulares, se existe combustível e gás suficiente no iate.
- Não coloque cortinas que fiquem na proximidade ou por cima do forno ou outros aparelhos com fonte de chama aberta.
- O material inflamável não poder ser guardado no compartimento do motor. Caso guarde materiais não-inflamáveis no compartimento do motor, deve assegurar-se de que estes não poderão cair para o sistema do motor e que não causam obstáculo no acesso à máquina.
- Tenha atenção quanto às normas nacionais de equipamento para dispositivos de extinção de incêndios.

Para uma protecção contra incêndios a nível preventivo, você e a sua tripulação poderão contribuir, tendo em atenção as seguintes indicações:

Nunca

- bloquear os acessos às saídas e escotilhas.
- bloquear os dispositivos de segurança como, por exemplo, válvulas de combustível e de gás, interruptores nas instalações eléctricas.
- alterar alguma coisa nos barcos (especialmente nas instalações eléctricas, de combustível ou de gás).
- deixar o barco sem vigilância quando estiver a ser usado o fogão e os aparelhos de aquecimento.

Nunca

- utilizar iluminação a gás no iate.
- encher o depósito de combustível ou substituir as garrafas de gás quando o motor estiver em funcionamento ou quando o forno ou os aparelhos de aquecimento estiverem a ser usados.
- fumar na proximidade de combustível ou gás.

Como fontes de perigo conhecidas a bordo existem o forno na despensa e o compartimento do motor. Caso, apesar de todas as medidas de precaução a bordo, comece um incêndio, dispõe de 3 extintores que se encontram montados nos seguintes pontos:

N.º 1: **Extintor de pó** no armário cockpit, com capacidade mínima de extinção de 10A/65B
N.º 2: **Extintor de pó** na sede leme, com capacidade mínima de extinção de 10A/65B
N.º 3: **Extintor de pó** no armário na Copa, com capacidade mínima de extinção de 10A/65B

Para além destes, na despensa existe ainda um leve **cobertor contra fogo**, composto por tecido de fibra de vidro e que, por exemplo, em caso de incêndios é especialmente eficaz através de uma matéria sobre-aquecida.

É responsabilidade do proprietário do iate

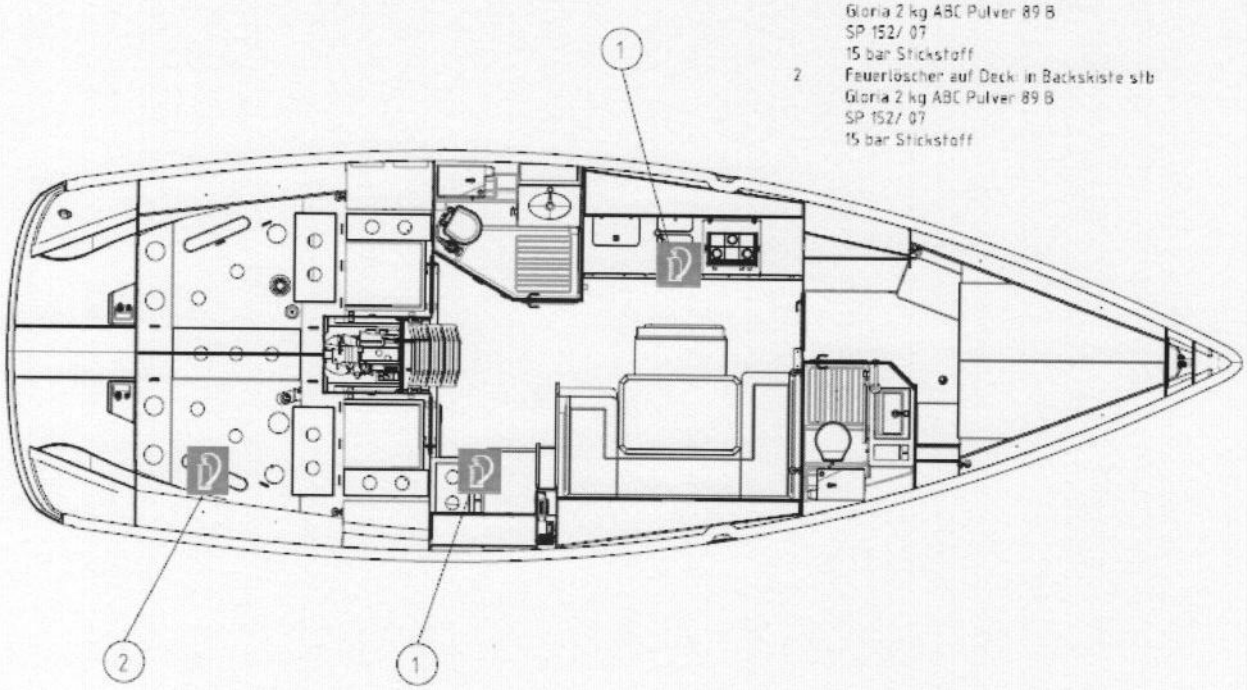
- verificar regularmente os extintores e efectuar a manutenção;
- fazer com que os extintores sejam substituídos após a conclusão da sua vida útil. O mesmo é válido para quando os extintores são usados. Os novos extintores deverão possuir, pelo menos, a mesma capacidade de extinção, como aqueles que se encontram agora instalados.

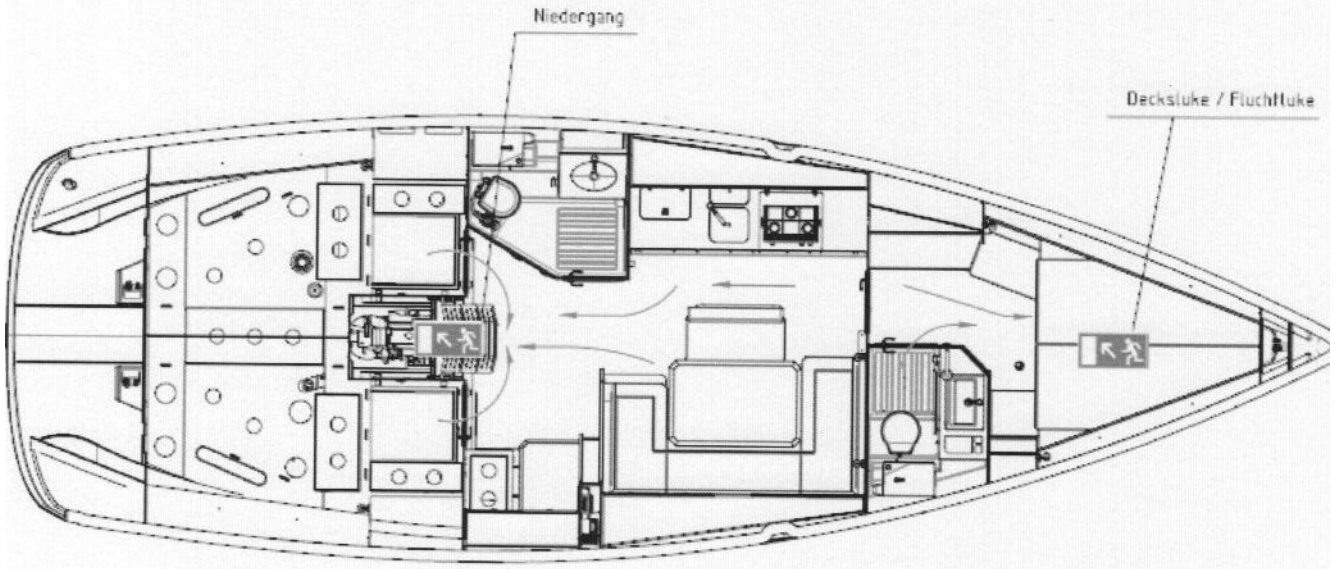
É responsabilidade do proprietário do iate ou do superintendente fazer com que

- os extintores sejam de fácil acesso
- todas as pessoas a bordo estejam informadas acerca
  - da disposição e utilização dos extintores e cobertores contra fogo,
  - posição e funcionamento da abertura do extintor para o compartimento do motor
  - saída pela porta do castelo de proa.

1 Feuerlöscher unter Deck
Gloria 2 kg ABC Pulver 89 B
SP 152/ 07
15 bar Stickstoff

2 Feuerlöscher auf Deck in Backskiste stb
Gloria 2 kg ABC Pulver 89 B
SP 152/ 07
15 bar Stickstoff





Atenção:
Verifique o extintor regularmente!
Informe-se sobre assuntos relacionados com a extinção de incêndios!
Tenha sempre em atenção o seu dever de diligência marítimo!

2.8 Ancorar (opcional), amarrar e rebocar

A âncora da proa (opcional), com aprox. 15 kg, galvanizada a quente, (é válida como âncora com elevada força de retenção). Esta fica pronta a descer no equipamento da proa. A corrente (opcional), com 50 m de comprimento, densidade nominal de 8 mm, passa por um molinete, que é controlado por meio de comando à distância. O comando à distância é colocado no compartimento da âncora antes da utilização e o funcionamento é ligado no painel.
Deverá usar sempre uma pega de âncora ou um gancho de corrente, para diminuir a carga sob o guincho da âncora. Este é, em seguida, colocado no grampo de fricção.

Além disso, recomenda-se que se tenha a bordo uma âncora traseira com uma corrente e corrente de âncora em dimensões suficientes:

Por ex.: 1 âncora na traseira (âncora de 4 raios), 12 kg, galvanizada a quente, presa na traseira, na corda-guia. 6 m de corrente, 7 mm, 34 m de cabo de âncora, 18 mm poliamida, cabo de três fios. É guardado no compartimento a bombordo.
Para prender e rebocar deverá utilizar os grampos.

Atenção!
A deslocação do barco em situação de reboque ou rebocado deverá ser em marcha lenta!
No caso de reboque, nunca ultrapasse a velocidade de casco deste tipo de iates!

Atenção!
Fixe sempre a corda de reboque, de forma a que a possa sempre soltar sob tensão! Conecte a corda de reboque de dois pares de postes de amarração na proa.

Atenção!
É da responsabilidade do proprietário/operador do iate
utilizar apenas cordas para ancoragem, âncora e reboque que tenham uma carga de ruptura de, no máximo, 80% da carga de ruptura dos pontos de fixação.
Proteger todas as cordas utilizadas de forma correspondente, quando estas forem utilizadas.

2.9 Circuito de refrigeração do motor

Arrefecimento do motor

O motor está equipado com um arrefecimento a dois ciclos. A água entra pela válvula de fundo, é conduzida pelo permutador de calor do motor, sendo posteriormente injectada no tubo de escape. Em conjunto com os gases de escape, a água do mar é expelida do iate pelo silenciador, através da saída existente na traseira. Para que fique garantido um funcionamento do motor livre de danos, o ruído do motor é ainda amortecido.
Todas as ligações de tubos do sistema estão protegidas com abraçadeiras duplas em aço inoxidável.

Atenção
Controlar o filtro da água salgada em intervalos de tempo regulares. Limpeza necessária consoante os requisitos da qualidade da água.
Antes de ligar o motor:

- certificar de que a entrada de água se encontra aberta.
- Analisar o compartimento do motor para verificar quanto a eventuais fugas.

Quando o motor se encontra em funcionamento:

- Controlo visual se a água é expelida com o gás de escape.

Caso haja uma falha no circuito da água salgada, o aviso visual e sonoro reagirá. Neste caso, desligar de imediato o motor e verificar o circuito.

2.10 Sistema do gás de escape

O iate está equipado com um sistema de escape húmido, ou seja, no colector do gás de escape é injectada a água salgada, o que se reflecte num arrefecimento dos gases de escape. A mistura é efectuada num silenciador/colector de água, passa para o lado a estibordo da cabina da popa pelo compartimento, é elevada ao nível da traseira e expelida - lateralmente - na traseira, acima da linha de água.
O tubo de escape é composto por uma borracha sintética, na qual está incorporada uma espiral em aço. O tubo é resistente ao calor, no entanto, de forma apenas limitada. O fluxo de água salgada não pode ser interrompido. Para tal, deverá ter-se em atenção que o fluxo deverá estar desobstruído. O tubo está protegido com duas abraçadeiras em todos os pontos de ligação.

Caso o fluxo de água salgada deva ser interrompido, será accionado um sinal visual e sonoro pelo sensor de temperatura existente no tubo do gás de escape. Neste caso, o motor deverá ser desligado de imediato, até a avaria no fluxo de água estar resolvida (ver manual do fabricante do motor).

Atenção
Recomenda-se uma inspecção e verificação regulares urgentes, se sair água salgada do escape.

2.11 Ventilação

Para uma boa ventilação de todos os espaços, encontrámos os seguintes procedimentos:

Poça de âncora e corrente	Conseguir-se-á uma certa ventilação do ar através da passagem de cabos da cobertura do compartimento da âncora e, ainda, através das aberturas para escoamento em baixo.
Proa	2 escotilhas do convés, 1 vigia de abrir, 2 vigias fixos
Lavabos arco	1 escotilha do convés
Salão	3 escotilhas do convés, 5 vigia de abrir, 3 vigias fixos
lavabos ré	1 escotilha do convés
Cabines	ada 1 escotilha do convés, 1 vigias fixos, 1 janela do cockpit de dobradura

2.12 Tubos de drenagem, válvulas de fundo

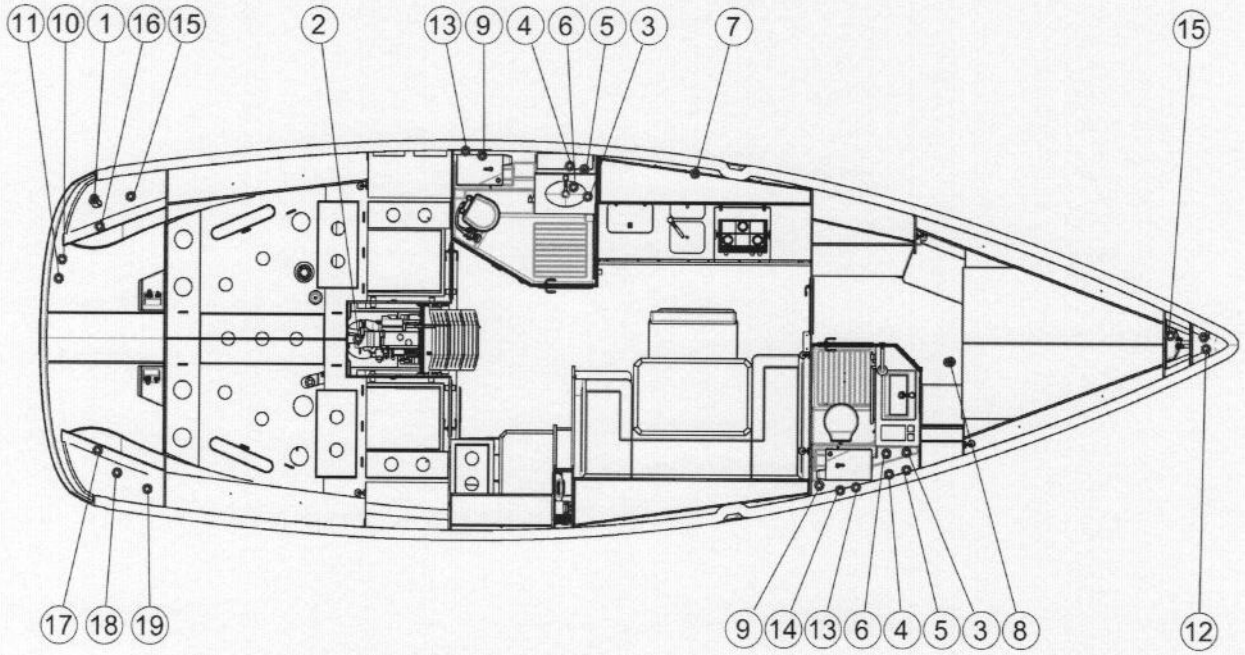
As aberturas por baixo da linha de água são possíveis pontos vulneráveis e, por essa razão, prestámos especial atenção a estes:
os tubos de drenagem na zona abaixo do nível da água são compostos, com a excepção da passagem para a sonda náutica, por uniões roscadas com válvula de fundo (válvulas) e porta-mangueiras.
Todas as ligações de mangueiras estão protegidas com duas abraçadeiras, cada uma delas.

Atenção
Feche as válvulas de fundo quando sair do barco durante um período de tempo mais longo. As válvulas de fundo, que estejam em divisões não visíveis (ex.: casa-de-banho), devem ser apenas abertas aquando da sua utilização.

Indicação de manutenção
Os tubos de drenagem têm de ser verificados em intervalos regulares quanto a estanquidade. Apertar as porcas da caixa de empanque das válvulas, controlar a segurança das mangueiras para os tubos flexíveis.

Nota
É fácil reconhecer se as válvulas estão abertas ou fechadas:
FECHADAS: - A alavanca encontra-se do outro lado do tubo flexível ou do tubo rígido
ABERTAS: - A alavanca encontra-se na direcção do tubo flexível ou do tubo rígido

Tubos de drenagem:



1	Escape de saída	Exhaust drain
2	Filtro de água de refrigeração	Cooling water strainer
3	Sucção a descarga do autoclismo	Suction toilet flushing
4	Drenagem do lavatório	Wash basin drain
5	Bomba de drenagem do duche	El. shower drain pump
6	Esvaziamento das águas residuais	Waste water drain
7	Coletor de saída	Sink drain
8	Sonda náutica/ Medidor de velocidade	Echo sounder/ Log
9	Tanque de águas residuais para aspiração no convés	Pump out deck filling waste water tank
10	Bomba de porão de accionamento manual tubo de drenagem	Board duct manual bilge pump
11	Bomba de porão ele. tubo de drenagem	Board duct electrical bilge pump
12	Afiançando	Bailing
13	Ventilação para tanque de águas residuais	Venting waste water tank
14	Bateria de ventilação	Battery vent
15	Entrada de ar água doce	Inlet fresh water
16	Ventilação água doce	Venting fresh water
17	Entrada de ar depósito combustível	Inlet fuel tank
18	Ventilação depósito combustível	Venting fuel tank
19	Aquecimento do sistema de drenagem (opcional)	Heating system drain (option)

2.13 Gerador (Opcional)

Atenção!
A manutenção periódica e manutenção (por exemplo, controle de nível de óleo, controle de filtro, etc), consulte o manual

3. Protecção ambiental

A **BAVARIA YACHTBAU** correspondeu já com a escolha do motor a diesel incorporado aos requisitos legais referentes às normas de emissão de gases actualmente em vigor. A pedido pode ser entregue um certificado de ensaios de tipos de gases de combustão.

3.1 Combustível e óleo

Ao abastecer o iate deve prestar especial atenção. Um pano à volta da entrada do reservatório de enchimento pode prevenir a saída de combustível a partir do tubo de enchimento para a água. No seu manual de motores pode igualmente encontrar um diagrama com a curva de consumo de combustível. Esta dar-lhe-á uma boa indicação quanto à velocidade do motor mais económica.

Para a mudança do óleo do motor deverá utilizar uma bomba de aspiração, uma vez que, tal como num veículo de passageiros, não é possível efectuar uma descarga. O óleo deve ser mudado pelo menos uma vez por ano, mesmo em caso de uma reduzida prestação quilométrica.
Um motor com uma boa manutenção não deverá nunca avariar. Para, mesmo assim, não deixar escapar pequenas quantidades de óleo para o porão e, consequentemente, para as águas dos porões bombeadas, a base do motor é em forma de uma cuba fechada. Em caso de acumulação de água, que provavelmente conterá manchas de óleo, esta deverá ser recolhida através de uma pequena bomba de porão para um reservatório separado e eliminado juntamente com o óleo usado.
Em qualquer caso, a bordo devem encontrar-se aditivos de ligação de óleos.

3.2 Resíduos

Os resíduos não devem ser despejados na água - isto é um dado adquirido para desportistas aquáticos. O mesmo também é válido para resíduos biodegradáveis. Deve prever um local fixo em um dos compartimentos para os resíduos existentes a bordo.

3.3 Ruído

O escape húmido do motor a diesel com silenciador reduz bastante o ruído do motor. Mancal de borracha, acoplamento elástico e isolamento do compartimento do motor ajudam a reduzir as emissões sonoras. Evite, no entanto, uma aceleração rápida do motor e reduza a velocidade em zonas muito movimentadas.

3.4 Ondulação

Zonas costeiras naturais são propícias de ondulação. Mantenha uma distância suficiente destas costas. A imagem de ondas do seu iate apresentar-lhe-á uma boa indicação, onde deverá reduzir a velocidade para evitar a emissão de uma ondulação desnecessária. Tenha atenção às placas sinalizadoras em canais estreitos.

3.5 Emissão de gases

Verifique regularmente a emissão de gases de escapes. O gás de escape não pode apresentar fumo negro ou nuvens azuis. Nestes casos, deverá ser efectuada uma limpeza do filtro de ar do motor - o que você próprio poderá realizar - ou uma empresa especializada deverá ajustar novamente as configurações do motor.

3.6 Pintura anti-incrustante

A parte submersa de cada iate deverá ser protegida com uma pintura anti-incrustante, pois incrustações significam ao mesmo tempo mais energia para o accionamento. Entretanto, a variedade de pinturas de protecção é grande e versátil na sua eficácia, devendo assim ser especificada para cada tipo de águas. Para tal, siga o conselho de um especialista. Preferem-se pinturas que exercem o seu efeito ao longo de vários anos, sem desgastar.
Se a pintura anti-incrustante tiver de ser desgastada ou rectificada, coordene os trabalhos com o seu armazenista. Ao desbastar, a superfície abaixo do iate deverá estar sempre coberta com uma lona ou uma película, de forma a possibilitar a eliminação do pó como resíduo perigoso.

3.7 Removedor de pinturas

A maioria dos removedores de pinturas contém meios agressivos e a sua utilização deverá ser evitada. É preferível a remoção mecânica das camadas de pintura.

4. Manutenção

4.1 Conservação, limpeza

Mastro e massame

ver indicação do fabricante

Velas

As velas são em dacron. Este material é bastante robusto e resistente. As velas conseguem assim manter a sua forma durante um longo período de tempo. Uma vez que a película de tecidos laminados deverá ser especialmente protegida do contacto de objectos pontiagudos, verifique cuidadosamente antes da primeira colocação da sua vela os objectos fixos e móveis, como, por exemplo: extremidades da travessa, pinos sem protecção, blocos pontiagudos nos brandais etc. Aqueles locais da lona que poderão roçar nas travessas ou nos ouvéns devem ser protegidos em ambos os lados com tecido autocolante para vela. O mesmo é válido para o cabo da esteira, quando este poderá roçar na amurada.

Nota:

- Por favor considere que os danos na lona são maioritariamente resultantes de uma utilização errada da vela. Principalmente quando é permitido um movimento agressivo da vela, quando esta é constantemente exposta aos raios UV ou recolhida incorrectamente.
- Em caso de dúvidas quanto a lonas para velas, não hesite em contactar directamente o seu construtor de velas ou o fabricante.
- Não remova nunca os carros de escotas em rolamento de esferas das guias sem cuidado, de modo a não danificar todas as esferas no convés, utilize para tal uma guia com extremidades fechadas.

Limpeza

Limpe o seu iate, assim que o mesmo é retirado da água. Máquinas de limpeza a jacto irão remover qualquer tipo de incrustação. A conservação das superfícies é, depois, da sua responsabilidade. Todos os fabricantes de tintas fornecem juntamente com os seus sistemas de pintura instruções detalhadas. Para barcos previstos para navegação em água salgada: restos de sal levam a uma acumulação de água e resultam numa corrosão mais rápida. Sempre que possível, limpe o iate com água doce.

Conservação de madeira convés

A madeira madeira ganha uma tonalidade natural cinzenta em ocorrência de intempéries, sem, no entanto, prejudicar as propriedades da madeira. Graças à sua resistência a intempéries, não é necessária a aplicação de uma pintura de protecção na madeira madeira.

Produtos de manutenção:

Óleos protectores para madeiras – produtos penetrantes que infiltram profundamente na madeira e que sob influência de calor e humidade afectam a aderência ao flanco das juntas. Tal poderá levar à remoção dos flancos das juntas e assim criar locais mal vedados.

Vernizes – existem, após endurecimento, também nas juntas como camada protectora. De acordo com o tipo destes produtos, poderá tornar as superfícies nas zonas das juntas pegajosas. Ao longo do tempo, a maioria dos vernizes soltam-se em camadas das juntas. O resultado é um aspecto degradado do convés em madeira, assim como rasgos nas juntas.

Produtos de limpeza para madeira teca – só devem ser aplicados, se os mesmos não tiverem outros componentes para além de sabão neutro. Compostos químicos, como ácido fosfórico e oxálico, que muitas vezes são usados como agentes de branqueamento, são substâncias que danificam a massa para fendas e que levam a uma rápida degradação da mesma.

Por isso, aconselhamos limpar o convés em madeira com água limpa e, se necessário, com um pouco de sabão neutro e um esfregão. Em caso de maior sujidade poderá também utilizar uma esponja dura.

A utilização de uma *máquina de limpeza a pressão* solta partes de madeira amolecida e remove os flancos das juntas e, por isso, não é aconselhada.

Em longos períodos de calor e de seca, o convés deverá ser regularmente humedecido para evitar que a madeira fique totalmente seca. Uma demasiado grande perda de humidade da madeira madeira leva a um encolhimento da madeira e, consequentemente, a uma intensa tensão das juntas. Tal pode causar, em circunstâncias menos favoráveis, uma precoce degradação ou zonas permeáveis nas juntas.

Em caso de um fiel cumprimento destas simples regras, a durabilidade do convés em madeira poderá ser aumentada de forma significativa.

Conservação de aço inoxidável

A resistência à corrosão do aço inoxidável consiste na formação de uma camada fina, que surge com o oxigénio atmosférico, tendo um potencial electropositivo. Os especialistas chamam a este processo Cr passivo. No entanto, o crómio é negativo na série galvânica e é um pouco "mais base" do que o ferro. Caso esta fina camada protectora seja destruída, o aço inoxidável torna-se Cr activo e assim torna-se novamente "mais base" do que o crómio puro. É assim que a corrosão pode surgir. Quem já não se irritou por causa daquelas manchas acastanhadas? Essas manchas são causadas por uma película oxidada ou por uma camada de óxido de ferro, que sobrevoa em todos os portos junto à cidade. Assim que a película oxidada entra em contacto com a camada protectora do aço inoxidável, esta destrói, de forma agressiva e rápida, a passividade do crómio. O aço inoxidável apenas fica com uma coloração normal duradoura, se for conservado regularmente. Habitue-se não só a lavar o barco em geral com água doce, mas também a limpar a fundo os balaústres, o púlpito de proa e de popa, bem como todos os revestimentos em aço inoxidável. A água doce elimina sais, fuligem e películas oxidantes recentes; a película protectora fica "arejada", podendo assim continuar com a sua função. Caso já tenha aquelas descolorações acastanhadas, utilize quase todos os agentes de limpeza de metal habituais e adequados para a conservação dos revestimentos em aço inoxidável, como por exemplo, polimento normal que é utilizado para o casco. A melhor conservação não faz naturalmente qualquer efeito, caso o revestimento não seja fabricado de antemão com o material adequado ou caso o aço inoxidável seja utilizado inapropriadamente. Ao comprar o seu iate, informe-se se o revestimento foi polido electroliticamente.

4.2 Peças de desgaste e de substituição

Como superintendente, não será com certeza difícil para si adquirir peças de substituição originais. Caso necessite de mais indicações, dirija-se ao seu vendedor. Caso necessite de peças de substituição e as peças originais não estejam disponíveis, os valores de resistência das directrizes, para que o iate se mantenha com os seus elevados padrões de qualidade, devem ser mantidos.

4.3 Reparações

As reparações no casco do navio (laminado total de poliéster e laminado "em sanduíche" de poliéster) podem ser feitas por qualquer empresa especializada no que diz respeito à resina de poliéster seguindo as regras gerais de processamento. O interior foi concebido de forma a que quase todas as áreas estivessem livres de danos. No que diz respeito ao equipamento técnico, dirija-se a uma empresa especializada. Também aqui, o seu vendedor o poderá ajudar.

4.4 Local de armazenamento durante o período de Inverno

Quanto às medidas de armazenamento durante o período de Inverno já foram, em vários pontos, referidas indicações específicas. A medida a seguir deverá ser a seguinte: também os locais de armazenamento para períodos de Inverno deverão corresponder à actual tecnologia. Tal é válido tanto para as medidas de protecção ambiental do armazém, assim como as estruturas de armazenamento, a protecção contra incêndio e o acesso ao seu iate. Da mesma forma, deverão ser dadas regras específicas para os trabalhos, regras essas que devem ser detalhadas pelos próprios proprietários, de forma a não perturbar os restantes praticantes de desportos náuticos.

Conforme seja possível, todos os pontos referidos de seguida deverão ser retirados de bordo e armazenados em local seco e não demasiado frio, durante o Inverno:

- papéis do barco e outros documentos
- mapas de navegação, livros, instrumentos
- colchões, almofadas, cobertores e sacos-cama
- velas e cordas
- alimentos
- garrafas de gás
- equipamento de segurança
- barco insuflável e barco salva-vidas
- baterias

Dica:

Antes de recolher, deverá prestar especial atenção às seguintes peças e protegê-las adequadamente:

- lave a sonda para Tridata Autohelm.
- deverá conservar, limpar e reparar regularmente com material adequado os sistemas eléctricos.
- as tubagens de água podem ser limpas com um ácido pouco agressivo como, por exemplo, vinagre branco.
- as válvulas de água devem ser desmontadas e lubrificadas.
- a casa-de-banho e as correspondentes tubagens são lavadas com água doce.
- o leme deve ser fixado, de forma a que não seja possível efectuar movimentos com este. (Tal consegue-se prendendo a toda).

Motor:

- encher o depósito de combustível na totalidade,
- substituir o ânodo de sacrifício da hélice (caso seja necessário),
- esvaziar a água do motor e seguir as instruções do fabricante,
- aliviar a tensão de todas as correias (gerador, outros agregados accionados por motor).

Local de armazenamento durante o Inverno:

- Siga as indicações existentes no manual de instruções de funcionamento dos motores.
- Guarde as baterias carregadas num local ventilado e protegido contra geada.
- Lubrifique os cabos e componentes de comando.
- Esvazie toda a água do barco e proteja-o contra a chuva.
- Substitua os componentes cujo funcionamento ou estado parecem duvidosos.

Mastro e massame

Não será sempre possível, mas, no entanto, recomenda-se:

- posicionar o mastro,
- retirar os objectos fixos e móveis,
- verificar os cabos e as tubagens,
- verificar as cavilhas, os dispositivos de tensão e restantes fixações quanto a possíveis surgimentos de desgaste ou rupturas,
- lavar todas as peças em alumínio com água doce,
- lavar todas as cordas com água doce e guardá-las em estado seco,
- Lavar todos os rolos-guia no mastro e na retaguarda. (lubrificar com massa lubrificante).

5. Comentários e notas finais

Este manual cumpre a Norma Europeia harmonizada EN 10240. Muitos destes aspectos parecer-lhe-ão óbvios. No entanto, esperamos que a dedicação a cada um dos capítulos o ajude a compreender os sistemas técnicos e as considerações que levaram a uma concepção específica. O sentido do manual deve ser, tal como é dito na Introdução, uma utilização fiel do iate.

Relativamente às questões que não são tratadas fazem parte, por exemplo, o equipamento pessoal de protecção. Este é responsabilidade exclusiva do superintendente do barco. É compreensível que, para todas as pessoas a bordo, tenham de estar disponíveis meios de salvamento pessoais. Também a aquisição e manutenção de um barco salva-vidas é responsabilidade do superintendente, além dos sinais de emergência, do kit de primeiros-socorros, das ferramentas de reparação, entre outros.
Uma vez que a directiva europeia relativa a barcos de desporto presta especial atenção à protecção contra incêndios, dever-se-á notar que os extintores têm de ser sujeitos a manutenção em intervalos de tempo regulares e que é responsabilidade do superintendente a de instruir a sua tripulação quanto ao seu manuseamento.
Quem estiver preparado para o caso de emergência, raramente terá de usar dos seus conhecimentos. Caso aconteça de facto uma emergência: o iate está equipado com os meios auxiliares correctos para todos estes casos.

Nota:

Trabalhamos activamente no desenvolvimento contínuo dos nossos barcos à vela. Compreenda, por isso, que reservamos o direito a alterações em termos de forma, equipamento e tecnologia. Por estes motivos, não serão aceites exigências devido aos dados, imagens e descrições existentes neste manual.

Caso o seu barco à vela esteja previsto com detalhes de equipamento que não se encontram descritos no manual ou sobre os quais não exista descrição no mapa do proprietário, contacte o seu parceiro de contrato para se informar acerca da operação e conservação correctas.

Uma vez que os iates fabricados pela **BAVARIA Yachtbau GmbH** são fundamentalmente vendidos no comércio especializado, não é estabelecido qualquer contrato entre o estaleiro e o cliente final.

BAVARIA Yachtbau GmbH não tem conhecimento de particularidade contratuais e não é estritamente necessário que o seu parceiro de contrato assuma as nossas condições de garantia na totalidade.

É, no entanto, absolutamente necessário que entre em contacto com o seu parceiro de contrato no caso de uma reclamação dentro do prazo de garantia.

6. Lista de manuais fornecidos

- Manual com declaração de conformidade
- Garantia do motor com as respectivas instruções de funcionamento
- Comprovativo de inspecção de gás com as respectivas instruções de funcionamento
- Lista de verificação de entrega
- Prospectos e descrições da construção em série

COMPROVATIVO DE IDENTIFICAÇÃO:

(a preencher pelo vendedor ou pelo parceiro do contrato)

1. Primeira drenagem: .....

2. Data (entrega ao proprietário): .....

3. Tipo de barco: .....

4. N.º do casco e/ou da estrutura: .....

5. Número de comissão: .....

6. Nome do iate: .....

7. Motor (fabricante e tipo): .....

8. Número do motor: .....

9. Engrenagem (fabricante, tipo, transmissão): .....

10. Hélice (fabricante, tipo, dimensões): .....

11. Vendedor, Representante (Nome/Morada): .....

.....

.....

12. Assinatura/Carimbo do vendedor: .....

Enviar de volta assinado para:

(Morada do vendedor)

Comprovativo de recepção

Nome:

Morada:

Proprietário da *BAVARIA Cruiser 40*
HIN DE-BAVB40H9B313

Assinatura: _____

7. Warranty

See warranty conditions of the dealer

Dealer:

Name:
Address:

is the representative of our firm who will offer you the necessary help should any problems arise. As soon as you are the owner, please fill in the following acknowledgement of receipt and give (or send) it back to the dealer with your signature, so you are able to claim your warranty.

Warranty conditions

see contract