



# **BAVARIA** **MANUEL DU PROPRIÉTAIRE**

## cruiser 46

## Table des matières

1.	Introduction	4
2.	Responsabilité du skipper	5
3.	A propos de ce manuel	6
3.1.	Manuels des produits sous-traités et intégrés (constructeurs d'équipements d'origine)	6
3.2.	Panonceaux	7
3.3.	Explication des remarques relatives aux dangers	8
4.	Catégorie de conception et certification	9
4.1.	Certification	9
4.2.	Identification du bateau et certification CE de la catégorie de conception	9
4.3.	Explications sur le numéro CIN et la plaque du constructeur	10
5.	Certification - Rapport de la GL	11
5.1.	« EC-Type Examination Certificates » de la GL pour la catégorie A	11
5.2.	Certificat GL pour la catégorie B	12
5.3.	Déclaration de conformité du constructeur du moteur	13
6.	Description du Cruiser 46	14
6.1.	Caractéristiques principales	14
6.2.	Dimensions des voiles	16
6.3.	Réservoirs fixes (sauf eaux noires)	18
6.4.	Vue de dessus du pont du bateau	20
6.5.	Légendes des plans de pont	21
7.	Systèmes (partiellement en option)	22
7.1.	Pompes de cale	22
7.2.	Plan d'éclairage	23
7.3.	Système électrique de bord	24
7.4.	Illustration de la paroi arrière du panneau 12 Volt avec légende des fusibles à fiche plate :	27
7.5.	Travaux sur les batteries	30
7.6.	Entretien des batteries	31
7.7.	Installation électrique à courant alternatif (CA)	32
7.8.	Circuit de carburant	36
7.9.	Système de gaz (option)	37
7.10.	Propulseur (option)	43
7.11.	Installation d'eaux noires (chasse d'eau des toilettes)	43
7.12.	Toilette et eaux usées	44
7.13.	Légende du plan des conduites du Cruiser 46 (cf. plan page suivante)	44
7.14.	Système de direction	46
7.15.	Dispositif de direction de secours	47
7.16.	Illustration de l'emplacement de rangement de la barre de secours	48
7.17.	Position de commande avec la barre de secours	48
7.18.	Guindeau/cabestan	49
7.19.	Système d'eau douce	50
8.	Navigaton et manœuvre	51
8.1.	Utilisation du moteur	51
8.2.	Moteur et sa périphérie	52
8.3.	Visibilité depuis les postes de barre	55

---

8.4.	Caractéristiques d'utilisation	55
8.5.	Feux de navigation	56
8.6.	Mouillage, amarrage et remorquage - Consignes de sécurité	56
8.7.	Prévention des collisions	58
8.8.	Ravitaillement en carburant	58
9.	Réflexions fondamentales	59
9.1.	Équipement de sécurité recommandé	59
9.2.	Mesures à prendre par mauvais temps	60
9.3.	Amarrage d'équipements non fixés à demeure	60
9.4.	Stabilité - Risque de perte de la stabilité	61
9.5.	Homme à la mer - Risque de chute par-dessus bord	62
9.6.	Aides à la remontée à bord	64
9.7.	Pinoches	66
9.8.	Aperçu de la plate-forme de bain avec échelle de bain et accès depuis le pont	67
9.9.	Généralités	67
9.10.	Envahissement/naufage - Danger de voies d'eau	68
9.11.	Danger d'incendie/protection contre l'incendie	69
9.12.	Accès à l'extincteur du pont/cockpit	71
9.13.	Issues de secours	71
9.14.	Vue de dessus des issues de secours	72
9.15.	Radeau de survie	72
9.16.	Schéma du cockpit avec les espaces de rangement des radeaux de survie	73
9.17.	Liste des passe-coque (pour le plan des passe-coque)	73
9.18.	Transport, grutage, cales de mises à l'eau et stockage	75
9.19.	Échouement	76
10.	Entretien/soins/travaux sur le bateau	77
10.1.	Entretien des installations électriques	77
10.2.	Intervalles d'entretien	78
10.3.	Réparations	81
10.4.	Hivernage	81
11.	Protection de l'environnement	83
12.	Remarques et consignes finales	85
12.1.	Liste des documentations fournies	85
13.	Déclaration de conformité	86
14.	Certificat d'identité, accusé de réception	88
15.	Confirmation de réception	89
16.	Espace réservé pour vos notes	90

## 1. Introduction

Pour votre propre sécurité, veuillez vous assurer que toutes les explications et tous les documents relatifs aux systèmes du bateau vous ont bien été remis par le propriétaire précédent. Veuillez conserver ce manuel du propriétaire dans un endroit sûr et remettez-le, le cas échéant, au nouveau propriétaire. Il est également recommandé de conserver le manuel à bord dans une pochette étanche.

Ce manuel a été conçu afin de vous aider à piloter votre Bavaria Cruiser 46 pour votre plaisir et en toute sécurité. 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 son fonctionnement et son entretien. En particulier avec les appareils requérant une alimentation d'eau de mer pour le refroidissement, il est impératif de prendre des mesures préventives avant de les mettre en marche (eau de refroidissement du système de climatisation, etc.). Veuillez vous familiariser avec le présent manuel et ceux des composants avant de prendre la mer et assurez-vous que quiconque barre ce bateau a bien lu ces documents.

S'il s'agit de votre premier voilier ou si vous n'êtes pas encore familiarisé avec les particularités d'un voilier confortable et sportif, nous vous conseillons, pour votre sécurité et votre confort, d'acquérir des connaissances sur la manœuvre et sur le fonctionnement de ce bateau avant de prendre la mer. Le constructeur ou votre concessionnaire vous renseignera volontiers sur les possibilités de formation qui vous permettront d'élargir ou de rafraîchir vos connaissances en ce domaine.

Malgré l'aptitude à la navigation du bateau et sa catégorie de conception, une sécurité contre la grosse mer et les vents forts ne peut pas être garantie. Faites toujours attention au vent et au courant. Avant un tour en mer, testez toujours les capacités, l'endurance et surtout la qualification de votre équipage.

Comme l'étendue de la livraison dépend de la commande, certaines descriptions et illustrations de l'équipement de votre bateau peuvent différer. Dans le but de pouvoir adapter nos yachts aux normes techniques en progrès permanent, nous nous réservons le droit de procéder à des modifications de forme, équipement et technique. Aucune réclamation relative aux informations, illustrations et descriptions du présent manuel ne peut par conséquent être reconnue.

BAVARIA YACHTBAU GmbH vous souhaite la bienvenue dans le cercle des propriétaires de yachts BAVARIA et vous remercie de l'acquisition de votre yacht, ainsi que de votre confiance dans nos produits.

Votre concessionnaire, au même titre que la direction et le personnel de la société BAVARIA YACHTBAU GmbH, vous souhaitent beaucoup de plaisir avec votre nouveau voilier.

**Bon voyage, bon vent et, comme on le dit chez nous : toujours une largeur de main d'eau sous la quille !**

Votre BAVARIA YACHTBAU GmbH

Direction

Constantin von Bülow



## 2. Responsabilité du skipper

**Le propriétaire/skipper est le seul responsable et doit se conformer aux règles de base suivantes :**

1. Informez-vous des limites d'utilisation de votre bateau !
2. Observez les prescriptions de la réglementation maritime - Seeschiffsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO) - ou les règles en vigueur dans la zone maritime que vous avez choisie et que vous parcourez.
3. Efforcez-vous de repérer les hommes, animaux et objets à la mer.
4. Assurez-vous que les conditions de vent et de mer prévues correspondent bien toujours à la catégorie de votre bateau et que votre équipage est en mesure d'y faire face.
5. Veillez à tout moment à la sécurité de l'équipage et des passagers.
6. Ne naviguez jamais sous l'emprise de l'alcool et/ou de drogues/médicaments.
7. Faites en sorte que l'équipage soit bien entraîné et informé en particulier de l'emplacement et de l'utilisation des équipements de sécurité (gilets de sauvetage, radeaux de survie, signaux de détresse, etc.).
8. Réduisez la vitesse en cas de mauvaise visibilité, mer houleuse, hommes à la mer, bateaux et objets flottants à proximité.
9. Ne surestimez pas vos propres connaissances ! Il est raisonnable et recommandé de demander conseil à temps aux autorités, services compétents ou skippers expérimentés et de se procurer les informations spécifiques.
10. Exercez-vous avec vos invités et les membres de l'équipage aux manœuvres importantes, en particulier à la manœuvre d'homme à la mer. Chaque personne à bord doit être capable d'exécuter de façon autonome cette manœuvre – même le conducteur de bateau le plus expérimenté peut tomber à la mer et devoir être sauvé.
11. A intervalles réguliers et quand des manques sont notés, faites entretenir et réparer votre embarcation dans les règles par des spécialistes.
12. Orientez-vous sur les prescriptions de la zone parcourue. Ceci concerne également les prescriptions relatives à la présence d'équipements de sécurité, au permis bateau et au respect de l'environnement.
13. Le niveau d'eau dans le fond de cale doit être vérifié à intervalles réguliers. L'eau de cale ou tout autre liquide nuit à la stabilité du bateau et par conséquent à la sécurité.
14. Malgré l'aptitude à la navigation du bateau et la catégorie de certification, une sécurité contre la grosse mer, les vents forts et le courant ainsi que les phénomènes qui y sont liés, ne peut pas être garantie. Faites toujours attention au vent et au courant. Avant un voyage en mer, prenez toujours en compte les capacités et la qualification de votre équipage.
15. Ce bateau ne doit être barré que par des personnes satisfaisant aux exigences légales respectives. Entre-temps, de nombreux pays exigent un permis bateau ou tout autre permis légal. Informez-vous par conséquent des conditions locales avant le départ.

### Préparatifs

**Préparez toute excursion avec le plus grand soin, même si elle vous semble courte et sans problèmes ou danger particulier, car les conditions météorologiques peuvent changer du tout au tout et des accidents à bord sont possibles, même sans houle, ni intempéries.**



**Une bonne préparation permet normalement d'éviter les cas d'urgence. Si un cas d'urgence devait toutefois se produire, le bateau doit être doté des équipements auxiliaires appropriés pour y faire face. En tant que skipper, vous assumez la responsabilité pour l'équipement de votre yacht !**

### 3. A propos de ce manuel

Le présent manuel a été élaboré pour votre propre sécurité et pour vous aider à utiliser votre bateau. Il contient des indications et des informations sur les installations et appareils qui y sont montés. Veuillez vous familiariser avec le présent manuel et ceux des composants avant de prendre la mer et assurez-vous que quiconque barre ce bateau a bien lu ces documents. Le présent manuel satisfait aux prescriptions relatives aux bateaux de plaisance et ne doit pas être considéré comme un mode d'emploi exhaustif. La condition pour le succès d'un tour en bateau est une expérience suffisante de la mer qui vous permet de vous comporter de manière appropriée dans n'importe quelle situation. Un manuel **ne remplace pas** l'expérience, une formation de marin et le bon sens !

#### 3.1. Manuels des produits sous-traités et intégrés (constructeurs d'équipements d'origine)

Le présent manuel, conforme aux normes CE, ne contient aucune information du constructeur sur les installations et les éléments d'équipement livrés. Vous trouverez les explications et des consignes d'utilisation détaillées pour ces appareils dans les manuels originaux des constructeurs (OHH). Ceux-ci sont joints à vos documents quand les options concernées ont été installées dans votre yacht.

Vous trouverez ici une liste de ces manuels :

- » moteur avec mode d'emploi
- » pilote automatique
- » générateur
- » feux de navigation
- » pompes de cale
- » batteries
- » chauffe-eau
- » chauffage
- » système de climatisation
- » instruments
- » extincteurs mobiles
- » guindeau
- » chargeur de batterie/surveillance
- » radio VHF
- » réfrigérateur
- » chaîne stéréo

### 3.2. Panonceaux

Le Bavaria Cruiser 46 et le manuel comportent des symboles imagés (pictogrammes) pour prévenir le propriétaire/skipper et l'équipage des impératifs à respecter en matière de sécurité et des précautions indispensables pour utiliser et piloter le bateau. Vous trouverez entre autres les symboles suivants sur votre bateau. Ils doivent à tout moment être respectés.



**Danger** (avec texte de remarque)  
Ce symbole peut être en couleurs ou en noir et blanc (cf. chapitres suivants).



Consultez le manuel. Des informations spécifiques au composant/système y sont fournies.



Danger dû à l'électricité  
Danger dû à la tension électrique



Nable de remplissage du carburant : la lettre « D » signifie « Diesel »



Risque d'incendie - Danger



Position de la sangle pour un levage sûr du bateau



Extincteurs : peut indiquer également un local où sont installés des extincteurs.



Ouverture de vidage de l'extincteur de l'extérieur



Risque de tomber à la mer



Espace de rangement pour équipements et gilets de sauvetage ou radeaux de survie



Issue de secours



Lieu de rangement du radeau de survie



Appareils fonctionnant dans une plage de fréquence radio sur la base d'ondes électromagnétiques : radar



Ne pas pénétrer / risque d'écrasement



Issue de secours accessible par marche supplémentaire ou échelle



Risque de glissement



Produits chimiques corrosifs ou irritants



Pièces brûlantes/risque de brûlure

### 3.3. Explication des remarques relatives aux dangers

Dans de nombreux chapitres du manuel du propriétaire, vous trouverez des remarques relatives au bon fonctionnement, à l'entretien ou aussi aux dangers. Pour plus de clarté, nous les avons encadrés ou placés dans des triangles d'avertissement, en partie tramés. Les pictogrammes sont toujours accompagnés d'un texte de remarque.



Observez toujours les règles de navigation ! En tant que **Skipper**, vous assumez la responsabilité du bateau et du bien-être de l'équipage.

N'enlevez, ni ne couvrez jamais un panneau de sécurité. Remplacez dans les plus brefs délais tout panneau d'avertissement endommagé ou disparu.

#### **Danger**

---



Indique la présence d'une source de danger extrême et réelle susceptible d'entraîner la mort ou des blessures ou dommages irréparables et irréversibles si aucune mesure préventive appropriée n'est prise.

#### **Avertissement**

---



Indique la présence d'une source de danger susceptible d'entraîner des blessures ou la mort si aucune mesure préventive appropriée n'est prise.

#### **Attention**

---



Indique un rappel des mesures de sécurité ou attire l'attention sur des procédures potentiellement dangereuses ou susceptibles d'entraîner des blessures ou des endommagements du bateau ou de ses composants.

#### **Information**

---



Remarque relative à des situations ou conseils utiles et importants susceptibles de rehausser la sécurité lors de l'utilisation du bateau.

## 4. Catégorie de conception et certification

Ce bateau porte le label CE, illustré ci-contre à droite. Ce label indique que les exigences de la directive UE 94/25/CE relative aux bateaux de plaisance, amendée par la directive 2003-44-CE, sont satisfaites. La catégorie de conception attribuée au bateau est expliquée au chapitre suivant :



**Le voilier Bavaria Cruiser 46 est classé dans la catégorie de conception A ou B.**

Catégorie A : un bateau de catégorie de conception A est conçu pour de grands voyages au cours desquels le vent peut dépasser la force 8 sur l'échelle de Beaufort et les vagues une hauteur significative de 4 mètres et pour lesquels l'autarcie de ces bateaux est, dans une large mesure, suffisante. En sont exceptées les conditions extrêmes comme par exemple les ouragans ou les tornades.

Catégorie B : un bateau de catégorie de conception B est conçu pour des voyages au large des côtes au cours desquels les vents peuvent aller jusqu'à la force 8 incluse (échelle de Beaufort) et les vagues atteindre une hauteur (significative) allant jusqu'à 4 mètres.

Ces conditions peuvent être rencontrées lors de grands voyages et à proximité des côtes quand le bateau est exposé sans protection aux vents et aux vagues sur des dizaines de milles nautiques. Ces conditions peuvent exister aussi dans les eaux intérieures avec les hauteurs de vagues correspondantes.

### 4.1. Certification

La directive CE prévoit entre autres pour les yachts de cette taille le module de certification B+C délivré par un « organisme notifié ». L'organisme de contrôle agréé en conformité avec la directive européenne relative aux bateaux de plaisance et mandaté par nos soins est la société **Germanischer Lloyd**, Hambourg.

### 4.2. Identification du bateau et certification CE de la catégorie de conception

#### a. Identification

Le numéro d'immatriculation de la coque a été apposé à l'arrière côté tribord (numéro CIN). Il se compose d'une combinaison unique de chiffres et de lettres. Cf. à ce propos l'explication suivante de la composition de ce numéro.

#### b. Plaque signalétique (plaque du constructeur)

La plaque signalétique apposée dans le cockpit sur le poste de barre correspond à une exigence de la directive. Celle-ci prescrit certaines indications qui sont expliquées ci-dessous.

Bavaria Yachtbau GmbH Bavariastrasse 1 - D-97232 Giebelstadt Sailing Yacht „Cruiser 46“		
Category	A	B
Max.	10	16
Max.  +	1.737kg	2.349kg

### 4.3. Explications sur le numéro CIN et la plaque du constructeur

Le **numéro CIN** se compose d'un code de pays. Chez Bavaria, celui-ci commence par les deux lettres DE pour l'Allemagne, suivies du code à trois caractères du chantier naval, BAV. Les cinq lettres et/ou chiffres qui suivent sont attribués par le chantier naval et sont gérés en interne chez Bavaria. L'avant-dernière lettre indique le mois de début de la construction (A-janvier, B-février, C-mars, etc.), le chiffre suivant indiquant le dernier chiffre de l'année du début de la construction. Les deux derniers chiffres indiquent l'année du modèle, et donc par exemple 14 pour l'année 2014.

La plaque du constructeur est apposée dans la zone du cockpit et présente, en lettres noires sur fond blanc, les informations suivantes.

#### ▪ **Catégorie de conception A ou B**

**Catégorie A** : Un bateau de catégorie de conception A est conçu pour de grands voyages au cours desquels le vent peut dépasser la force 8 sur l'échelle de Beaufort et les vagues une hauteur significative de 4 mètres et pour lesquels l'autarcie de ces bateaux est, dans une large mesure, suffisante. En sont exceptées les conditions extrêmes comme par exemple les ouragans ou les tornades.

**Catégorie B** : Un bateau de catégorie de conception B est conçu pour des voyages au large des côtes au cours desquels les vents peuvent aller jusqu'à la force 8 incluse (échelle de Beaufort) et les vagues atteindre une hauteur (significative) allant jusqu'à 4 mètres.

Ces conditions peuvent être rencontrées lors de grands voyages et à proximité des côtes quand le bateau est exposé sans protection aux vents et aux vagues sur des dizaines de milles nautiques. Ces conditions peuvent exister aussi dans les eaux intérieures avec les hauteurs de vagues correspondantes.

#### ▪ Max. = 10

Nombre maximal de personnes recommandé par le constructeur, quand le bateau se trouve dans la zone maritime (hauteur des vagues et force du vent) correspondant à sa catégorie de conception A.

#### ▪ Max. = 16

Nombre maximal de personnes recommandé par le constructeur, quand le bateau se trouve dans la zone maritime (hauteur des vagues et force du vent) correspondant à sa catégorie de conception B.

#### ▪ Max. + = 1 737 kg

Charge maximale comprenant 10 personnes (de chacune 75 kg), réserves, provisions et équipement personnel. Le contenu des réservoirs n'est pas pris en compte.

#### ▪ Max. + = 2 349 kg

Charge maximale comprenant 16 personnes (de chacune 75 kg), réserves, provisions et équipement personnel. Le contenu des réservoirs n'est pas pris en compte.



Marquage CE certifiant que le bateau a été planifié et construit en conformité avec les exigences de la directive.

## 5. Certification - Rapport de la GL

### 5.1. « EC-Type Examination Certificates » de la GL pour la catégorie A



**EC Type Examination Certificate**

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

Record-No.:	<b>92086-1/1</b>
Manufacturer:	Bavaria Yachtbau GmbH Bavariastraße 1 97232 Giebelstadt
Manufacturer's marking:	Bavaria Cruiser 46
CIN-No.	DE-BAV L46A1 H 314
Description:	Sailing Yacht, L <sub>H</sub> = 13,60 m, B <sub>H</sub> = 4,35 m, T <sub>deep keel</sub> = 2,17m, T <sub>shallow keel</sub> = 1,80 m
Boat design category:	A - "Ocean"
Module:	B - „EC type-examination“, Annex VII of the Directive
Basis of examination:	EN ISO 10087, EN ISO 14945, EN ISO 15085, EN ISO 10240, EN ISO 12215-5/6/8/9, EN ISO 12217-2, EN ISO 12216, EN ISO 9093, EN ISO 11812, EN ISO 15083, EN ISO 14946, EN ISO 9094-1, EN ISO 15084, EN ISO 21487, EN ISO 10088, EN ISO 10133, EN ISO 13297, EN ISO 13929, EN ISO 10239, EN ISO 8099
Number of persons recommended:	10
Loaded displacement mass (mLDC), kg:	15091 (deep keel), 15379 (shallow keel)
Maximum load (mMTL), kg:	2981
Maximum rated engine power, kW:	55

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

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

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

Hamburg, 12.09.2013

**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

## 5.2. Certificat GL pour la catégorie B

**EC Type Examination Certificate**

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

Record-No.:	<b>92086-1/2</b>
Manufacturer:	Bavaria Yachtbau GmbH Bavariastraße 1 97232 Giebelstadt
Manufacturer's marking:	Bavaria Cruiser 46
CIN-No.	DE-BAV L46A1 H 314
Description:	Sailing Yacht, L <sub>H</sub> = 13,60 m, B <sub>H</sub> = 4,35 m, T <sub>deep keel</sub> = 2,18m, T <sub>shallow keel</sub> = 1,82 m
Boat design category:	B - "Offshore"
Module:	B - „EC type-examination“, Annex VII of the Directive
Basis of examination:	EN ISO 10087, EN ISO 14945, EN ISO 15085, EN ISO 10240, EN ISO 12215-5/6/8/9, EN ISO 12217-2, EN ISO 12216, EN ISO 9093, EN ISO 11812, EN ISO 15083, EN ISO 14946, EN ISO 9094-1, EN ISO 15084, EN ISO 21487, EN ISO 10088, EN ISO 10133, EN ISO 13297, EN ISO 13929, EN ISO 10239, EN ISO 8099
Number of persons recommended:	16
Loaded displacement mass (mLDC), kg:	15703 (deep keel), 15991 (shallow keel)
Maximum load (mMTL), kg:	3593
Maximum rated engine power, kW:	55

## Results of examination:

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

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

## Other documentation:

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

Hamburg, 12.09.2013

**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

5.3. Déclaration de conformité du constructeur du moteur

# 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
<b>Annex I.B – Exhaust Emissions</b>		
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
<b>EMC Directive</b>	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

## 6. Description du Cruiser 46

### 6.1. Caractéristiques principales

#### 6.1.1. Dimensions principales des versions Standard et à quille courte de catégorie A

Description dimension	Dés.	Quille profonde (cat A)	Quille courte (cat A)
Longueur hors tout sans ferrure d'étrave (coque)	$L_H$	13,60 m	13,60 m
Bau - coque	$B_H$	4,35 m	4,35 m
Longueur de flottaison	$L_{WL}$	12,90 m	12,92 m
Hauteur du bateau à partir de la ligne de flottaison, hauteur de passage *	$H_a$	env. 21,20 m	env. 21,20 m
Tirant d'eau maximum	$T_{MAX}$	2,17 m	1,80 m
Hauteur latérale au milieu du bateau	$T_{DWL/2}$	3,53 m	3,16 m
Tirant d'eau coque	$T_C$	0,64 m	0,65 m

#### 6.1.2. Dimensions principales des versions Standard et à quille courte de catégorie B

Description dimension	Dés.	Quille profonde (cat B)	Quille courte (cat B)
Longueur hors tout sans ferrure d'étrave (coque)	$L_H$	13,60 m	13,60 m
Bau - coque	$B_H$	4,35 m	4,35 m
Longueur de flottaison	$L_{WL}$	12,96 m	12,98 m
Hauteur du bateau à partir de la ligne de flottaison, hauteur de passage *	$H_a$	env. 21,20 m	env. 21,20 m
Tirant d'eau maximum	$T_{MAX}$	2,18 m	1,82 m
Hauteur latérale au milieu du bateau	$T_{DWL/2}$	3,53 m	3,16 m
Tirant d'eau coque	$T_C$	0,66 m	0,67 m

\* La hauteur de passage  $H_a$  peut excéder la cote critique sous les ponts, les lignes à haute tension ou autres. Cette dimension indique la distance entre la surface de l'eau et la bordure supérieure des superstructures, sans tenir compte d'éventuelles antennes, ni de réflecteur radar, et n'inclut pas non plus les dimensions d'accessoires optionnels ou montés ultérieurement. Corrigez impérativement cette dimension en fonction des appareils que vous avez installés. Notez la dimension en résultant dans le manuel du propriétaire avec indication de la date ; si vous avez fait des copies du manuel, reportez-y ces indications.

## 6.1.3. Déplacement, poids

**Avertissement**

Le poids du bateau ne doit jamais excéder le poids max. recommandé par le constructeur. Chargez donc le bateau avec précaution et en répartissant uniformément la charge. Les charges doivent être placées le plus bas possible pour garantir l'assiette et la gîte prévues par les constructeurs ; veuillez noter que les charges supplémentaires haut placées dans le bateau nuisent grandement à la stabilité de celui-ci.

Les poids suivants représentent la base de la stabilité déterminée selon la norme EN-ISO :

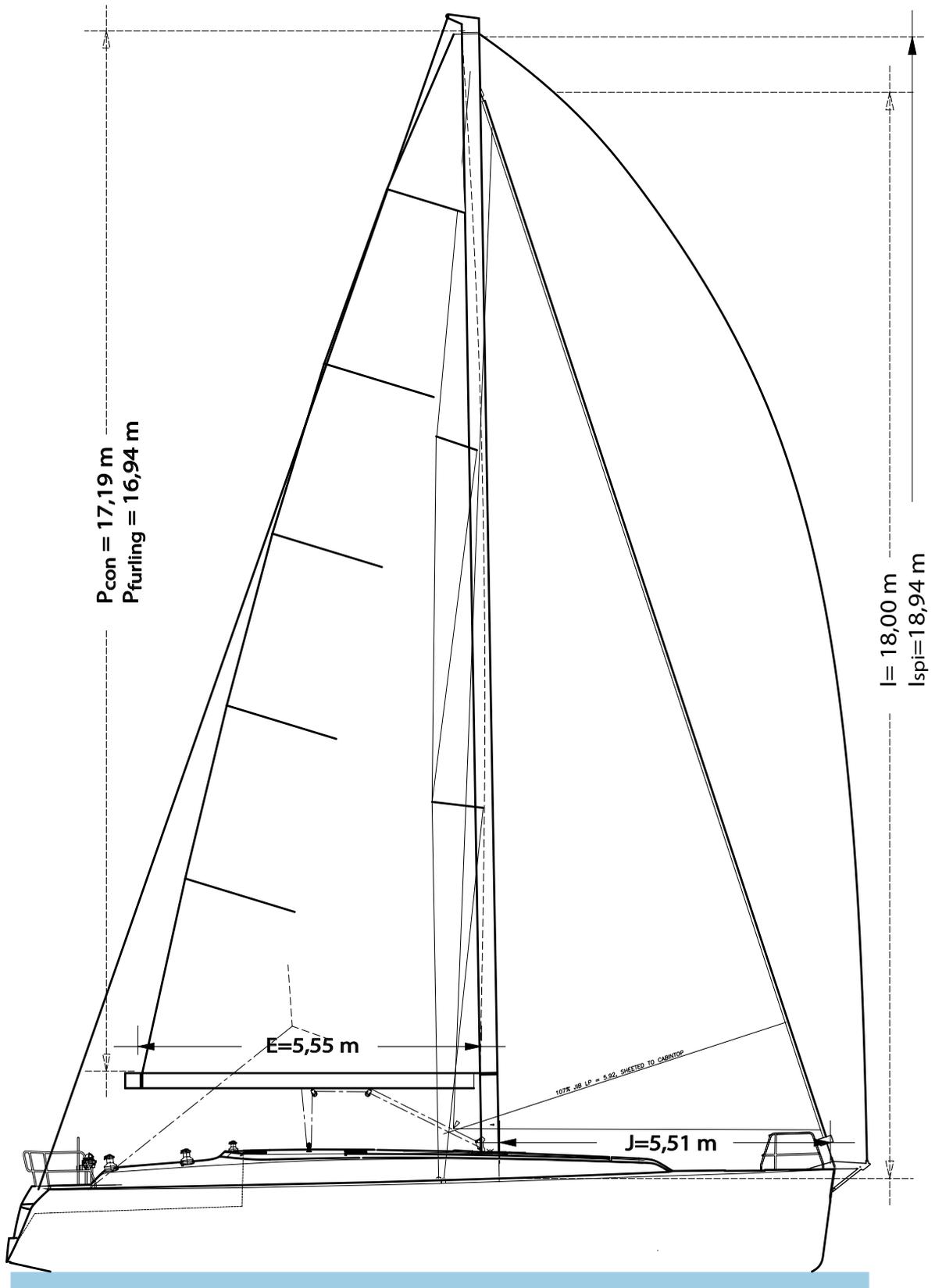
Description	Abréviation	Valeur
Poids du bateau non chargé (poids à vide), y compris moteur d'entraînement (quille profonde), cat. A et B	$m_{LCC}$	12 110 kg
Poids du bateau non chargé (poids à vide), y compris moteur d'entraînement (quille courte), cat. A et B	$m_{LCC}$	12 398 kg
Poids maximal des personnes (10 personnes), chacune pesant en moyenne 75 kg		750 kg
Poids maximal des personnes (16 personnes), chacune pesant en moyenne 75 kg		1 200 kg
Bagages personnels et charges supplémentaires, cat. B		240 kg
Bagages personnels et charges supplémentaires, cat. A		150 kg
Charge maximale sur plaquette du constructeur, catégorie A, avec 10 personnes		1 737 kg
Charge maximale sur plaquette du constructeur, catégorie B, avec 16 personnes		2 349 kg
Remplissage du réservoir de carburant fixe (kg) (niveau de remplissage maximal)		179 kg
Remplissage du réservoir d'eau douce fixe (kg) (niveau de remplissage maximal)		360 kg
Remplissage d'autres liquides (kg) (niveau de remplissage maximum)		120 kg
Radeau de survie		50 kg
Pièces de rechange, approvisionnement et charge utile (le cas échéant)		397 kg
Équipement en option (en plus de l'équipement de base)		585 kg
Poids de la charge utile maximale (catégorie B, pour les deux variantes de quille)	$m_{MTL}$	3 593 kg
Poids de la charge utile maximale (catégorie A, pour les deux variantes de quille)	$m_{MTL}$	2 981 kg
Autres bateaux de plaisance à bord du bateau		77 kg
Marges pour calculs et impondérables		313 kg
Poids du bateau à pleine charge, version quille profonde, catégorie A	$m_{LDC}$	15 091 kg
Poids du bateau à pleine charge, version quille courte, catégorie A	$m_{LDC}$	15 379 kg
Poids du bateau à pleine charge, version quille profonde, catégorie B	$m_{LDC}$	15 703 kg
Poids du bateau à pleine charge, version quille courte, catégorie B	$m_{LDC}$	15 991 kg

## 6.2. Dimensions des voiles

Description dimension	Dés.	Standard
<b>Grand-voile</b>		
Longueur de guindant de grand-voile (vit-de-mulet à tête) (enroulement)	P	17,19 (16,94) m
Longueur de bordure de grand-voile (vit-de-mulet à point d'écoute)	E	5,55 m
Surface de grand-voile, enroulement dans le mât (Elvström-EMS)	$A_{MS}$	env. 47 - 54 m <sup>2</sup>
Surface de grand-voile standard	$A_{MS}$	env. 56 m <sup>2</sup>
<b>Voile d'avant (foc standard et spinnaker)</b>		
Hauteur début d'étai avant (pont à haut d'étai avant)	I	17,91 m
Étai avant à bord avant du mât	F	5,53 m
Surface de foc à enrouleur (enroulement standard 106 % exclusif)	$A_{FT}$	51,7 (52,30) m <sup>2</sup>
Surface de gennaker (croisière)	$A_{Sp}$	148,4 m <sup>2</sup>
<b>Surfaces de voile</b>		
Surface de voile réelle au près max. (ISO 12217-2), foc à enroul. standard et grand-voile standard	$A_S$	108,3 m <sup>2</sup>

Le bateau, et en particulier le gréement, sont dimensionnés pour les voiles spécifiées par Bavaria ; ceci s'applique surtout aux tailles, aux dimensions des bords de voiles et aux grammages ; ne remplacez les voiles que par des voiles équivalentes.

## 6.2.1. Plan de voile (options grand-voile à enrouleur, gennaker inclus)



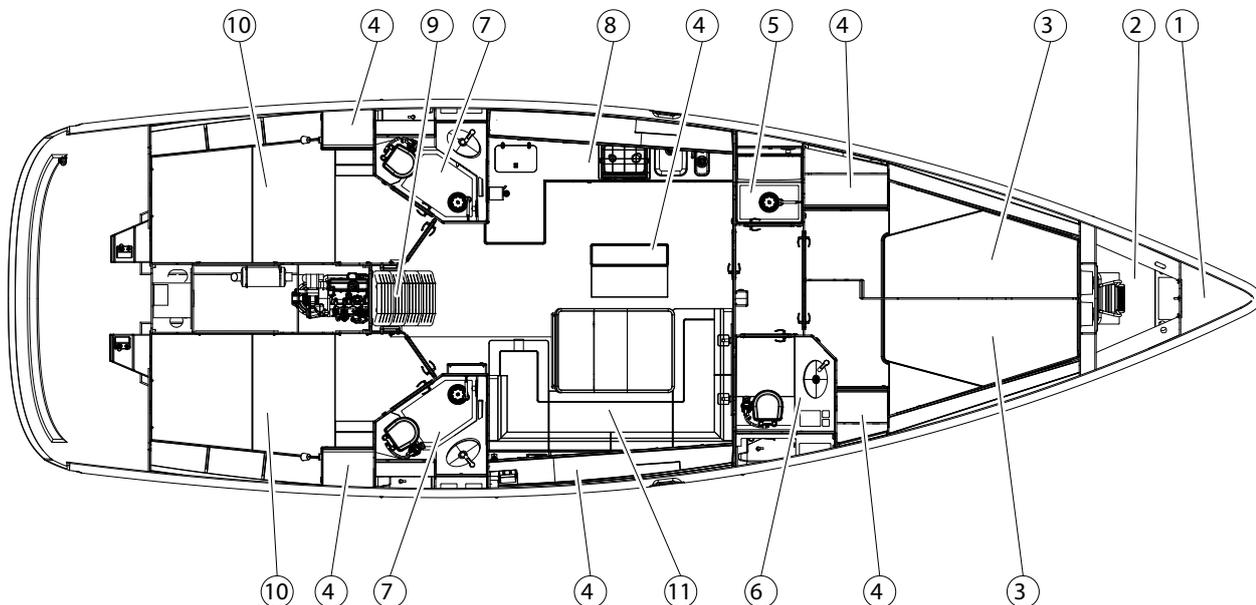
### 6.2.2. Charge maximale recommandée

La charge utile maximale, selon la loi relative au calcul de la stabilité, comprend les éléments individuels ci-dessous :

- Poids de toutes les personnes (chacune d'elle pesant env. 75 kg)
- Bagages personnels des personnes à bord et provisions
- Equipement non inclus dans le poids à vide du bateau
- Charge utile (payload)
- Consommables (diesel, eau douce)

### 6.2.3. Plan du bateau

Désignation	Description
1	Baille à mouillage
2	Espace de rangement des voiles
3	Avant du bateau (couchette double) (partiellement en option : « cloison amovible »)
4	Armoire / espace de rangement
5	Douche
6	Toilette avec lavabo
7	Toilette (avec douche en option), lavabo
8	Cambuse avec cuisinière, évier, réfrigérateur, micro-ondes (option)
9	Descente / compartiment moteur
10	Couchette arrière (couchette double)
11	Banquette avec table (table avec rangement de cartes en option)



### 6.3. Réservoirs fixes (sauf eaux noires)

#### Avertissement



Veillez noter que le contenu nominal des réservoirs peut dans certaines circonstances ne pas être complètement utilisé en raison de l'état de chargement, ainsi que de l'assiette et de la gîte. Assurez-vous de prévoir une réserve de 20 % du contenu nominal du réservoir

## 6.3.1. Réservoir de carburant

Désignation	Emplacement	Capacité maxi (l)	Emplacement du nable de remplissage	Poss. de vidange
Réservoir de diesel pour entraînement, générateur et chauffage en option	Sous la couchette arrière tribord	210	Sur le poste de barre tribord, sous la trappe dans le plancher du cockpit (avec indication Diesel)	uniquement par le haut, via le couvercle d'inspection

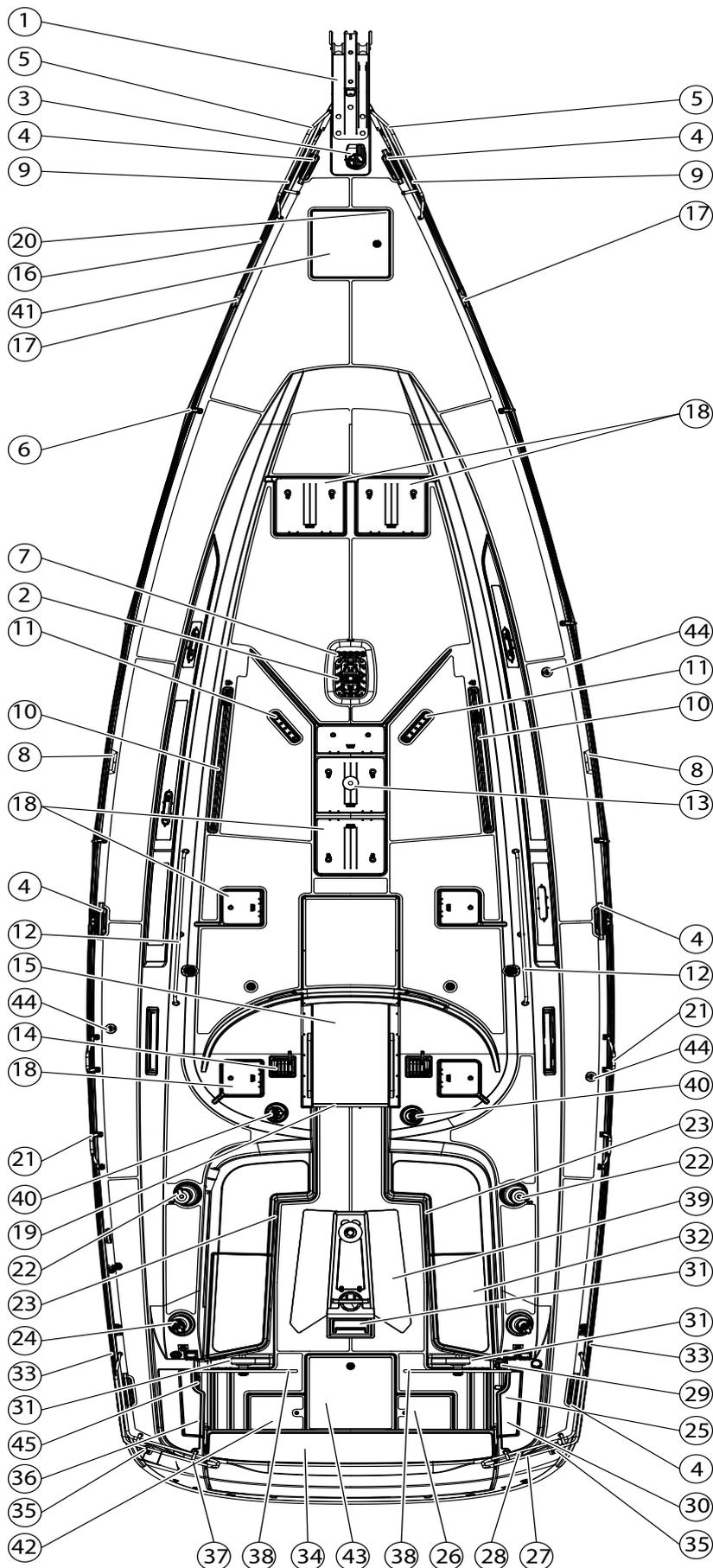
## 6.3.2. Réservoirs d'eaux usées

Désignation	Emplacement	Capacité maxi (l)	Emplacement de l'ouverture de vidange	Poss. de vidange
Réservoir d'eaux noires	Toilette/douche avant (tribord), derrière le revêtement au-dessus du lavabo	70	Côté pont, tribord, directement au-dessus du réservoir	Hors bords via soupape de fond, soupape de fond sous évier correspondant
Réservoir d'eaux noires	Toilette/couche toilette (bâbord), derrière le revêtement au-dessus du lavabo	70	Côté pont, bâbord, directement au-dessus du réservoir	Hors bords via soupape de fond, soupape de fond sous évier correspondant
Réservoir d'eaux noires	Toilette/douche (tribord), derrière le revêtement au-dessus du lavabo	70	Côté pont, tribord, directement au-dessus du réservoir	Hors bords via soupape de fond, soupape de fond sous évier correspondant

## 6.3.3. Réservoirs supplémentaires

Désignation	Emplacement	Capacité maxi (l)	Emplacement du nable de remplissage	Poss. de vidange
Réservoir d'eau douce	sous la couchette avant du bateau, prélèvement central, pompe d'eau douce sous la couchette	150	intégré dans le cadre de l'écotille de pont avant	aucune
Réservoir d'eau douce	Sous la couchette arrière, côté bâbord	210	Sous le pont latéral bâbord, sous la trappe du poste de barre	aucune

6.4. Vue de dessus du pont du bateau



## 6.5. Légendes des plans de pont

Pos.	Composant	Pos.	Composant
1	Ferrure d'étrave (option)	23	Fenêtre de cockpit
2	Pied de mât	24	Winch de gennaker (option)
3	Guindeau él. (option)	25	Tableau de bord moteur (sous le siège du barreur)
4	Taquet	26	Nable de remplissage de diesel (sous la trappe du poste de barre tribord)
5	Balcon avant	27	Balcon arrière tribord
6	Chandelier de filière	28	Feu de poupe (feu de navigation)
7	Passe-câble	29	Prise de quai 230/110 V
8	Cadènes de hauban	30	Pompe de cale manuelle
9	Feu de proue (feu de navigation)	31	Traceur de cartes (option)
10	Rail de génois	32	Banquette-coffre (av. barre de secours tribord)
11	Renvoi plat pont	33	Ventilation réservoir (coque)
12	Main courante	34	Plate-forme de bain
13	Aérateur de pont (dans l'écouille de pont)	35	Ferrure de pataras
14	Bloqueur	36	Douche de cockpit
15	Écouille coulissante	37	Balcon arrière bâbord
16	Filières	38	Barres à roue
17	Écubier	39	Table de cockpit
18	Panneau de pont	40	Winch de drisse
19	Porte de descente	41	Écouille, espace de rangement des voiles
20	Nable de remplissage d'eau (réservoir d'eau avant) (sous l'écouille de rangement des voiles)	42	Nable de remplissage d'eau (réservoir d'eau arrière) (sous la trappe du poste de barre bâbord)
21	Portière de filières bâbord/tribord	43	Espace de rangement avec extincteur
22	Winch de génois	44	Aspiration pont du rés. matières fécales
		45	Caisson à bouteilles de gaz

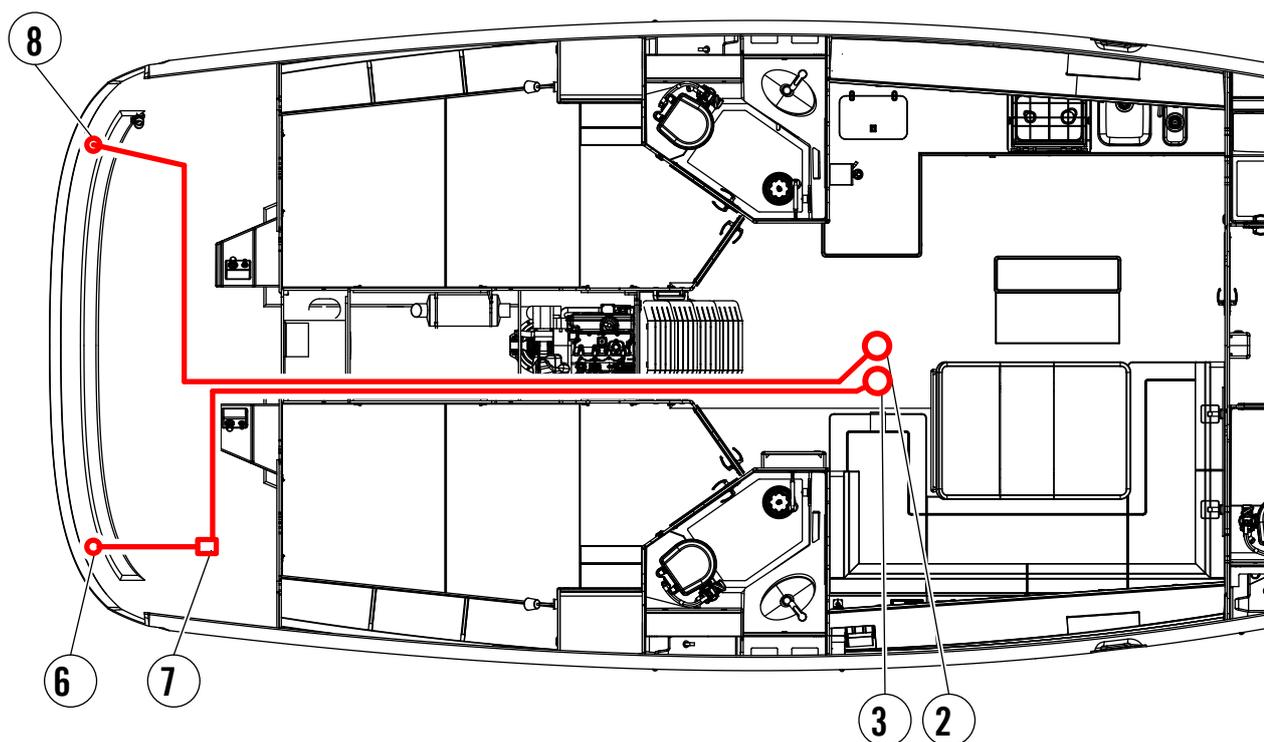
## 7. Systèmes (partiellement en option)

### 7.1. Pompes de cale

Les pompes de cale sont montées de la manière suivante :

Emplacement	Fonctionnement	Désignation	Débit de refoulement (l/min)	Parties de cale
Cockpit arrière côté tribord, directement à côté de la commande moteur, aspiration dans cale de carré, accès couvercle dans plancher de carré (entre la cambuse et le sofa du carré)	manuel	Whale Smartbail 5021B	38,5 à 45 courses	Carré, toutes les parties de cale via élément de liaison
Cale de carré, à côté de la crépine d'aspiration de la pompe manuelle (cf. ci-dessus)	électrique	Whale Supersub 1100	69	comme ci-dessus

#### 7.1.1. Pompes de cale et leur emplacement à bord



Cette illustration provient du plan du système d'eaux usées et ne comporte par conséquent que les composants des pompes de cale.

Pos.	Désignation de composant	Pos.	Désignation de composant
8	Sortie de pompe de cale électrique	2	Pompe de cale électrique
6	Sortie de pompe de vidange manuelle	7	Pompe de vidange manuelle dans le cockpit, tribord, derrière le poste de barre
3	Crépine de pompe de vidange manuelle		

## Information sur les pompes de cale



- » **Les pompes de cale électriques ne fonctionnent qu'actionnées par un bouton.**
- » Les cales doivent être contrôlées à chaque mise à l'eau du bateau. Une faible quantité d'eau est tout à fait normale. De grandes quantités de liquide ou l'apparition de carburant ou d'huile requièrent cependant une analyse immédiate des causes possibles. Ne jamais évacuer de carburant ou d'huile par dessus bord quand le bateau est à flot.
- » Contrôlez le fonctionnement des pompes et éliminez régulièrement les corps étrangers de la zone d'aspiration.
- » Il est recommandé de toujours disposer à bord d'un seau ou d'une écope de secours. Assurez-vous que ceux-ci sont bien fixés et accessibles.
- » Les pompes de cale ne sont pas prévues pour empêcher le bateau de sombrer en cas de pénétration d'eau ; les fuites doivent être immédiatement éliminées.

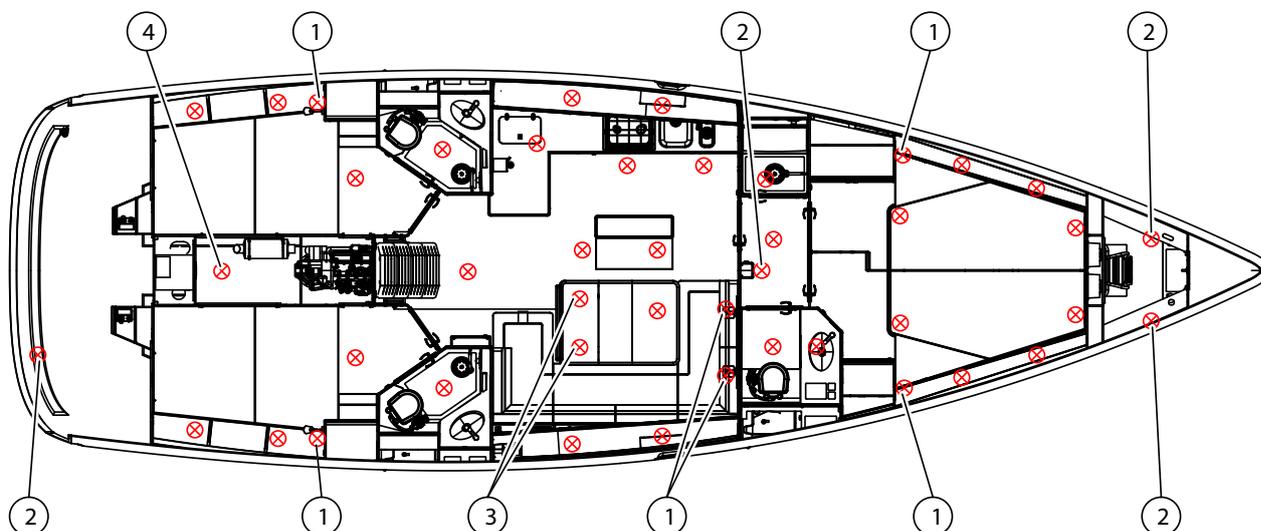
### Avertissement - Danger



N'utilisez jamais de liquides inflammables (par ex. de l'essence) pour le nettoyage des cales, même si elles sont fortement encrassées. Danger d'explosion !

## 7.2. Plan d'éclairage

Les figures ci-dessous montrent la répartition de l'éclairage à bord :



Désignation	Description
1	Lampe halogène (lampe de lecture, lampe de cloison, lampe de table, lampe de navigation)
2	Feux de navigation (pont)
3	LED de ciel étoilé, blanc/rouge
4	Éclairage de table de cockpit (option)
sans numéro	LED de ciel étoilé, LED de montage

### 7.3. Système électrique de bord



**Attention** - Observez systématiquement et intégralement les instructions suivantes.

- » Débranchez les batteries et enlevez-les quand vous remisez le yacht pour l'hiver (dans les régions froides) ou quand vous ne comptez pas l'utiliser pendant une période prolongée. Veillez à toujours déconnecter d'abord la borne négative, puis la borne positive. Au rebranchement, connectez d'abord la borne positive, puis la borne négative.
- » **Ne** travaillez **jamais** sur une installation électrique lorsqu'elle est encore sous tension.
- » **Ne** coupez **jamais** l'alimentation de quai lorsqu'elle est encore en cours d'utilisation.
- » **Ne** modifiez **jamais** en propre régie l'installation électrique ou sa documentation/ses dessins ; les modifications et les travaux d'entretien doivent être exécutés et consignés de façon conforme.
- » **Ne** modifiez **jamais** les intensités de courant indiquées (A) des disjoncteurs sur les consommateurs protégés.
- » **Ne** remplacez ni n'installez **jamais** d'appareils électriques excédant l'intensité de courant prévue pour les circuits électriques.
- » **Ne** quittez **jamais** le bateau en le laissant sans surveillance quand les systèmes électriques sont activés ; en sont exceptés la protection contre l'incendie et un éventuel système d'alarme.

#### 7.3.1. Installations à courant continu

L'installation électrique à courant continu (CC) est alimentée par une série de batteries spécifiées dans la liste ci-dessous. Les batteries alimentent les consommateurs avec les disjoncteurs indiqués dans la liste via des sectionneurs ou des fusibles. Une alimentation via prise de quai et générateur (en option) est également possible.

#### 7.3.2. Liste des batteries installées à bord

Pos.	Nombre	Description	Emplacement
1	1	Batterie de démarrage 92 Ah (AGM) C20	Directement devant le moteur, accessible via les marches de descente relevées.
2	3	Batteries de fonctionnement 92 Ah (AGM), en option seulement, la position 3 est installée par défaut pour les batteries de fonctionnement	Sous le sofa du carré côté tribord, dans la partie arrière, vers toilette côté tribord
3	2	Batteries de fonctionnement 70 Ah (AGM)	comme position 2
4	1	Batterie du propulseur d'étrave 92 AH AGM (en option seulement)	Directement à côté du propulseur d'étrave sous la couchette avant

### 7.3.3. Photo des deux panneaux de commande

Le panneau de commande illustré ici à gauche se trouve côté tribord derrière le sofa du carré sur le rangement ; ce panneau est monté à l'horizontale ; veillez à n'y déposer ni liquides, ni autres objets. Le panneau de droite est monté dans un des équipets posés au-dessus de cette position. Le panneau de gauche (Panel 301) sert pour le système 12 Volt, celui de droite pour le système 230/110 Volt.



#### 230 Volt



#### 110 Volt



Le système 12 Volt comprend principalement les circuits électriques protégés sur le Panel 301 ; veuillez consulter les manuels livrés séparément pour ces panneaux. Le présent mode d'emploi traite systématiquement de la commande. Le panneau 12 Volt est facile à ouvrir en tournant les deux vis du bord droit du panneau ; le panneau s'ouvre alors aisément.

### Avertissement - Danger

---



- » Le panneau 230/110 Volt est alimenté en tension secteur de 230/110 V~  $\pm 5\%$ , 50/60 Hz.
- » Des pièces sur la paroi arrière de ce panneau (entrée du disjoncteur différentiel B16/FI) sont soumises par conséquent à des tensions représentant un danger de mort, même quand le disjoncteur différentiel est désactivé.
- » Les mesures et les travaux de remise en état sur le panneau 230/110 Volt ne doivent être confiés qu'à un personnel qualifié.
- » Une manipulation incorrecte du Panel 301 peut entraîner la mort ou de graves blessures, ainsi que d'importants dégâts matériels.
- » Pour manipuler le panneau 230/110 Volt, respectez en règle générale les consignes de sécurité et les dangers mentionnés dans le présent mode d'emploi.
- » Observez les prescriptions de prévention des accidents et les normes DIN (en particulier DIN EN 60 204, partie 1) resp. les prescriptions en vigueur dans votre pays.
- » Avant d'entamer des travaux de remise en état, désactivez le disjoncteur différentiel et coupez l'alimentation secteur du panneau 230/110 Volt.
- » Verrouillez l'alimentation électrique contre la remise en service. En cas de non-observation de ces règles, le contact avec des pièces sous tension peut représenter un danger de mort ou de graves blessures.

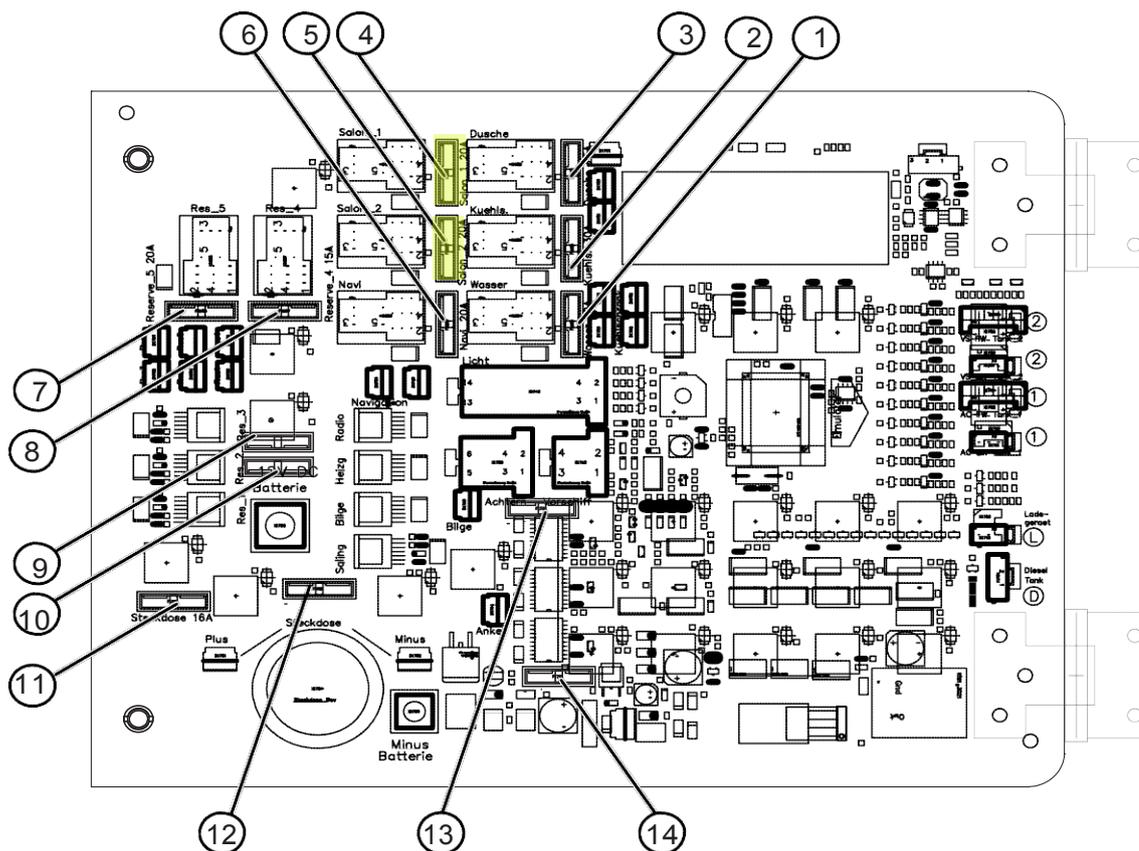
### Danger - Observer l'ampérage des fusibles à fil fin

---



- » Respectez les ampérages corrects des fusibles à fil fin. Des fusibles à fil fin d'ampérage trop élevé peuvent provoquer un endommagement du panneau suite à la surchauffe.

## 7.4. Illustration de la paroi arrière du panneau 12 Volt avec légende des fusibles à fiche plate :



Les fusibles suivants (fusibles à fiche plate) sont montés à l'arrière du Panel 301 ; pour le remplacement, observez les valeurs nominales correctes des fusibles à fiche plate.



Des fusibles à fil fin d'ampérage trop élevé peuvent provoquer un endommagement du panneau ou des chemins de câbles suite à la surchauffe. Prévoyez toujours un nombre suffisant de fusibles de remplacement pour les cas d'urgence.

Les fusibles ci-dessous sont montés à l'arrière du Panel 301, conformément au schéma.

Pos.	Description
1	Pompe à eau (10 A)
2	Glacière (30 A)
3	Pompe de douche (25 A)
4	Eclairage intérieur bâbord (20 A)
5	Eclairage intérieur tribord (20 A)
6	Navigation automatique (20 A)
7	Réserve 5 (20 A)

Pos.	Description
8	Réserve 4 (15 A)
9	Commande radio/chauffage (20 A)
10	Sailing/pompe de cale (20 A)
11	Prise 12 V (15 A)
12	Réserve 1-3 (20 A)
13	Feu de tête de mât/feu de route (10 A)
14	Feu avant/feu arrière (10 A)

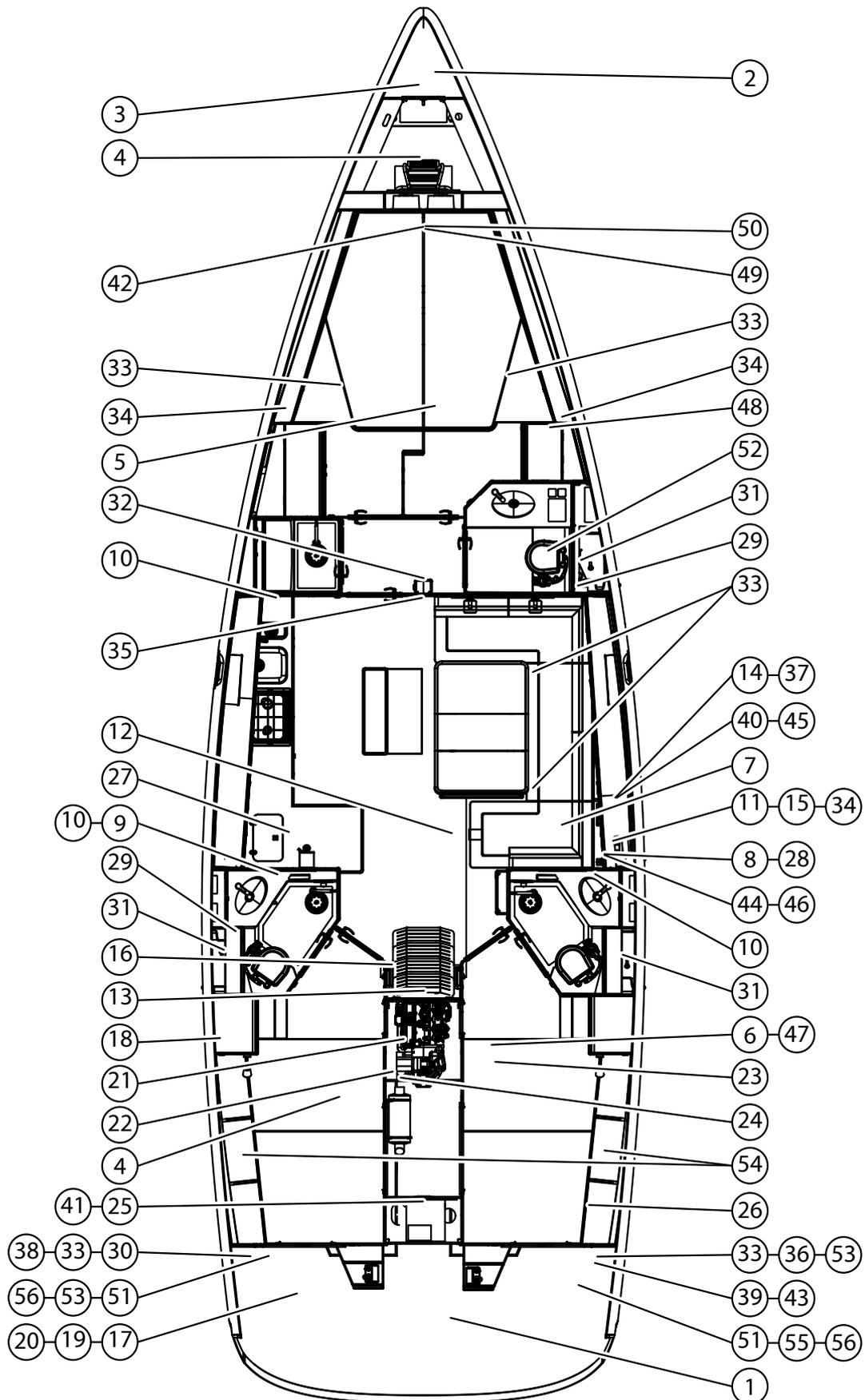
## 7.4.1. L'installation électrique à courant continu (CC) comprend les composants suivants

Pos.	Description	Pos.	Description
1	Chauffage (option)	31	Capteur du réservoir de matières fécales
2	Guindeau él. (option)	32	Passe-câble (pont)
3	Élément de commande guindeau/prise (option)	33	Haut-parleur (part. pont) (option)
4	Capteur de réservoir d'eau douce	34	Radio (option)
5	Loch/sondeur	35	Antenne radio et TV dans le mât (option)
6	Chauffage de pompe diesel (option)	36	Panneau de moteur, jauge de réservoir (pont)
7	Batterie de consommateurs	37	Fusible guindeau
8	Interrupteur principal consommateurs	38	Garmin GMI 20 (Option)
9	Pompe d'eau douce	39	Garmin GHC 20 (élément de commande pilote automatique) (option)
10	Pompe de douche (option)	40	Fusible de consommateurs, chauffage
11	Thermostat de chauffage (option)	41	Compas (pont, table du cockpit)
12	Pompe de cale él.	42	Moteur du propulseur d'étrave (option)
13	Batterie de démarrage (moteur)	43	Commande, élément de commande du moteur de propulseur d'étrave (option)
14	Chargeur de batterie	44	Relais pilote automatique (option)
15	Panneau de distribution électrique	45	Fusible de chargeur
16	Interrupteur principal, moteur	46	Relais guindeau (option)
17	Calculateur de route, pilote automatique (GHP 12) (option)	47	Anode de terre
18	Boussole pilote automatique (option)	48	Interrupteur principal propulseur d'étrave (option)
19	Capteur de rappel, pilote automatique (option)	49	Fusible du propulseur d'étrave (option)
20	Moteur pilote automatique (option)	50	Batterie du propulseur d'étrave (option)
21	Démarrateur de moteur	51	Traceur de cartes Garmin 721 dans la colonne de direction (option)
22	Redresseur	52	WC électrique à l'avant du bateau (option)
23	Capteur de réservoir de carburant	53	Panneau de commande winch de génois él. / contrôle d'assiette (option)
24	Ventilateur du compartiment moteur	54	Winch de génois él. (option)
25	Traceur de cartes (pont, table du cockpit) (option)	55	Interrupteur, plate-forme de bain
26	Antenne GPS (banquette-coffre)	56	Entraînement, plate-forme de bain
27	Glacière/réfrigérateur		
28	Sonde de température chauffage (option)		
29	Amplificateur TV et radio (option)		
30	Télécommande radio (option)		

\*1 : l'ampérage du fusible est respectivement indiqué sur les coupe-circuit B.T., ne remplacer qu'avec des fusibles de même ampérage, désactiver l'interrupteur principal, mettre l'installation hors tension avant de commencer les travaux.

## 7.4.2. Plan 12 Volt

Le schéma ci-dessous indique les emplacements des composants électriques 12 Volt à bord.



## 7.5. Travaux sur les batteries

L'accès de personnes non autorisées aux batteries doit toujours être empêché, le contact avec les batteries restreint, par des moyens appropriés. Avisez-en toutes les personnes présentes à bord :

### Attention - Démontage ou remplacement des batteries

---



Pour débrancher les câbles de batterie des bornes :

1. Éteignez tous les consommateurs de batterie.
2. Commutez le ou les interrupteurs de batterie sur « ARRÊT »

Débranchez toujours d'abord le câble de la borne négative (bleu/noir), puis le câble de la borne positive (rouge). Au rebranchement des câbles, connectez d'abord la borne positive (+rouge), puis la borne négative (-noir).

---

### Attention

---



- » Veillez à tout moment à une aération suffisante du compartiment de batterie.
  - » Assurez-vous que les flexibles de purge d'air sont bien reliés aux raccordements des batteries prévus à cet effet.
  - » Pendant le chargement et le débranchement/rebranchement de la batterie, les bornes ne doivent pas entrer en contact avec de l'eau et/ou des objets métalliques.
- 

### Attention

---



**Ne** déconnectez **jamais** toutes les batteries quand les moteurs fonctionnent. Ceci pourrait détruire ou endommager la dynamo et les câbles.

### Information

---



Désactivez les batteries quand le bateau est à l'arrêt, et surtout quand il n'est pas sous surveillance. Des consommateurs importants sont directement connectés aux batteries et fonctionnent 24 heures sur 24, même quand le reste du réseau électrique est coupé.

## 7.6. Entretien des batteries

Les batteries livrées départ usine par Bavaria sont toujours des batteries AGM qui doivent être entretenues avec le plus grand soin et toujours remplacées par des batteries équivalentes ; veuillez lire les remarques ci-dessous.

- » Désactivez les batteries quand elles ne sont pas utilisées, et surtout quand le bateau n'est pas sous surveillance.
- » Enduisez les bornes des batteries de graisse à la silicone ou de vaseline.
- » Veillez à ce que les batteries restent propres et sèches.
- » La durée de vie des batteries dépend des cycles de déchargement allant jusqu'au déchargement complet. Les batteries ne doivent par conséquent jamais être déchargées au-delà de la valeur recommandée par le constructeur. Le cas échéant, il est indispensable de commencer à les recharger.
- » Un chargement des batteries quand le moteur tourne au ralenti est peu efficace car la dynamo requiert des régimes plus élevés pour générer le courant de charge nécessaire. Un fonctionnement au ralenti du moteur pendant une période prolongée ne produira pas non plus un courant de charge suffisant pour charger complètement les batteries.
- » Si vous chargez les batteries par le biais d'un chargeur séparé, assurez-vous d'utiliser un appareil suffisamment dimensionné et approprié également pour fonctionner dans un environnement maritime. Ne raccordez le chargeur que lorsque les batteries sont déconnectées du circuit électrique du bateau. Suivez avec précision les instructions du constructeur du chargeur.
- » Si vous n'utilisez pas votre bateau pendant une période prolongée, que ce soit même pendant seulement quelques semaines, enlevez les batteries et raccordez-les à un chargeur.

Veuillez observer également les remarques et les instructions du constructeur.

### Batteries AGM

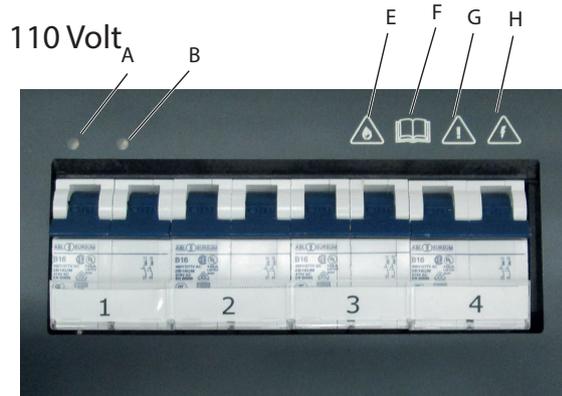
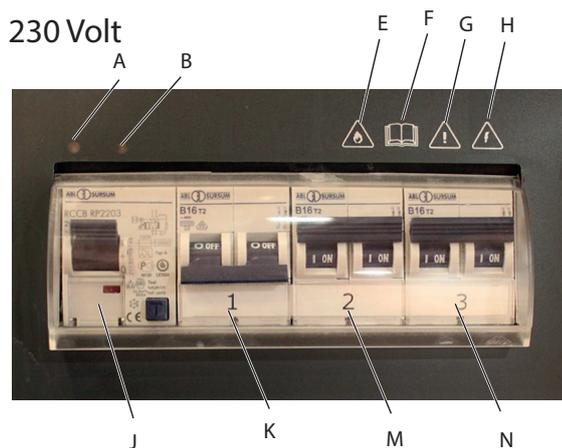
La technologie AGM (Absorbent Glass Mat) est la variante la plus moderne de la batterie au plomb. L'électrolyte y est retenu dans un tissu en fibre de verre. Ceci minimise l'autodécharge, un rechargement n'étant nécessaire que tous les six mois quand la batterie n'est pas stockée à une température supérieure à 20 °C. Les batteries AGM ne peuvent pas non plus ni se renverser ni couler, ceci permettant leur installation dans pratiquement n'importe quelle position ; un net avantage surtout sur les bateaux.

### 7.7. Installation électrique à courant alternatif (CA)

Pour la commande et l'alimentation en courant, deux panneaux sont disponibles. Le panneau 230/110 Volt sert pour l'alimentation des appareils 230/110 V quand une prise de quai est disponible. L'installation est polarisée. L'illustration ci-dessous montre à droite le panneau du système de bord 230/110 Volt.



7.7.1. L'illustration ci-dessous montre une partie du panneau 230/110 Volt avec des explications



## 7.7.2. Légende des images ci-contre avec les désignations

Pos.	Signification	Explication
A	Tension sur le système	Voyant lumineux allumé signifie : tension au panneau
B	Chauffe-eau allumé ?	Voyant lumineux allumé signifie : le chauffe-eau est allumé
E	Avertissement contre le feu et la chaleur :	Le Panel 301(230/110 Volt) doit être protégé contre le feu et la chaleur
F	Lisez le mode d'emploi	Lisez et observez les informations dans le mode d'emploi joint. Pour manipuler le Panel 301(230/110 Volt), respectez en règle générale les consignes de sécurité et les dangers mentionnés dans le présent mode d'emploi.
G	Avertissement contre l'ouverture non autorisée du Panel 301/230 V	Les mesures et les travaux de remise en état sur le Panel 301/230 V ne doivent être confiés qu'à un personnel qualifié
H	Avertissement contre la tension électrique dangereuse	Des pièces sur la paroi arrière du Panel 301/230 V sont soumises à des tensions représentant un danger de mort, même quand l'interrupteur principal est désactivé
F	Disjoncteur différentiel	
K	Chauffe-eau allumé	Fusible de sécurité - et en même temps interrupteur - du chauffe-eau
M	Fusible des prises	Prises de douche
N	Fusible des prises	Prises dans les locaux (arrière, cantine, avant) + chargeur

Consommateurs 230/110 Volt à bord (la liste contient des options)

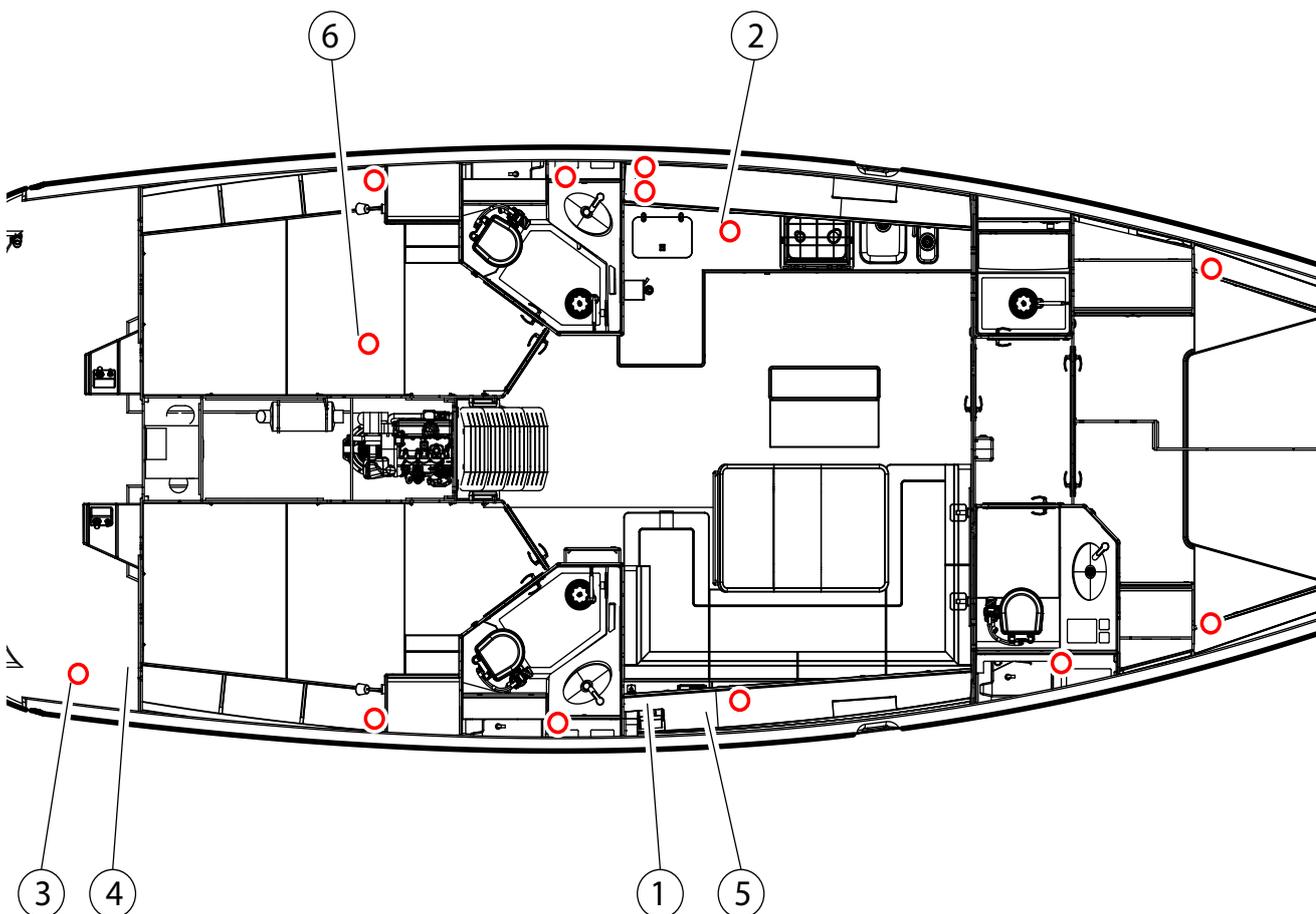
Les postes comportant un cercle sur le dessin désignent les prises de courant du réseau 230/110 Volt.

L'installation électrique à courant alternatif (CA) comprend les composants/consommateurs suivants ; cf. également le plan ci-contre :

Pos.	Description
1	Panneau de commande électrique
2	Micro-ondes (option)
3	Prise de quai pour alimentation de bord
4	Coupe-circuit automatique (disjoncteur FI)
5	Chargeur
6	Chauffe-eau/raccordement de chauffe-eau (prise de courant)
sans n°	Raccord d'alimentation de bord (prise de courant)

### 7.7.3. L'installation électrique à courant alternatif (CA) et ses composants

Les parties arrière et avant non illustrées ici du bateau ne comportent aucun composant du système 230/110 Volt.



## 7.7.4. Les sources d'énergie suivantes servent de source de tension pour le système 230/110 Volt

Générateurs d'énergie	Nombre	Emplacement
Prise de quai	1 pour le réseau de bord en gén.	A côté de la colonne de direction tribord, au-dessus des instruments moteur

**Attention**

- » Ne remplacez les fusibles que par des fusibles de même ampérage (A) initial.
- » Les boîtiers métalliques ou recouvrements d'appareils électriques doivent être reliés avec un fil de protection (conducteur vert ou vert à bandes jaunes). Utilisez exclusivement des appareils électriques à double isolation ou mis à la terre.

**Danger**

Le câble de prise de quai ne doit en aucun cas pendre dans l'eau car il peut générer un champ électrique susceptible de provoquer des blessures ou la mort de nageurs se trouvant à proximité.

**Avertissement**

Évitez les courts-circuits et les risques d'incendie :

- » Commutez l'interrupteur de quai sur « ARRÊT » avant de brancher ou de débrancher le câble de la prise de quai.
- » Branchez d'abord le câble de prise de quai dans le bateau, puis au réseau électrique à quai.
- » Débranchez d'abord le câble de prise de quai du réseau électrique à quai.
- » Fermez bien le boîtier de prise de quai.
- » Ne modifiez en aucun cas les connecteurs de la prise de quai et n'utilisez que des connecteurs équivalents.

**Information**

- » L'intensité de courant de déclenchement (A) est mentionnée sur chaque fusible.
- » Évitez les courts-circuits en commutant tous les interrupteurs principaux sur « ARRÊT » avant de brancher le connecteur de prise de quai.
- » Reliez la prise électrique du bateau et la prise de quai avec un interrupteur de sécurité intégré. En cas de défaut de la prise, vous êtes ainsi assuré que l'interrupteur principal se désactive automatiquement. La prise doit être protégée de manière à assurer une alimentation électrique de quai sans interruption.

## 7.8. Circuit de carburant

Le Bavaria Cruiser 46 comprend un système à carburant diesel fixe. Les composants suivants sont alimentés par ce système.

Composant	Nombre	Emplacement
Entraînement moteur	1	Compartiment moteur
Chauffage (option)	1	A l'arrière, dans la timonerie, accessible via les panneaux de plancher à l'arrière du cockpit
Générateur	1	Montage en option dans le compartiment moteur

Observez systématiquement les indications du constructeur pour les systèmes mentionnés ci-dessus. Pour des informations plus détaillées sur les réservoirs, veuillez vous référer au chapitre « Réservoirs fixes ».

### Les emplacements des circuits de carburant et composants les plus importants sont désignés comme suit :

Composant	Emplacement
Électrovanne	Déclencheur sur le poste de barre à l'allumage, fermeture de l'admission de carburant
Indicateur de niveau de remplissage	Sur le panneau de commande de moteur côté tribord
Robinet d'arrêt manuel	Couchette arrière tribord, à l'extrémité avant de la couchette
Bouton de démarrage	Sur le panneau de commande de moteur côté tribord, l'allumage « ON » ouvre l'arrivée de carburant via l'électrovanne
Bouton d'arrêt	Arrête le moteur d'entraînement, coupe l'arrivée de carburant via l'électrovanne

#### Avertissement



- » Pendant le remplissage du carburant, ne pas fumer et pas de flamme nue dans le compartiment moteur !
- » Contrôlez au moins une fois par an les défauts éventuels des conduites de carburant. Remplacez-les quand un vieillissement ou des ruptures sont constatés.
- » Quand des fuites se produisent, fermez le robinet d'arrêt du carburant et réparez le système avant de le réutiliser.
- » Les réparations ne doivent être confiées qu'à des personnes **expérimentées** !

#### Danger



- » N'utilisez jamais de flammes nues pour l'éclairage lors du contrôle de fuites ; une lampe antidéflagrante est préconisée.

**Attention**

- » Tous les consommateurs de carburant requièrent une amenée d'oxygène suffisante. Avant de démarrer un consommateur de carburant, assurez-vous que les entrées d'air prévues à cet effet sont entièrement fonctionnelles et bien dégagées.
- » Un fonctionnement sans perturbations du moteur n'est possible que si le carburant est propre. Il est par conséquent indispensable de contrôler régulièrement le filtre et le séparateur d'eau et de les nettoyer, le cas échéant.
- » Le réservoir de carburant doit être entièrement vidé et nettoyé une fois par an.

## 7.9. Système de gaz (option)

### Description de l'installation

Le système de gaz (GPL) alimente la cuisinière/le four dans la cambuse. Les composants principaux de l'installation et leurs emplacements sont indiqués au chapitre « Système de gaz dans la cambuse ». L'espace de rangement pour la bouteille de gaz se trouve dans la banquette centrale, directement à côté du passage vers l'arrière. Le système de gaz est réalisé conformément à la norme européenne EN ISO 10239. Observez toutefois en particulier les prescriptions éventuellement différentes du pays pour lequel vous battez pavillon !

Des modifications du système de gaz liquide ne doivent être exécutées que par des techniciens autorisés. Veuillez noter que la documentation du manuel doit être mise à jour en conséquence après des modifications. Le caisson à bouteilles est directement aéré vers l'extérieur. L'eau qui y aurait éventuellement pénétré est évacuée via cette ouverture.

Les dispositifs de contrôle et les différents composants sont mentionnés individuellement dans la liste ci-dessous.

Dispositifs de contrôle	Emplacement
Valve	Directement sur le col de la bouteille
Manomètre	Sur la soupape dans le caisson à bouteilles de gaz, montage par le chantier naval
Régulateur basse pression GOK sur la bouteille	Monté à demeure sur le flexible de gaz dans le caisson à bouteilles de gaz
Robinet d'arrêt	Respectivement dans l'armoire devant le consommateur (identification extérieure par pictogramme)
Robinet d'arrêt manuel	Respectivement sur le consommateur lui-même

## 7.9.1. Fonctionnement sûr du système de gaz

**Attention**

- 
- » Lisez les modes d'emploi du constructeur avant d'utiliser les appareils du système de gaz.
  - » Fermez les soupapes d'admission de gaz et la valve de la bouteille de gaz quand les consommateurs ne sont pas en service. Fermez toujours les soupapes avant de raccorder une nouvelle bouteille de gaz et **immédiatement** dans les cas d'urgence. Assurez-vous que toutes les soupapes des consommateurs sont bien fermées avant d'ouvrir les bouteilles de gaz.
  - » N'utilisez en aucun cas des produits de nettoyage contenant de l'ammoniac.
  - » Quand les réservoirs sont vides, laissez les valves des bouteilles de gaz fermées et débranchez le raccord. Montez ensuite le capot et les protections. Stockez les bouteilles de gaz vides dans un endroit bien aéré sur le pont ouvert ou dans une armoire à bouteilles de gaz disposant également d'une aération vers l'extérieur et prévue à cet effet. Les bouteilles ne doivent pouvoir ni tomber, ni rouler.
- 

**Attention**

- 
- » N'utilisez jamais le caisson à bouteilles de gaz ou l'armoire pour y stocker d'autres appareils et pièces !
  - » Ne laissez jamais votre yacht sans surveillance quand le système de gaz fonctionne !
  - » Ne modifiez jamais le caisson à bouteilles. Ne pratiquez jamais d'ouvertures à travers la cloison vers l'intérieur du bateau depuis le caisson à bouteilles.
  - » N'installez jamais de systèmes ou de câbles électriques dans le caisson à bouteilles !

### Avertissement



- » Ne bloquez **jamais** l'accès aux composants du système de gaz. Un accès sans restriction à ces composants est indispensable et doit être garanti à tout moment.

### Danger



- » Au remplacement des bouteilles de gaz, ne pas fumer et ne pas utiliser de flammes nues !
- » Les combustibles à flamme nue consomment l'oxygène ambiant et laissent des résidus de combustion dans le bateau. Assurez une aération suffisante pendant le fonctionnement des appareils.
- » Pendant l'utilisation, ouvrez les ouvertures d'aération prévues. N'utilisez jamais la cuisinière ou le four pour chauffer la pièce. Ne bouchez jamais les ouvertures de ventilation !

#### 7.9.2. Ventilation/aération

Les ouvertures de ventilation ci-dessous doivent être ouvertes pour assurer une aération suffisante dans le carré pendant le fonctionnement du système de gaz ; une ouverture appropriée des diverses écoutilles et fenêtres permet de générer une bonne aération/ventilation.

Pos.	Type d'ouverture	Emplacement
1	Hublots/écoutilles	Dans la surface de fenêtres de la cambuse, côté opposé également, à hauteur des panneaux latéraux (courant d'air)
2	Descente	Descente vers carré/cambuse
3	Écoutilles de pont	Toutes les écoutilles se trouvant dans la zone de la cambuse et/ou du carré

## 7.9.3. Procédure pour le remplacement des bouteilles de gaz

**Attention**

- » Ne laissez jamais tomber les bouteilles de gaz. Pour le transport, les valves des bouteilles de gaz doivent être protégées par des capuchons.
- » Utilisez un engin prévu à cet effet pour le transport des bouteilles de gaz. Les bouteilles de gaz stockées doivent toujours être protégées contre le glissement.
- » Au remplacement de la bouteille de gaz dans le cockpit, la descente doit être fermée. Veillez à une aération suffisante pendant le remplacement.

**Danger**

- » Avant de débrancher la valve de la bouteille, il faut que le gaz contenu dans la conduite ait brûlé intégralement. Attendez que la flamme s'éteigne d'elle-même. Ce n'est qu'ensuite que la conduite est dépressurisée. Un échappement du gaz quand la valve de la bouteille est fermée et le détendeur démonté indique un endommagement de la valve. Dans ce cas, revissez immédiatement le détendeur et faites appel à un spécialiste pour la réparation. Vous ne devez jamais démonter le détendeur si la flamme ne s'éteint pas.

**Façon de procéder étape par étape :**

- » Arrêtez tous les consommateurs de gaz et le moteur.
- » Tournez le commutateur ou la valve sur la bouteille.
- » Dévissez le détendeur sur la valve de la bouteille de gaz. Utilisez uniquement un outil approprié afin de ne pas endommager le raccord de tuyauterie.
- » Remplacez immédiatement le capuchon de protection de la valve sur la bouteille vide.
- » Retirez le capuchon de protection de la valve de la bouteille neuve.
- » Retirez la bouteille vide de sa fixation et sortez-la du caisson à bouteilles.
- » Placez la nouvelle bouteille dans la fixation et bloquez-la.
- » Vérifiez que le filetage de raccordement de la bouteille n'a pas été endommagé.
- » Posez avec précaution l'écrou-raccord et serrez-le à la main. Attention au sens du filetage.
- » Serrez l'écrou-raccord avec un outil approprié et vérifiez-en l'étanchéité.
- » Vérifiez une nouvelle fois les connexions et n'ouvrez la valve du régulateur de pression que lorsque ces connexions sont correctes.
- » Contrôlez l'étanchéité du système au manomètre. Celui-ci ne doit pas indiquer de perte de pression.

**Inspection du système de gaz :**

Contrôlez régulièrement les fuites éventuelles sur le système GPL. Contrôlez comme suit les fuites éventuelles sur toutes les connexions :

1. Contrôle régulier au moyen d'un détecteur de fuites (si installé)
2. Observation de la pression de gaz après chute de pression, les consommateurs étant fermés. Ouvrir la valve de la bouteille de gaz et la refermer (si un manomètre est installé dans la conduite d'admission)
3. Contrôle manuel des fuites
4. Test avec de l'eau savonneuse ou une solution de nettoyage (soupape de brûleur de consommateur fermée et bouteille de gaz/soupapes système ouvertes)

**Attention**

- » Les conduites GPL et les connexions doivent être contrôlées régulièrement, au moins une fois par an, et remplacées en cas d'endommagement.
- » Si une fuite se produit, fermez immédiatement la valve de la bouteille de gaz et faites réparer le défaut dans les plus brefs délais avant réutilisation. Les réparations doivent être confiées à un personnel qualifié et compétent.
- » Le panneau frontal doit être démonté pour contrôler les connexions de gaz sur le four.

**Danger**

- » N'utilisez jamais de flammes nues pour l'éclairage lors du contrôle de fuites.
- » Au remplacement des bouteilles, ne pas fumer et éviter impérativement les flammes nues.
- » Les bouteilles avec un filetage endommagé ne doivent pas être utilisées. Risque d'échappement de gaz.
- » N'utilisez ni produit d'étanchéité, ni graisse sur le raccord de bouteille ou les valves.

**Conseil : essai d'étanchéité du système de gaz :**

Quand les soupapes de l'appareil sont fermées !

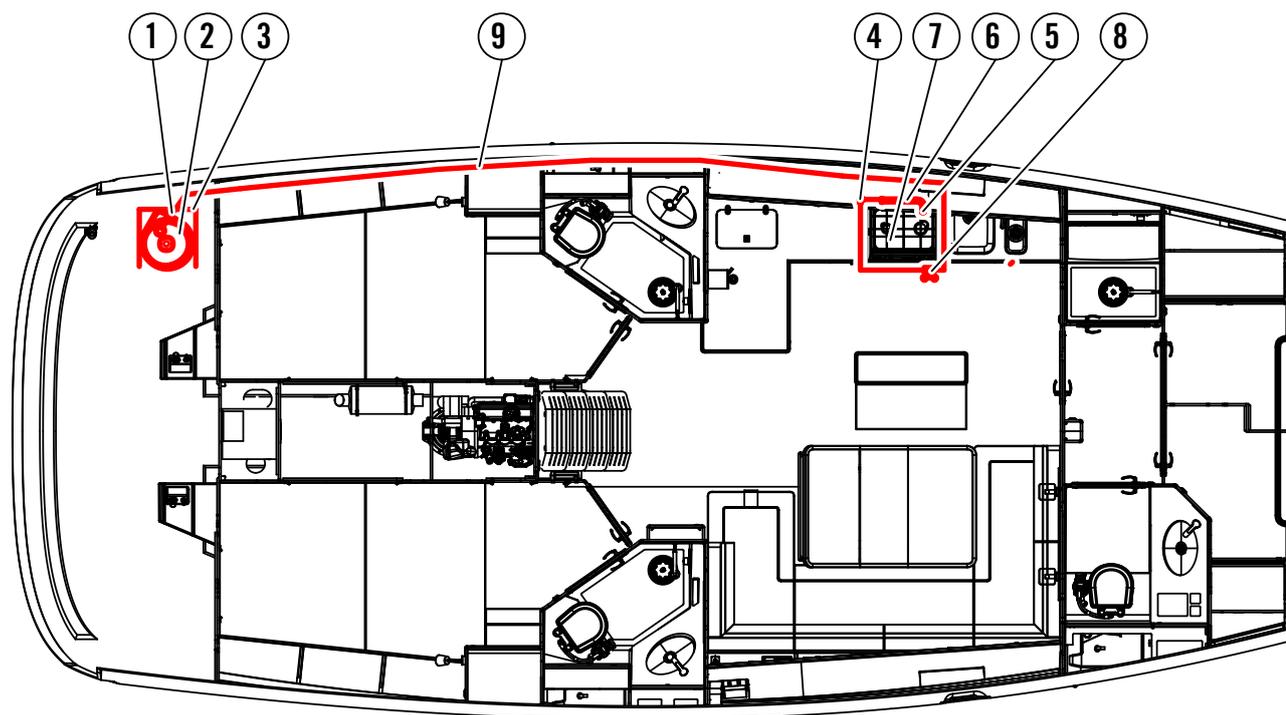
- » Ouvrir la valve de la bouteille ; fermer la valve de la bouteille.
- » Attendre que la pression au manomètre soit stabilisée.
- » Observer la pression au manomètre pendant 3 minutes.

Si la pression reste constante, il n'y a pas de fuites ; une chute de pression pendant cette durée d'observation est toutefois signe qu'il y a des fuites.

**N'utilisez plus l'installation de gaz liquide avant d'avoir éliminé les fuites !**

## 7.9.4. Système de gaz dans la cambuse

(Cf. désignations ci-dessous)



## 7.9.5. Désignation des composants du système de gaz de la cambuse

Pos.	Description
1	Tuyau en caoutchouc (intérieur du caisson à bouteilles)
2	Bouteille de gaz (non comprise dans la livraison) avec régulateur basse pression GOK
3	Caisson à bouteilles
4	Raccord passe-cloison angulaire
5	Raccord passe-cloison/adaptateur droit
6	Tuyau en caoutchouc, 6 bar, résistant au froid jusqu'à -30 °C
7	Cuisinière / four à gaz
8	Robinet de gaz à boisseau sphérique TRUMA (dans l'armoire sous la cuisinière)
9	Tuyau en cuivre de 8 mm

## 7.10. Propulseur (option)

Pos.	Propulseur	Source de courant
1	Propulseur d'étrave (équipement en option)	Batterie unique à l'avant, 92 Ah (AGM), sous la couchette avant

Le propulseur d'étrave est commandé via le tableau de commande du poste de barre côté tribord, monté au-dessus du connecteur de prise de quai. Cf. à ce propos la description séparée du système et de sa commande, jointe à la documentation du bateau.

### Attention



- » Le démarrage du propulseur d'étrave peut accélérer le bateau au point de risquer de déséquilibrer des personnes et de les faire basculer par dessus bord. Ceci s'applique en particulier aux personnes séjournant sur le pont avant et ayant omis de se tenir fermement.

## 7.11. Installation d'eaux noires (chasse d'eau des toilettes)

Dans certaines régions du globe, la vidange des eaux noires, et en partie également des eaux grises, est interdite. Le bateau comporte des dispositifs de fermeture pour répondre à ces restrictions et pour empêcher une vidange.

La liste ci-dessous et le dessin correspondant expliquent le système et la position des dispositifs de fermeture ; veuillez vous informer de manière détaillée lors de la réception du bateau.

Vidange des réservoirs par aspiration : ouvrir d'abord les nables sur le pont, puis fixer les tubulures d'aspiration côté terre.



**Attention : avant l'aspiration, contrôlez la conduite d'aération du réservoir de matières fécales ; les ouvertures d'aspiration se trouvent respectivement et directement au-dessus des réservoirs sur le passavant.**

## 7.12. Toilette et eaux usées

Cf. plan à la page précédente.

Toilette/réservoir	Possibilités d'évacuation	Emplacement des vannes
Toilette bâbord, accessible via la descente/le carré	Via vanne hors bords ou aspiration de pont au-dessus du réservoir sur le pont	La vanne de vidange hors bords se trouve sous le lavabo des sanitaires
Toilette cabine avant	Directement via la vanne hors bords ou l'aspiration de pont au-dessus du réservoir	La vanne de vidange hors bords se trouve sous le lavabo des sanitaires
Toilette bâbord, accessible via la descente/le carré	Via la vanne hors bords ou l'aspiration de pont au-dessus du réservoir sur le pont	cf. ci-dessus



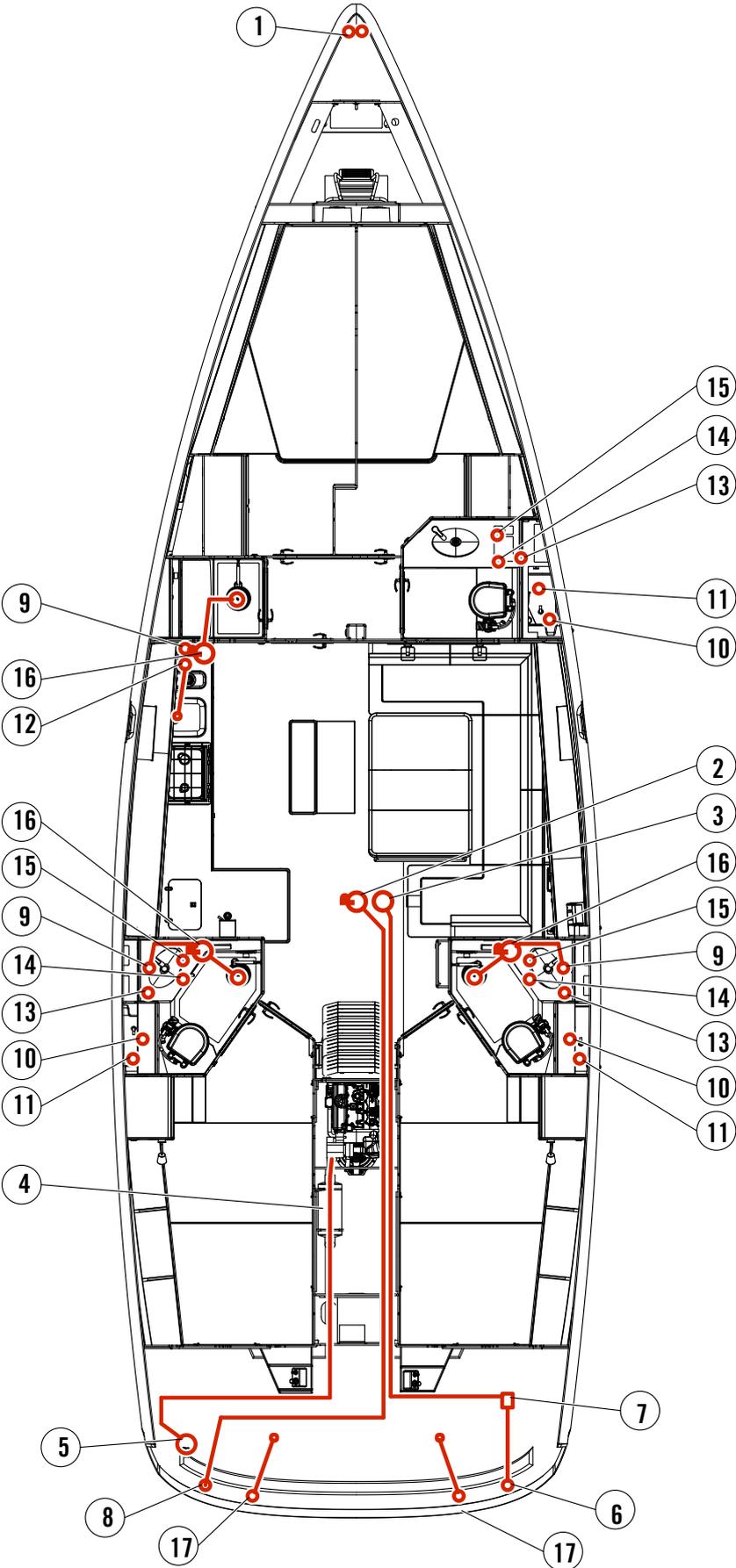
### Attention

- » Si vous vous trouvez dans des eaux où l'évacuation de matières fécales est interdite, la vanne finale est éventuellement fermée par une autorité et plombée, interdisant toute évacuation hors bords.
- » Les réservoirs d'eaux usées ne doivent en aucun cas être trop remplis pour éviter un risque de retour dans le bateau.
- » Évitez d'exposer les réservoirs d'eaux usées au gel hivernal pour éviter l'éclatement dû à la dilatation des réservoirs et conduites. De l'antigel dans les réservoirs pendant l'hiver empêche le contenu de geler.
- » Videz préventivement les réservoirs d'eaux usées quand vous n'utilisez pas le bateau pendant un certain temps.

## 7.13. Légende du plan des conduites du Cruiser 46 (cf. plan page suivante)

Pos.	Description	Pos.	Description
1	Vidange de baille à mouillage	10	Aspiration pont du rés. matières fécales
2	Pompe de cale él.	11	Aération du réservoir de matières fécales
3	Crépine de pompe de vidange manuelle	12	Sortie de l'évier de cuisine
4	Collecteur d'eau du moteur	13	Sortie de lavabo
5	Sortie de moteur	14	Sortie du réservoir de matières fécales
6	Sortie de pompe de vidange manuelle	15	Aspiration de chasse d'eau
7	Pompe de vidange manuelle (pont)	16	Pompe de douche (part. en option)
8	Sortie de pompe de cale él.	17	Vidange système de direction tribord/bâbord (sous le couvercle du poste de barre)
9	Vidange sanitaires/douche (part. en option)		

7.13.1. Plan des installations d'eaux noires et d'eaux grises - réservoirs et conduites



## 7.14. Système de direction

Votre Bavaria Cruiser 46 se pilote dans le double poste de barre via deux barres à roue, ainsi qu'avec le propulseur d'étrave pour les manœuvres auxiliaires. Les deux barres à roue sont couplées et commandent deux gouvernails.

### Avertissement

---



- » Des défauts dans le système de direction peuvent entraîner une perte de contrôle du bateau. Toute modification de la direction, par ex. desserrage, tensions, jeu, etc., doit être vérifiée et réparée dans les plus brefs délais par une personne qualifiée et compétente.

### Attention

---



- » Informez-vous dans les indications du constructeur (informations système) du fonctionnement de la commande ; le manuel du constructeur vous sera ici d'un grand secours.
- » Tous les composants du système de direction doivent être soumis à une inspection et à un entretien réguliers pour en garantir le bon fonctionnement. Vous trouverez des instructions détaillées sur le moteur et le système de direction (par ex. intervalles d'entretien) dans le manuel du constructeur Volvo Penta ou du système de direction.

### Information

---



Le système de direction du bateau comprend les composants suivants :

- » Les deux roues des colonnes de barre servent pour la direction.
- » Les impulsions de commande des roues sont transmises via des drosses.
- » Veuillez noter que ce mécanisme doit fonctionner sans entrave et que des objets ne doivent en aucun cas y pénétrer.

Le **Cruiser 46** comprend deux colonnes de direction, une à bâbord, l'autre à tribord.

Le bateau peut aussi se manœuvrer avec un système de télécommande (pilote automatique) qui commande directement le système de direction ; cet équipement est disponible en option et est installé sous le plancher du cockpit dans la partie arrière de l'espace de rangement. Pour l'utilisation et les restrictions, veuillez lire les informations techniques correspondantes.

## 7.15. Dispositif de direction de secours



### Information

En cas de panne du système de direction, le bateau peut être piloté à vitesse réduite avec un dispositif de direction de secours prévu à cet effet, par le biais d'une barre de secours. Il est recommandé de réduire pour ce faire la surface de voilure et de la répartir par un arisage approprié de manière à diminuer la pression sur la barre. La barre de secours dépend directement d'un des arbres (pas de démultiplication)

La barre de secours se trouve dans l'espace de rangement sous le couvercle de plancher central (cf. page suivante), avec l'extincteur.

Enfilez la barre de secours sur l'extrémité de l'arbre de gouvernail qui ressort du pont.

Pour barrer avec la barre de secours, procédez comme suit :

- » Réduire la voilure si nécessaire.
- » Sortir la barre de secours de sa fixation et la poser dans le logement sur le pont.

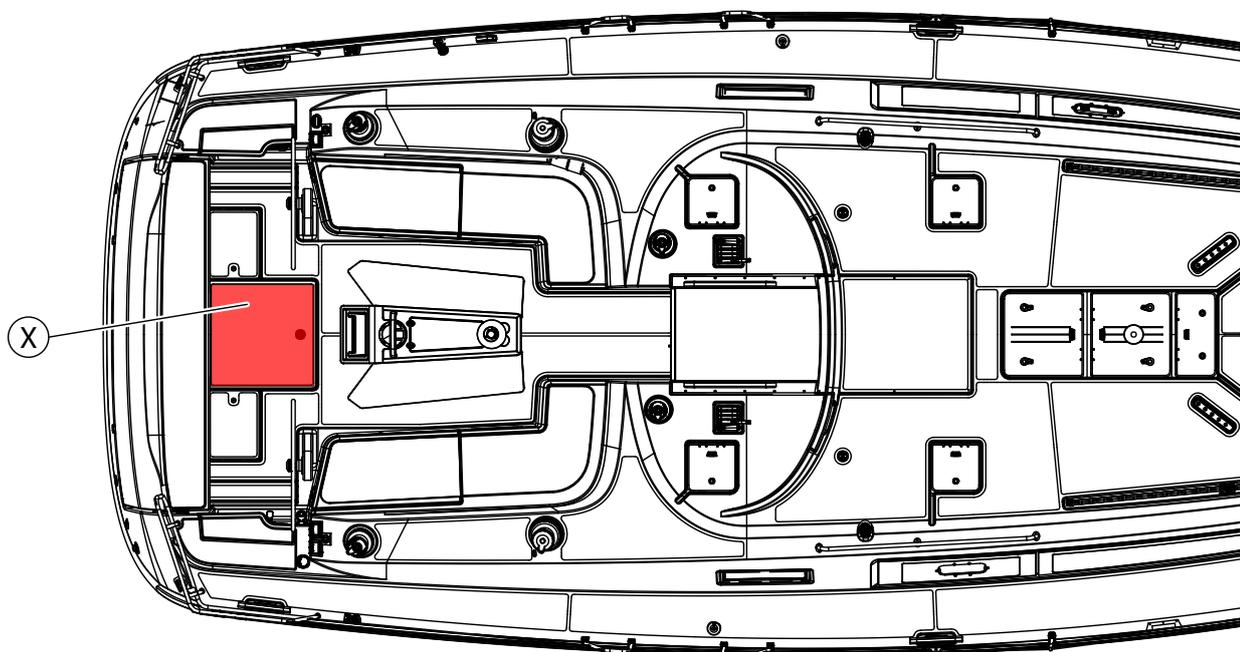


### Attention

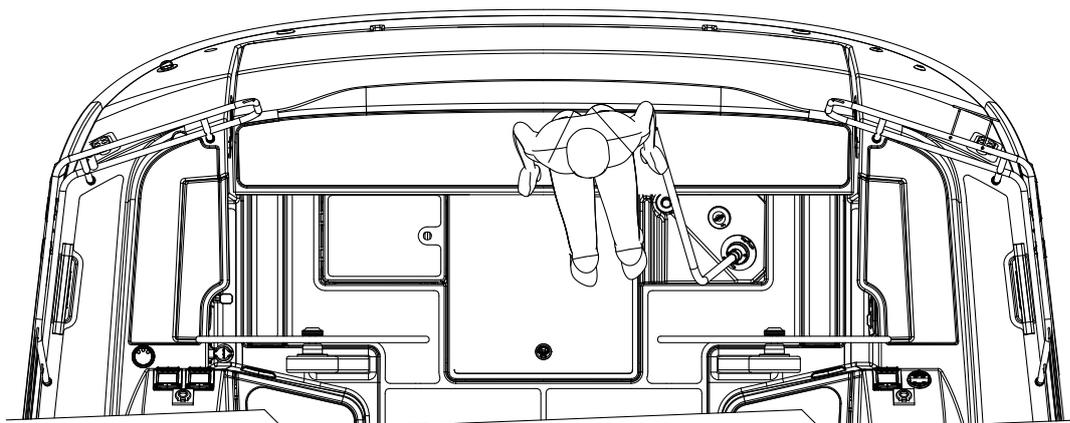
- » Veuillez noter que le champ de vision de l'homme de barre est entravé quand la barre de secours est utilisée. Assurez-vous de toujours affecter un équipier au poste d'observation, en communication permanente avec l'homme de barre.
- » La barre de secours doit être posée en porte-à-faux vers l'arrière ; ceci est nécessaire en raison de la géométrie de la commande et des barres à roue. La commande est d'abord inhabituelle et exige une certaine concentration ; il est préférable d'être assis pour piloter le bateau.

### 7.16. Illustration de l'emplacement de rangement de la barre de secours

L'espace de rangement de la barre de secours est marqué par la lettre X dans le plan qui suit. La barre de secours se trouve dans l'espace de rangement qui contient également l'extincteur et l'échelle (aide à la remontée à bord) ; cf. à ce sujet l'auto-collant de l'extincteur. Il est recommandé de s'exercer dans le cadre des manœuvres de secours pour la pose et la commande.



### 7.17. Position de commande avec la barre de secours



La position idéale est la place assise, la barre tenue si possible avec les deux mains, jambes écartées latéralement pour une meilleure sécurité ; le regard tourné vers l'avant, une deuxième personne se tient un peu plus haut pour conserver une vue d'ensemble. Cette personne communique avec le skipper et lui fournit des instructions. Il est recommandé de se relayer à la barre.

## 7.18. Guindeau/cabestan

Un guindeau est monté sur le pont avant. Sa chaîne est guidée sous le pont dans le puits à chaîne. L'élément de commande est placé devant dans le puits à chaîne et relié au système par le biais d'un câble spiralé. Cf. à ce propos la documentation séparée du guindeau.

Pos.	Treuil	Source de courant
1	Guindeau de proue (option)	Batterie sous la couchette du propriétaire à l'avant, côté tribord

### Attention



Les treuils et les guindeaux développent de très grandes forces. Il convient par conséquent de toujours observer ce qui suit :

- » n'approchez pas les mains et les pieds du guindeau
- » ne confiez l'utilisation du guindeau qu'à des équipiers expérimentés
- » évitez l'actionnement accidentel des interrupteurs/boutons-poussoirs

### Information



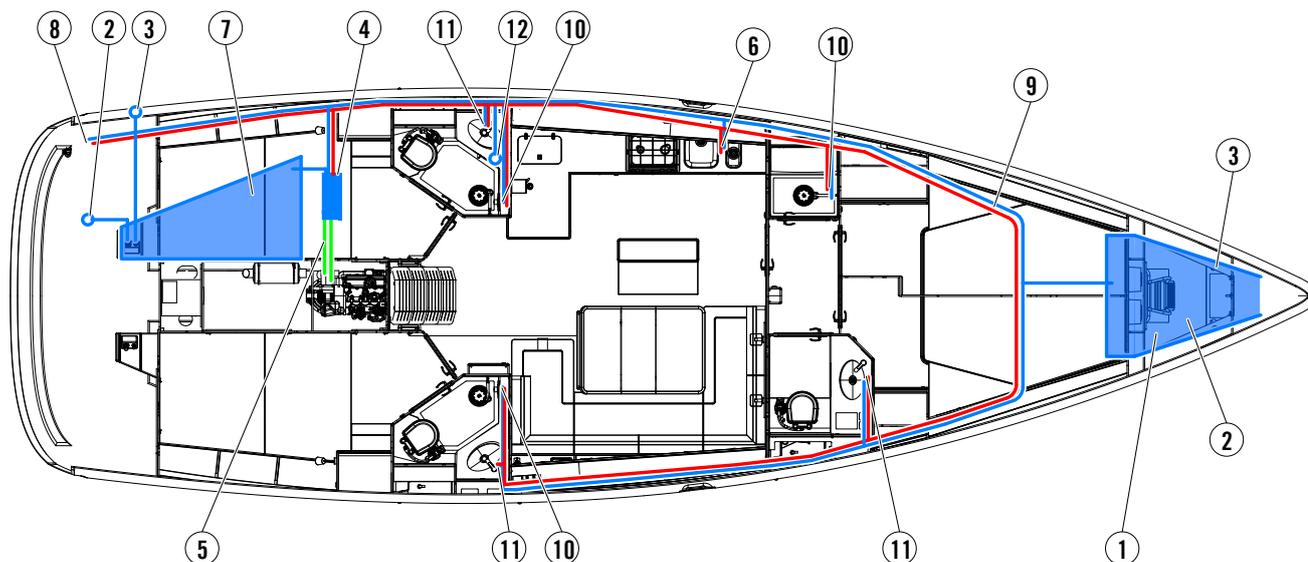
Le bateau est équipé d'un guindeau électrique sur le pont avant. Le guindeau doit être débloqué au niveau du panneau de distribution électrique.

Le guindeau ne peut être actionné que de l'avant, avec la commande correspondante. Après avoir donné du mou, la traction de la chaîne ou du câble de mouillage doit être transférée sur le davier d'étrave pour soulager le winch. La décharge de traction est intégrée dans le rail du davier d'étrave. Demandez à ce que l'on vous en montre l'utilisation lors de la réception du bateau.

## 7.19. Système d'eau douce

Le bateau comporte au maximum deux réservoirs d'eau (dont un en option) d'une contenance globale de 360 litres. L'alimentation d'eau douce pour le réservoir avant (1) se fait via le nable de remplissage, sous le couvercle de l'accès à la soute à voiles. Le nable de remplissage est doté d'un capot de fermeture, sa bordure comportant l'inscription « WATER ». Le réservoir arrière de 210 litres (7) est rempli via le nable de remplissage côté bâbord dans le cockpit, sous le couvercle dans le sol. L'eau est prélevée par le biais de conduites flexibles menant à la pompe de refoulement. Le système est toujours sous pression. Si la pompe continue à fonctionner alors que les consommateurs sont arrêtés, la conduite d'eau doit être contrôlée pour s'assurer qu'elle ne comporte pas de fuites. La pompe est protégée par un filtre. Celui-ci doit être régulièrement contrôlé et, le cas échéant, nettoyé.

### 7.19.1. Plan d'implantation des composants du système d'eau douce



Pos.	Description	Pos.	Description
1	Réservoir d'eau douce en plastique avant, env. 150 l (option)	7	Réservoir d'eau douce en plastique, couchette arrière, env. 210 l
2	Nable de remplissage d'eau douce, pont	8	Douche de cockpit
3	Purge d'air du réservoir d'eau douce	9	Alimentation d'eau douce
4	Chauffe-eau 40 l	10	Douche (part. en option)
5	Raccordement moteur	11	Lavabo
6	Évier de cuisine	12	Pompe d'eau douce



#### Attention - danger de brûlure – eau très chaude !

» L'eau chaude provenant du système d'eau douce peut être chaude - veillez à votre santé et à votre bien-être - commencez toujours par un réglage plus froid, puis augmentez lentement la température.

## 8. Navigation et manœuvre

### 8.1. Utilisation du moteur

Le moteur d'entraînement installé sur votre bateau est un modèle Volvo diesel avec un réducteur Saildrive ! D'autres moteurs sont disponibles à la demande. La documentation du moteur contient à cet effet d'autres informations. Le système d'entraînement est une installation techniquement complexe. Veuillez par conséquent observer avec soin les instructions et remarques ainsi que les directives fournies par le constructeur ; les détails relatifs à la sécurité et les intervalles d'entretien, en particulier, sont d'une importance capitale. A la remise du bateau, faites-vous en expliquer exactement le fonctionnement. Posez impérativement des questions en cas d'incertitude. Votre concessionnaire local ou l'expert Volvo-Penta vous aidera volontiers, au téléphone également. Si vous souhaitez télécharger la notice spécifique à votre moteur dans votre langue, veuillez vous rendre sur le site du constructeur **Volvo Penta** à l'adresse :

**<http://www.volvopenta.com>**

Le bateau est accompagné d'instructions sur le moteur en langue anglaise. Veillez à ne pas endommager les conduites de carburant et vérifiez-en régulièrement l'état. Ne placez jamais de matières inflammables sur ou à proximité de pièces chaudes !



#### Avertissement

- » Quand le moteur tourne, ne laissez jamais vos vêtements entrer en contact avec ses pièces mobiles. De graves blessures peuvent se produire quand une partie du corps ou des vêtements sont happés par l'arbre d'entraînement avant, la courroie trapézoïdale, l'arbre d'hélice, etc. Vérifiez qu'aucun outil, morceau de tissu, etc., ne se trouve sur le moteur ou à proximité immédiate de celui-ci.



#### Information - Avant de démarrer le moteur

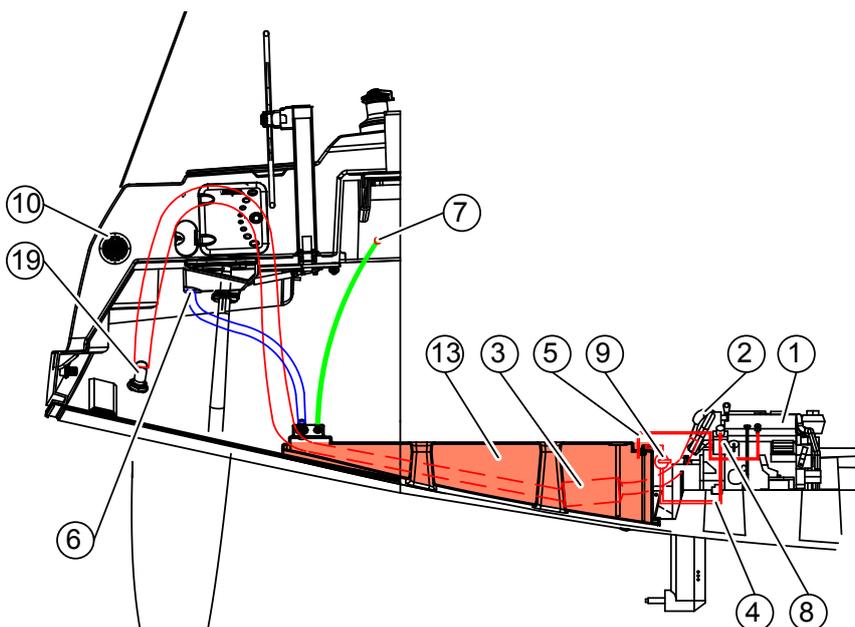
- » Contrôler les éventuelles odeurs de brûlé dans le compartiment moteur et d'éventuels endommagements et/ou les fuites, ainsi que les résidus dans l'eau de cale.
- » Assurez-vous que les orifices de ventilation sont dégagés pour éviter la surchauffe. Vérifiez d'autre part que l'arrivée et l'évacuation d'air fonctionnent correctement.
- » Assurez-vous que vous disposez de suffisamment de carburant pour le voyage prévu - prévoyez une réserve de sécurité.
- » 1. Ouvrez la soupape de fond (suivant équipement).
- » 2. Ouvrez le robinet du réservoir de carburant.
- » 3. Placez la manette de la télécommande sur NEUTRAL.

**Remarque** : les mesures de sécurité empêchent le moteur de démarrer dans une autre position que NEUTRAL.

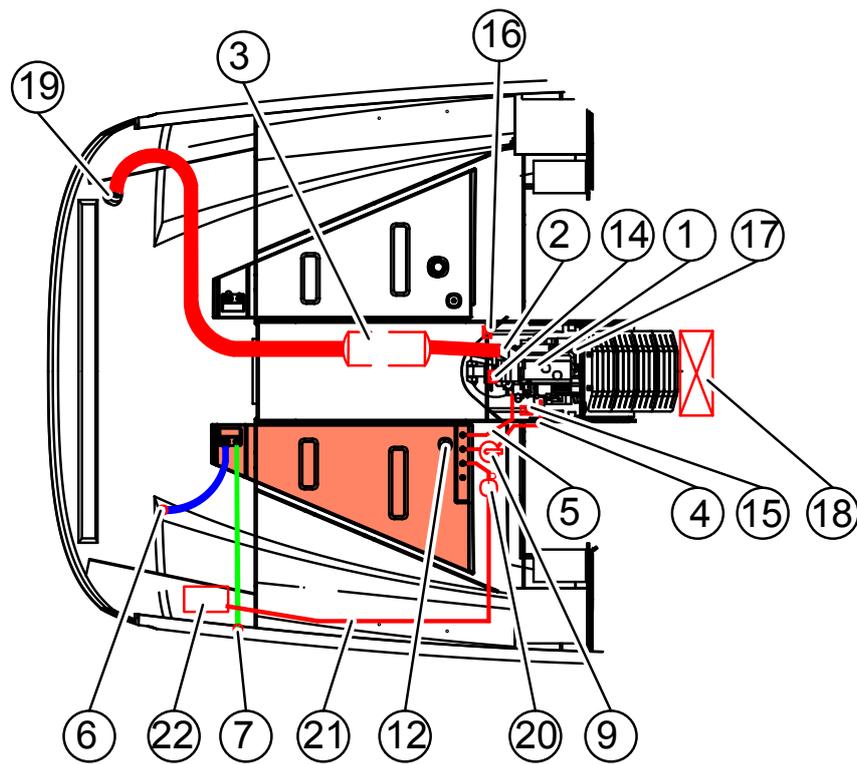
## 8.2. Moteur et sa périphérie

Pos.	Description
1	Moteur Volvo D2-55 ou au choix D2-75
2	Système d'échappement de moteur Volvo
3	Collecteur d'eau de l'échappement
4	Conduite d'admission de carburant
5	Conduite de retour de carburant
6	Nable de remplissage de diesel
7	Ventilation réservoir
8	Filtre de carburant
9	Robinet de carburant à boisseau sphérique / électrovanne
10	Grille d'aération du compartiment moteur tribord/bâbord (pont)
11	Tableau de bord moteur (pont)
12	Capteur de réserve pour le réservoir de carburant
13	Réservoir de carburant
14	Filtre à eau / soupape de fond moteur
15	Reniflard du moteur
16	Ventilateur du compartiment moteur
17	Vase d'expansion du liquide de refroidissement
18	Batterie de démarrage
19	Sortie moteur
20	Pompe de carburant chauffage (option)
21	Alimentation chauffage (option)
22	Chauffage (option)

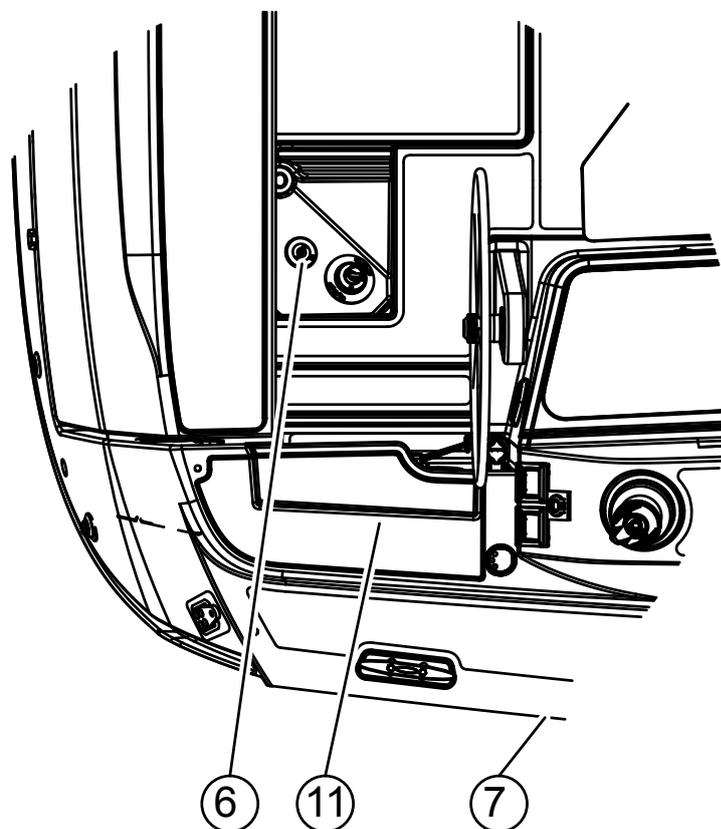
## 8.2.1. Moteur, réservoir et système de gaz d'échappement (vue latérale)



## 8.2.2. Moteur, réservoir et système de gaz d'échappement (vue de dessus)



## 8.2.3. Vue de dessus du panneau de commande (détail)



### 8.2.4. Installation de gaz d'échappement

Le yacht est doté d'un système d'échappement humide, c'est-à-dire que de l'eau de mer est injectée dans le collecteur d'échappement pour le refroidissement et la fixation des gaz d'échappement. Le mélange est envoyé vers le bas dans un silencieux/collecteur d'eau, traverse ensuite le compartiment moteur et l'espace de rangement arrière vers l'arrière et s'échappe à l'arrière sous la ligne de flottaison.

Le tuyau d'échappement est en caoutchouc synthétique, dans lequel est intégrée une spirale d'acier. Le flexible est résistant à la chaleur, mais dans certaines limites seulement. L'alimentation en eau de mer ne doit par conséquent pas être interrompue. Une alimentation libre doit toujours être assurée. Le flexible est serré avec deux colliers à tous les points de liaison. En cas d'interruption éventuelle de l'alimentation en eau de mer, la sonde de température dans le tuyau d'échappement déclenche un signal optique et acoustique. Le moteur doit alors être immédiatement arrêté jusqu'à ce que le défaut soit éliminé (cf. manuel du constructeur du moteur).

### Lisez avec soin les manuels fournis par Volvo.

#### Attention

---



- » Ne laissez jamais le moteur tourner sans recouvrement, afin d'éviter tout contact avec des composants du moteur aux déplacements très rapides ! L'accès à la cabine arrière et à la banquette-coffre praticable doit en particulier rester fermé quand le moteur fonctionne.
- » Ne retirez jamais les dispositifs de protection des pièces mobiles des moteurs.
- » Ce bateau ne doit pas être utilisé avec un moteur plus puissant que spécifié par le constructeur.
- » Réduisez la vitesse en cas de circulation dense et par mauvais temps, mauvaise visibilité, hautes vagues et vent fort. Attention à la houle provoquée par votre sillage et soyez respectueux de vos voisins ; respectez les obligations et les interdictions.
- » Ne séjournerez pas sur la plate-forme de bain à l'arrière dès que le bateau prend la mer.
- » Personne ne doit se tenir à la proue lorsque le bateau navigue à grande vitesse.
- » Vérifiez régulièrement la sortie d'eau de mer au niveau de l'échappement.

#### Danger

---



Ne démarrez en aucun cas le moteur en cas de fuites de carburant ou de dégagement de gaz. Assurez-vous que tout l'équipage quitte le bateau et faites réparer le dommage dans les plus brefs délais par une personne qualifiée.

### 8.2.5. Circuit de refroidissement du moteur

Le yacht comporte un système de refroidissement à deux circuits. Le circuit d'eau douce interne dans le moteur et le refroidissement de retour à l'eau de mer. Ceci garantit d'une part un fonctionnement sans perturbations du moteur et en atténue d'autre part le bruit. Tous les raccords de flexibles du système sont serrés avec des colliers doubles en inox.

### 8.3. Visibilité depuis les postes de barre

La réglementation internationale visant à éviter les collisions en mer (COLREG), au même titre que les lois régissant la navigation maritime (SeeSchStrO), prescrivent à tout moment de prévoir un poste d'observation approprié et le respect des droits de passage. Assurez-vous à tout moment qu'aucun autre bateau ne croise votre route.



Le champ de vision du skipper peut être perturbé par un angle d'assiette/gîte important ou par d'autres facteurs causés par une ou plusieurs des conditions de fonctionnement mentionnées ci-dessous :

- » angle de gîte dû à la charge et à la répartition de la charge, vitesse
- » houle
- » pluie et projections d'eau
- » obscurité et brouillard
- » éclairage intérieur du bateau
- » installation de roufs et de tauds latéraux
- » personnes et appareils mobiles dans le champ de vision du skipper

### 8.4. Caractéristiques d'utilisation

#### Attention



- » Les conditions en mer sont très différentes et les bateaux peuvent toujours être confrontés à des situations susceptibles de mettre à rude épreuve leurs propres capacités et celles du skipper. Attendez-vous toujours à des défauts et à des perturbations, accordez-vous toujours une marge de sécurité suffisante. Évitez les virages brusques à grande vitesse, en particulier dans les chenaux étroits.
- » Pour le skipper et ses suppléants, une formation approfondie est indispensable avant le premier voyage.
- » N'oubliez pas que des facteurs tels que la hauteur au-dessus du NN, les températures extérieures, la charge et les infestations de la coque par des organismes peuvent influencer grandement sur le comportement du bateau.

#### Information sur les caractéristiques d'utilisation



- » Le bateau est porté par une combinaison de flottabilité statique par déplacement et de flottabilité dynamique par glissement.
- » Pour détecter à temps l'usure du système de propulsion et éviter ainsi les dommages, des contrôles réguliers sont recommandés. Ceci permet de conserver la puissance maximale et de prolonger la durée de vie du moteur.
- » Assurez-vous que l'équipage est informé du comportement du bateau et de sa dynamique avant d'entamer un voyage ou un tour en bateau.
- » Les passagers doivent être avertis, avant l'exécution de manœuvres d'accélération rapide, qu'ils doivent s'asseoir et bien se tenir.
- » Le skipper doit éviter l'exécution de manœuvres brutales et non annoncées. Les passagers doivent pour cette raison toujours rester assis et bien se tenir pendant le voyage.
- » Quand la table électrique du carré (option) et la plate-forme de bain sont actionnées, veillez impérativement à ce qu'aucune partie du corps ne soit coincée.

## 8.5. Feux de navigation

Le bateau est équipé de feux de navigation qui correspondent aux dispositions internationales visant à éviter les collisions entre bateaux (COLREG).



### Information

---

Pour les voyages de nuit, des feux de navigation sont nécessaires. Les feux de route/navigation s'allument et s'éteignent depuis le tableau de distribution. Votre yacht Bavaria est équipé des feux de navigation suivants :

- » feu bâbord sur le balcon avant bâbord
  - » feu tribord sur le balcon avant également
  - » feu de tête de mât
  - » feu arrière sur le balcon arrière tribord
- 



### Attention

---

Vérifiez le bon fonctionnement des feux de navigation avant le voyage et prévoyez des ampoules/DEL de rechange pour tous les feux de navigation.

Ne remplacez les lampes que par des lampes de même puissance (watt/type) !

## 8.6. Mouillage, amarrage et remorquage - Consignes de sécurité

### Attention - Mouillage - Remorquage - Amarrage sur pendille

---



Si votre Bavaria Cruiser 46 doit être remorqué, la ligne de remorquage doit être placée sur les deux taquets avant pour répartir la charge. Procéder de la même manière à l'amarrage sur pendille.

Un des taquets arrière est suffisamment dimensionné pour supporter une ligne d'amarrage arrière.

L'ancre de proue se trouve déjà élinguée pour l'amarrage sur le davier. La chaîne tombe dans un puits à chaîne, directement sous le guindeau ; celui-ci est accessible par l'écotille de pont. L'extrémité de la chaîne y est fixée.

Pour l'amarrage du bateau, la proue et la poupe, ainsi que les ponts latéraux, comportent des taquets. Ceux-ci sont suffisamment solides et renforcés pour satisfaire aux exigences de la directive et pour compenser les forces rencontrées dans un port protégé. Si le bateau reste longtemps sans surveillance, protégez les amarres contre le frottement et un décrochage accidentel. En option, vous disposez du guindeau avec le tambour de câble placé dessus pour haler le bateau. La commande se fait avec un manipulateur à boutons relié à demeure au guindeau par un câble ; l'élément de commande se trouve dans la baille de mouillage. Veuillez observer ici également les remarques et les instructions du constructeur.

### Information



- » Le propriétaire du bateau et/ou le skipper sont tenus de s'assurer que les lignes d'amarrage, aussières, chaînes d'ancre et le groupe de mouillage sont suffisamment dimensionnés pour la taille du bateau. Ils doivent aussi s'assurer que les ancres et les chaînes et lignes correspondantes sont toujours prêtes et que les lignes d'amarrage et de remorquage nécessaires se trouvent bien à bord et sont en bon état. Le propriétaire/skipper doit d'autre part prendre à temps les mesures nécessaires pour l'amarrage d'une ou de plusieurs aussières.
- » La charge de rupture selon ISO EN 15084 d'une ligne d'amarrage à l'avant pour le mouillage et le remorquage est de 51,2 kN. Ceci correspond à une traction d'env. 5 219 kg à l'horizontale. Cette charge doit être appliquée de la même manière sur les deux taquets avant.
- » La charge de rupture selon ISO EN 15084 de la ligne d'amarrage à l'avant pour l'amarrage est de 41,8 kN. Ceci correspond à une traction d'env. 4 160 kg à l'horizontale.
- » La charge de rupture d'une ligne d'amarrage à l'arrière est de 35,7 kN. Ceci correspond à une traction d'env. 3 640 kg à l'horizontale.
- » Si le guindeau installé en option doit supporter le poids intégral du bateau, un endommagement du treuil est prévisible. Il est par conséquent nécessaire de retenir la chaîne avec une ligne d'amarrage supplémentaire pour soulager le treuil.

### Attention



- » Veuillez noter que l'ancre peut glisser sur les mauvais fonds de mouillage et/ou en cas de mauvaises conditions météorologiques, de forte houle et de vent fort. Vous devez alors prendre des mesures spéciales pour augmenter la force de retenue ou quitter l'aire de mouillage.

### Attention



- » La ligne de mouillage peut être aussi utilisée pour le remorquage. Il convient toutefois d'utiliser une ligne de remorquage spéciale d'une épaisseur au moins équivalente et montée en patte d'oie sur les deux taquets avant. En cas de charge prolongée, il est recommandé de placer la ligne de remorquage en boucle autour de la coque pour répartir uniformément les forces sur le bateau. Garder-cors, guindeau ou balcon avant sont tout à fait inappropriés pour fixer la ligne de remorquage.
- » Une ligne de remorquage doit toujours être amarrée de manière à pouvoir glisser ou être larguée en charge.
- » Éviter les points de frottement ! Protégez les lignes d'amarrage contre l'usure due au frottement et le décrochage accidentel quand le bateau demeure longtemps sans surveillance.
- » La charge de rupture des lignes / chaînes de mouillage ne doit pas dépasser 80 % de la résistance à la rupture des éléments d'accastillage auxquels elles sont attachées.
- » Le remorquage ne doit se faire qu'à vitesse réduite. Pendant le remorquage, ne dépassez jamais la vitesse maximale de conception du bateau.

## 8.7. Prévention des collisions

La réglementation internationale visant à éviter les collisions en mer (COLREG) et la loi régissant la navigation maritime prescrivent à tout moment de prévoir un poste d'observation approprié et le respect des droits de passage. Avant de poursuivre votre voyage, assurez-vous qu'aucun autre bateau ne croise votre route.

## 8.8. Ravitaillement en carburant

### **Information - Observez les instructions ci-dessous pour le remplissage du réservoir**

---



- » Le nable de remplissage de carburant se trouve sous un couvercle dans la partie arrière du cockpit côté tribord ; cf. à ce sujet le plan de pont (pos 26).
  - » Ouvrez le nable et commencez le remplissage.
  - » Vérifiez ce faisant en permanence la quantité versée dans le réservoir au moyen d'un indicateur de niveau de remplissage approprié.
  - » Ne remplissez pas le réservoir et les conduites jusqu'au niveau maximum. Tenez compte d'une éventuelle expansion du carburant.
  - » Serrez fermement les bouchons du pont, mais à la main seulement pour éviter d'endommager le joint.
  - » Consignez le cas échéant l'opération dans le journal de bord.
- 

### **Attention**

---



- » Le carburant est un déchet chimique. Prévoyez des chiffons absorbants lors du remplissage du réservoir et éliminez-les de manière appropriée après usage.

## 9. Réflexions fondamentales

### 9.1. Equipement de sécurité recommandé



Les bateaux Bavaria sont systématiquement livrés sans équipement de sécurité au départ du chantier naval. Le skipper est tenu de s'assurer qu'un équipement de sécurité homologué et fonctionnel se trouve toujours à bord. L'exhaustivité et le bon fonctionnement de l'équipement de sécurité doivent bien entendu être régulièrement contrôlés, en particulier avant un tour en mer. Les associations de sports nautiques ou les autorités compétentes vous fourniront des conseils et des indications sur les équipements de sécurité recommandés ou prescrits pour votre bateau et votre zone de navigation.

La mer est imprévisible. **Fermez donc toutes les écoutilles, les portes et le capot de descente avant de prendre la mer.**

#### Prévoyez à bord au moins l'équipement suivant pour pouvoir réagir le cas échéant :

- » gilets de sauvetage et aide à la flottabilité pour chaque personne à bord, d'une taille et d'une capacité de charge suffisantes
- » vêtements appropriés, chauds et résistants aux intempéries
- » compas
- » cartes marines pour la zone de navigation concernée
- » ancres et lignes d'une capacité de retenue appropriée
- » lignes de remorquage d'une longueur et d'une résistance suffisantes
- » au moins 2 aussières
- » équipement de premiers secours avec compresses et couverture chauffante
- » écope ou seau
- » fusées éclairantes de détresse
- » appareils radio
- » jumelles
- » couteau dans sa gaine
- » eau potable et provisions en quantité suffisante
- » extincteurs

## 9.2. Mesures à prendre par mauvais temps

- » En cas de mauvais temps, personne ne doit séjourner sur les ponts à ciel ouvert.
- » Tous les passages et autres ouvertures par lesquels de l'eau pourrait pénétrer dans la coque, les superstructures ou le pont doivent être fermés et verrouillés. Les accessoires et les pièces nécessaires à cet effet doivent par conséquent toujours se trouver à bord et être en parfait état.
- » Les dispositifs de fermeture, portes et écoutilles étanches à l'eau, aux éclaboussures et aux intempéries doivent rester fermés pendant la navigation, à moins qu'ils ne doivent être ouverts pour faire fonctionner le bateau. Une fermeture immédiate de ces ouvertures doit être possible à tout moment et sans difficultés.
- » Il est recommandé de ne pas se fier au pilote automatique ou à des systèmes de direction autonomes en cas de mauvais temps, car une intervention rapide ou des changements de cap brusques peuvent être nécessaires en fonction du mauvais temps.
- » L'aptitude à la navigation et, en particulier les francs-bords et la stabilité, ne doivent pas être entravés par la cargaison.
- » Les skippers doivent toujours être conscients que, dans certaines zones de navigation, il peut apparaître des vagues particulièrement cambrées et déferlantes, au même titre que des courants et vents locaux, en particulier dans les estuaires, les zones de bas-fonds et les baies étroites. Ces vagues sont particulièrement dangereuses pour les bateaux de petites dimensions.
- » Par mauvais temps, il convient de réduire la vitesse du bateau, surtout quand il est soumis à des mouvements de roulis et un fort tangage et quand de l'eau inonde le pont.

## 9.3. Amarrage d'équipements non fixés à demeure

Dès qu'on quitte le mouillage, l'équipement non fixé doit être arrimé de façon sûre, en particulier dans la cambuse, le compartiment moteur et les sanitaires. Des objets y sont fréquemment posés sans protection et ils doivent être amarrés. Les objets lourds et à arêtes vives, en particulier, pourraient blesser des personnes ou des animaux, et aussi endommager d'autres objets et les équipements.

## 9.4. Stabilité - Risque de perte de la stabilité

La stabilité et la flottabilité de ce bateau sont testés sur la base des indications de poids du chapitre « Poids ». Le terme Stabilité se réfère à l'assiette du bateau. Il décrit la faculté du bateau de compenser les forces d'inclinaison dues au gîte.

### Attention



- » Le chargement du bateau ne doit jamais excéder le poids recommandé par le constructeur. Les masses/poids doivent être uniformément répartis car les poids supplémentaires et en position surélevée nuisent grandement à la stabilité du bateau.
- » La stabilité peut être entravée également suite au clapotement de liquides dans le bateau (cale ou cockpit) ou dans les réservoirs. Le niveau d'eau de cale doit par conséquent toujours être contrôlé. Pour cette raison, il faut toujours maintenir la cale sèche.
- » En cas de manœuvres incorrectes, le bateau peut effectuer des mouvements extrêmes !

### Avertissement



- » Suite à des mouvements incontrôlés, des éléments de l'équipement peuvent endommager le bateau et nuire à sa stabilité. Avant de prendre la mer, assurez-vous que tous les équipements sont bien amarrés.
- » La stabilité du bateau diminue nettement quand celui-ci entre en phase d'hydroplanage ou s'y trouve ; ceci s'applique en particulier en cas de forte houle et de changement de cap.
- » La stabilité peut diminuer au remorquage du bateau ou quand des charges importantes sont levées avec le bossoir ou la bôme.
- » Les déferlantes sont toujours un danger à prendre au sérieux pour la stabilité ; naviguez avec circonspection
- » Toute modification de répartition des poids peut grandement nuire à la stabilité, à l'assiette et au comportement de navigation du bateau.

**Information pour l'arisage**



» Lorsque l'anémomètre enregistre des vitesses de vent supérieures à 4 sur l'échelle de Beaufort, la surface de voile doit être réduite. Des mesures particulières doivent être prises par gros temps.

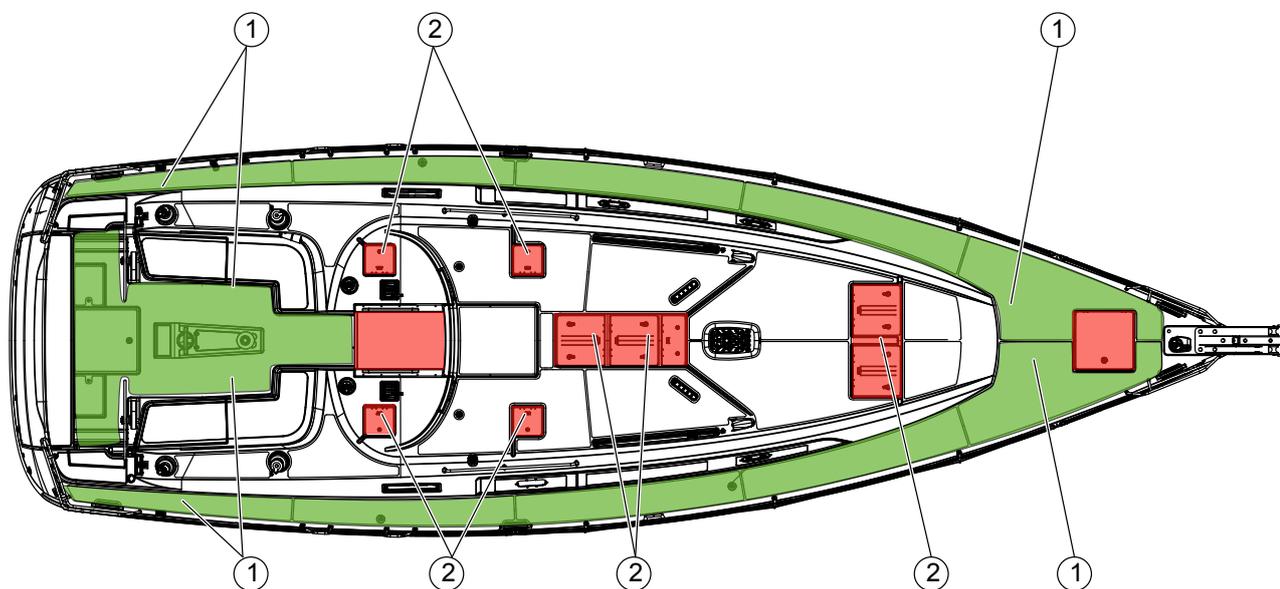
Les valeurs STIX ont été calculées comme suit, conformément à EN ISO 12217 :

Version Catégorie A	$m_{MOC}$ Quille profonde/quille plate	$m_{LDC}$ Quille profonde/quille courte
Valeur STIX	41,43/41,64	42,07/42,20
Stabilité nulle (degrés de gîte)	117,7/117,7	115,5/115,5

Version Catégorie B	$m_{MOC}$ Quille profonde/quille courte	$m_{LDC}$ Quille profonde/quille courte
Valeur STIX	41,43/41,64	40,68/40,85
Stabilité nulle (degrés de gîte)	117,7/ 117,7	113,7/ 113,77

**9.5. Homme à la mer - Risque de chute par-dessus bord**

Le pont de travail est à tout moment un endroit de travail sûr sur le bateau. Les zones en dehors de ce pont de travail ne doivent être utilisées que pour l'amarrage avant d'entrer au port et après l'avoir quitté, ainsi que pendant le séjour à quai. Sur le plan ci-dessous, le pont de travail de ce bateau est représenté en vert, la partie en rouge représentant un risque de glissement en raison du vitrage.

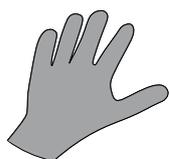


Pos.	Description
1	Pont de travail (définition selon ISO 15085)
2	Risque de glissement

Le pont de travail se restreint aux passavants latéraux, au pont avant et au cockpit **sans** la plate-forme de bain. La plate-forme de bain et le rouf **ne font pas**, tout comme les écoutilles de pont et l'écoutille coulissante, à proprement parler partie du pont de travail.

La plupart des chutes par-dessus bord se produisent en raison du risque accru de glissement à bord et au moment de quitter le bateau. Les ponts mouillés peuvent être glissants. Portez par conséquent toujours des chaussures à semelles antidérapantes.

L'espace restreint à bord, la dynamique sur l'eau et l'environnement inhabituel imposent que les personnes à bord adoptent un comportement particulier. Toutes les personnes se trouvant à bord sont systématiquement tenues de suivre sans restrictions les injonctions du skipper. Chacun à bord doit toujours s'en tenir à la règle suivante :



**« Une main pour le bateau et l'autre pour soi »**

Tenez-vous par conséquent toujours d'une main à des rambardes appropriées. Pour des raisons de sécurité, chacun à bord doit toujours porter des vêtements appropriés et des chaussures à semelles antidérapantes. Pour se protéger de l'hypothermie, des vêtements de rechange secs en quantité suffisante doivent toujours être disponibles à bord.

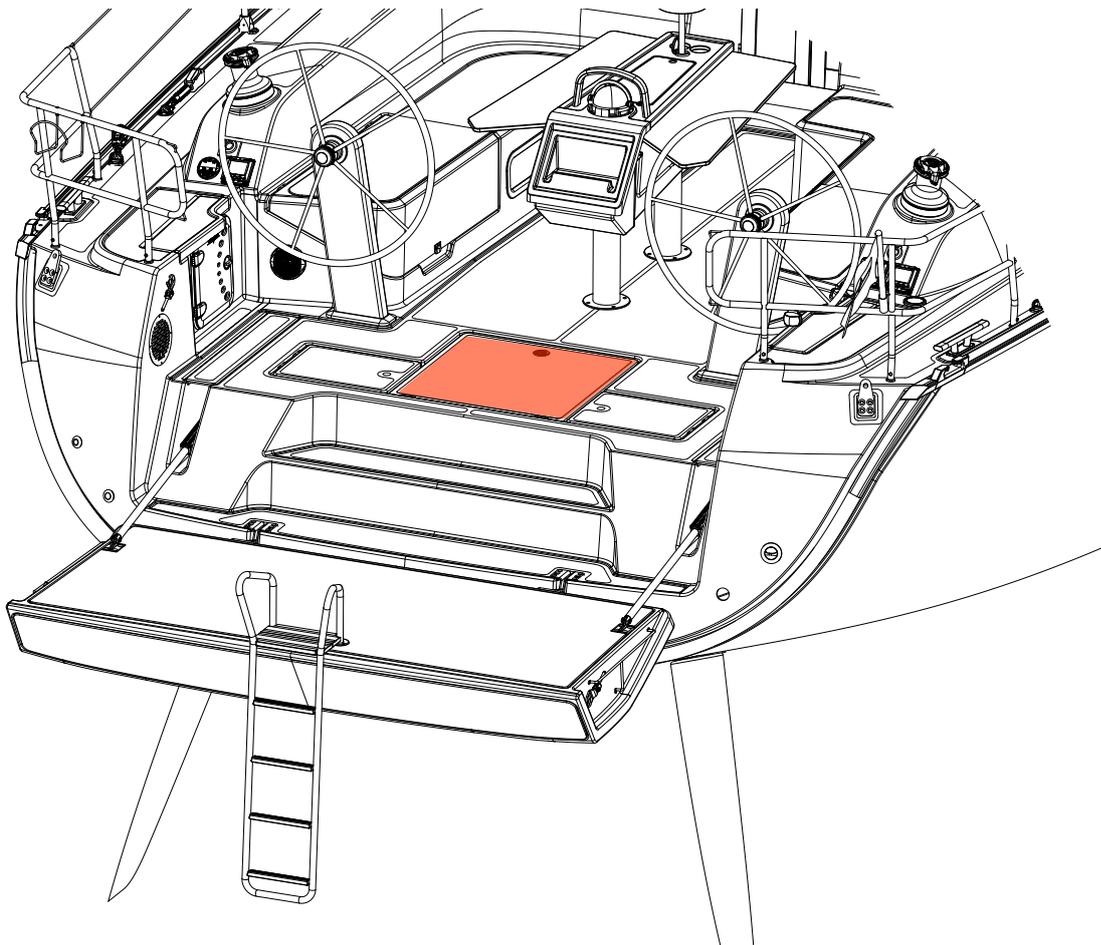
**Procédure en cas d'homme à la mer ou d'autres cas d'urgence**

Si une situation d'urgence devait toutefois survenir, un comportement calme et réfléchi est recommandé. Tranquillisez d'abord vos passagers et donnez des instructions claires et compréhensibles pour répartir les tâches. Avant tout, faites appel à une assistance qualifiée par radio ou téléphone, même si vous-même et vos équipiers essayez de maîtriser la situation d'urgence avec les moyens du bord. Pour les appels d'urgence et de détresse, utilisez toujours les procédés et méthodes d'usage en radiotéléphonie internationale. Distribuez à temps des moyens de sauvetage et veillez à ce qu'ils soient portés ou tenez-les à disposition. Ne quittez le bateau qu'en cas d'extrême urgence.

## 9.6. Aides à la remontée à bord

La manœuvre d'homme à la mer comprend toutes les mesures permettant le sauvetage de personnes tombées à la mer. La manœuvre d'homme à la mer a priorité sur toutes les autres interventions et doit être effectuée immédiatement. C'est une composante essentielle du sens marin et une manœuvre à laquelle on doit s'exercer régulièrement, à plus forte raison avec tout nouveau bateau et tout nouvel équipage.

Le moyen de sauvetage d'homme à la mer du Bavaria Cruiser 46 est **en premier lieu** l'échelle de bain intégrée à accrocher au centre de la plate-forme. L'échelle de bain est représentée installée sur l'illustration ci-dessous ; elle est bloquée dans cette position et ne peut pas être rabattue. Veillez à ce que l'échelle soit bien attachée pour ne pas la perdre.



L'échelle de bain ne peut être actionnée que lorsque la plate-forme est choquée ; une personne doit actionner le bouton correspondant et descendre ainsi la plate-forme (donner du mou). **L'échelle de bain se trouve dans l'espace de rangement accessible par l'écouille centrale du cockpit et ne peut pas être actionnée par la personne qui se trouve dans l'eau.** L'écouille de sol dans le cockpit est colorée en rouge sur le dessin ci-dessus. L'échelle de bain est insérée dans les trous prévus à cet effet dans la bordure arrière.



**Avertissement :** si vous êtes seul à bord, la plate-forme de bain doit toujours être abaissée.

S'il n'y a qu'une personne à bord, la plate-forme arrière doit être choquée et demeurer en position basse avec l'échelle de bain sortie et bloquée dès que cette personne monte à bord ; ce n'est qu'ainsi que cette personne pourra remonter à bord si elle tombe elle-même à la mer. Cette échelle de bain garantit alors la remontée à bord. Si, pour quelque raison que ce soit, la plate-forme de bain ne peut pas être choquée ou si elle devait être endommagée ou que l'échelle de bain est inutilisable, il est déconseillé d'utiliser le bateau avant réparation.

Ceci doit toujours être observé à moins que d'autres aides à la remontée à bord soient disponibles, par ex. une échelle de secours montée sur le balcon arrière ou sur un taquet et déployée avec un bout de déclenchement (traînant dans l'eau). Cet équipement fait partie de l'équipement de sécurité et doit être prévu par le skipper. Le plus bas échelon de l'échelle déployée doit se trouver à au moins 30 cm au-dessous de la ligne de flottaison.



L'illustration ci-dessous montre un sac de rangement, une possibilité parmi bien d'autres. L'anse inférieure doit être prolongée avec un bout de façon à faciliter la sortie de l'échelle depuis l'eau ; il est recommandé de faire un essai pratique. Une autre possibilité pour permettre la remontée à bord d'une personne est de la tirer avec une drisse enroulée sur un des winchs. La drisse est nouée en boucle ou nouée/manillée à un harnais de sauvetage spécial. La personne tombée à la mer attrape la boucle ou le harnais de sauvetage et s'y assoit ou se l'enroule, comme pour le sauvetage aérien, autour de la poitrine, le point de traction étant alors orienté vers l'avant.

Le sauveteur enroule de préférence la drisse sur un winch électrique pour lever la personne au sortir de l'eau. Si possible, une troisième personne doit retenir la drisse et la personne suspendue pour empêcher que celle-ci soit blessée suite aux mouvements

du bateau.

**Risque de coincement à l'actionnement de la plate-forme de bain ! Capacité de charge maximum 3 personnes (300 kg) !**

**Attention**

- » Arrêtez le moteur avant d'utiliser l'échelle de bain ! Un moteur qui fonctionne peut dans certaines circonstances représenter des problèmes en cas de sauvetage car l'effet d'aspiration est dangereux.
- » Pour le sauvetage d'une personne, s'assurer que celle-ci n'arrive pas sous la plate-forme ou la partie arrière du bateau et se blesse suite au mouvement de tangage. Il est recommandé d'utiliser le cas échéant une annexe pour l'opération de sauvetage.
- » Après détournement de l'arrière et le débrayage de l'hélice, le bateau doit être ramené le plus rapidement possible vers le naufragé. Le bateau se contrôle alors au mieux en approchant la personne tombée à la mer contre le vent et le courant. Les manœuvres Single Turn, Williamson-Turn ou Scharnow-Turn bien connues dans la navigation professionnelle et qui ramènent toujours le bateau dans son propre sillage sont également appropriées.

**Approche** : la victime est approchée de manière à ce qu'elle se trouve du côté sous le vent du bateau. Le bateau est arrêté de manière à ce que la victime puisse être récupérée en son centre ou sur le tiers arrière. Pour toutes les manœuvres, une ligne flottante avec bouée de sauvetage est jetée à l'eau pour que la victime s'y accroche le cas échéant, ceci permettant au moins de relier la personne au bateau si la manœuvre d'approche n'est pas assez précise.

**Liaison par cordage avec le bateau** : la réalisation immédiate d'une liaison avec le bateau est décisive pour que la victime puisse être maintenue contre le bordé, même au cas où le bateau s'éloignerait encore.

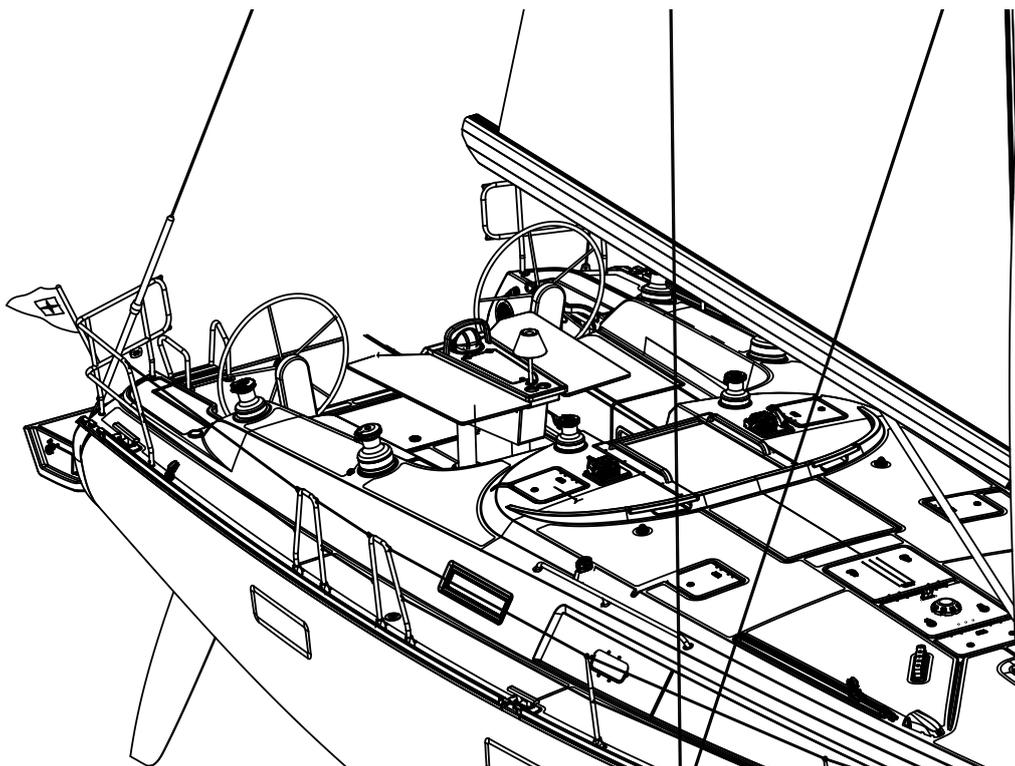
## 9.7. Pinoches



En cas d'endommagement d'une soupape de fond ou d'un passe-coque, nous recommandons de prévoir des bouchons en bois tendre, caoutchouc ou mousse spéciale dont le diamètre correspond aux différentes tailles de passe-coque et permettant de boucher de façon sûre chaque orifice.

## 9.8. Aperçu de la plate-forme de bain avec échelle de bain et accès depuis le pont

La plate-forme peut être choquée avec un mécanisme.



## 9.9. Généralités

Le Bavaria Cruiser 46 est un navire puissant qui développe une énergie importante en déplacement. Il ne doit par conséquent être utilisé que par des personnes expérimentées et formées en conséquence. Ne laissez jamais des personnes non fiables ou des enfants à bord sans surveillance. Toujours arrêter le moteur avec l'interrupteur principal quand il n'est pas utilisé ! Familiarisez tous les membres de l'équipage avec les propriétés particulières du système d'entraînement et des autres systèmes, et surtout les dangers qu'ils représentent.



- » Pendant la navigation, ne pas se rendre sur la plate-forme de bain et le rouf, et là surtout sur les surfaces vitrées !
- » Sur le pont avant, vous êtes soumis à de plus fortes accélérations que dans le cockpit. Veillez à toujours conserver votre équilibre et à vous tenir solidement.
- » Aucun obstacle ne doit se trouver dans la zone de basculement de la plate-forme arrière. Risque de coincement !
- » Le moteur et la transmission comportent des pièces mobiles ! Éviter impérativement tout contact. Risque de blessure !

## 9.10. Envahissement/naufage - Danger de voies d'eau



### Attention

- » Fermez les soupapes de fond si vous quittez le bord pour une période prolongée !
- » Les pompes de cale ne sont pas conçues pour lutter contre une importante pénétration d'eau, par ex. suite à une fuite.
- » Les pompes de cale doivent être régulièrement entretenues et nettoyées. Le niveau d'eau de fond de cale doit toujours être réduit à un minimum.
- » Quand la mer est forte, les écoutilles, les coffres de cockpit et les portes doivent être fermés pour réduire le risque de pénétration d'eau.
- » En cas de tempêtes, toutes les écoutilles, armoires, descentes/portes doivent rester fermées pour empêcher la pénétration d'eau.
- » Assurez-vous que tous les ouvertures d'évacuation d'eau dans les varangues ne sont pas obstruées.
- » Contrôlez régulièrement toutes les pompes de cale et éliminez les corps étrangers des tubulures d'aspiration.

### Attention



En navigation, les ouvertures suivantes doivent toujours être fermées et ouvertes seulement brièvement en cas de travaux nécessaires au fonctionnement du bateau.

Pos.	Description	Pos.	Description
1	Toutes les écoutilles du pont et dans le sol	6	Hublots latéraux des cabines de passagers
2	Hublots latéraux de la cabine du propriétaire	7	Fenêtres latérales dans le carré et vers le cockpit
3	Hublots latéraux des toilettes	8	Écoutilles de pont des toilettes et du carré
4	Hublots du cockpit/des cabines arrières	9	Capot de descente
5	Hublots latéraux des cabines de passagers	10	Écoutilles de pont et panneaux de plancher cockpit et cabine

Le bateau comprend un cockpit autovidant comme décrit dans la norme EN/ISO 11812:2002. La pénétration d'eau dans le cockpit doit toutefois être évitée autant que possible et l'écoulement d'eau doit toujours être assuré.

### 9.10.1. Collecteurs d'impuretés



- » Les tubulures d'aspiration des pompes de cale dans le bateau et les admissions d'eau hors bords sont équipées de collecteurs d'impuretés contre les goémons, les feuilles et les corps étrangers pour éviter le risque d'obstruction. Veillez à ce qu'elles restent toujours exemptes de corps étrangers.

### 9.11. Danger d'incendie/protection contre l'incendie

Dès la conception et la construction du bateau, nous avons porté une attention toute particulière à la prévention contre les risques d'incendie. En font partie le choix des matériaux, la distance des flammes de la cuisinière par rapport aux constructions proches et un moteur isolé, les parois du compartiment moteur ayant été revêtues d'un matériau isolant ignifuge. Un skipper/propriétaire de yacht devrait avoir à cœur de veiller à son bon état et à observer les consignes suivantes :



- » Assurez-vous que les cales restent toujours dégagées et propres, contrôlez-les régulièrement pour détecter la présence éventuelle de résidus de carburant et d'odeurs de gaz.

#### Attention

---



#### Ne jamais ...

- » bloquer/entraver les accès aux extincteurs portables et aux dispositifs de sécurité (soupapes de fermeture, disjoncteurs, etc.) dans les armoires ou les équipets
- » laisser le bateau sans surveillance quand des appareils de cuisson/chauffage sont utilisés
- » ranger des matières inflammables dans les compartiments moteur. D'autres objets dans le compartiment moteur doivent être amarrés contre le glissement et ne pas nuire à la bonne circulation de l'air.
- » modifier les systèmes du bateau, en particulier les systèmes de carburant et de gaz
- » remplir les réservoirs de carburant quand le moteur tourne
- » remplacer les bouteilles de gaz quand le système de gaz est utilisé
- » fumer quand vous manipulez du gaz ou du carburant
- » poser de rideaux au-dessus des appareils de cuisson
- » utiliser des lampes à gaz dans le bateau

## 9.11.1. Extincteurs

**Attention - Le propriétaire du bateau/skipper est tenu**



- » de contrôler régulièrement les appareils comme spécifié par le constructeur
- » de remplacer les extincteurs utilisés par des appareils équivalents et de la même capacité
- » d'informer l'équipage et les passagers de l'emplacement et de la manipulation de tous les extincteurs.
- » d'observer les règles nationales relatives à l'équipement d'extinction
- » d'apposer des autocollants d'avertissement et de remplacer ceux-ci en cas d'endommagement

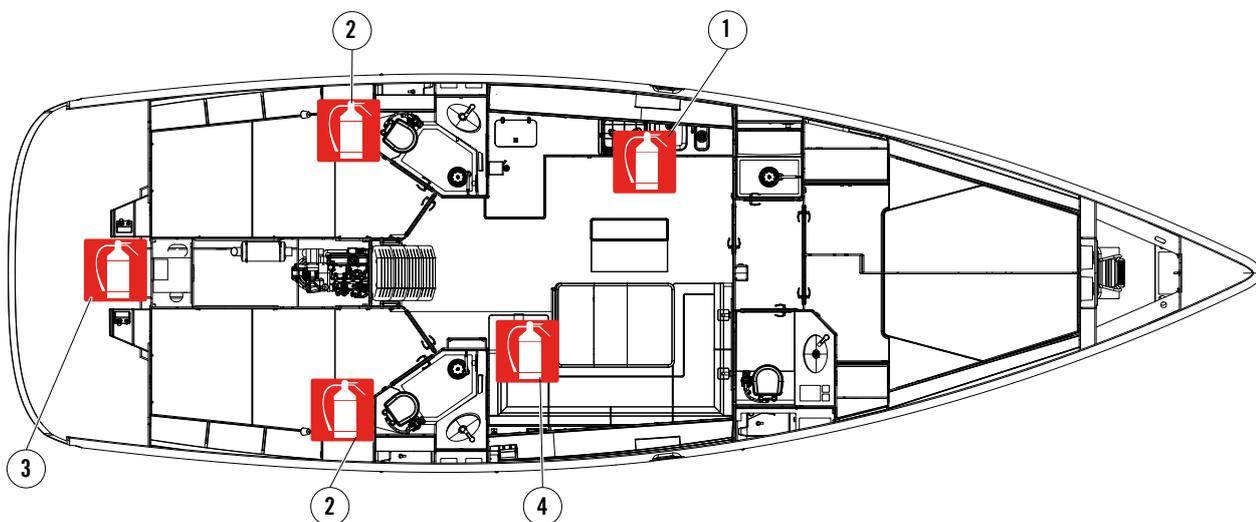
La cuisinière de la cambuse et le compartiment moteur comptent parmi les principales sources de danger à bord. Si malgré toutes les précautions un incendie venait à se déclarer, vous disposez de 5 extincteurs. Les emplacements et les quantités de remplissage des extincteurs sont indiqués ci-dessous.

## 9.11.2. Liste des extincteurs

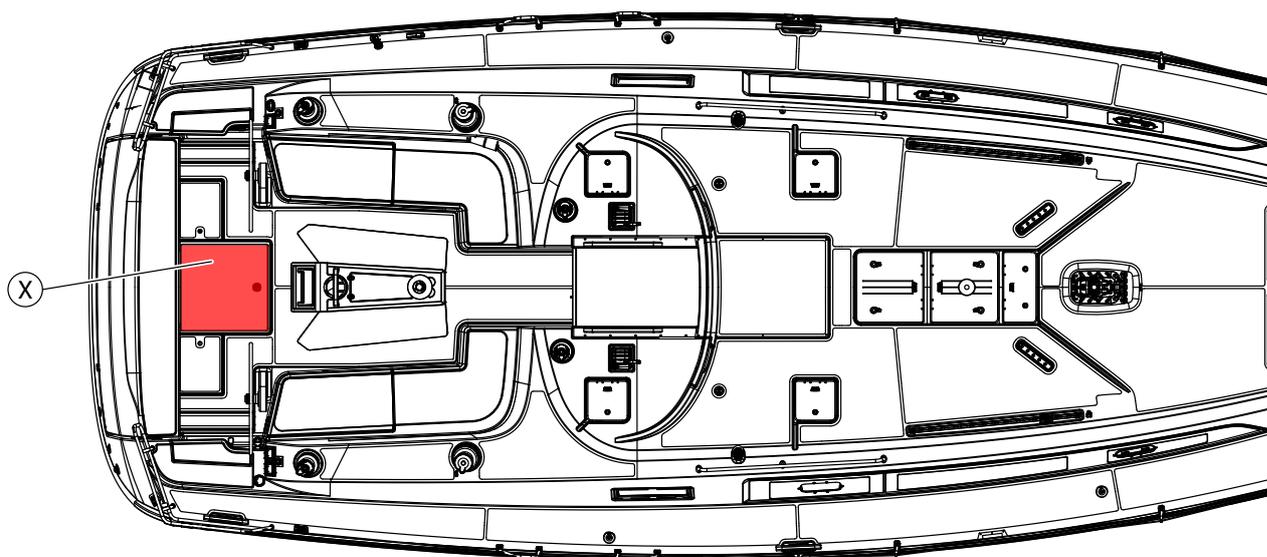
Veillez voir à ce propos le dessin ci-dessous. Il est recommandé de faire des copies de ces plans et de les accrocher ou de les placer à bord dans les cabines. Veillez observer les indications des manuels et descriptions de produits spécifiques pour les différents extincteurs et systèmes.

Pos.	Nombre	Description de l'emplacement	Type d'extincteur
1	1	Extincteur sous l'évier de la cambuse	Gloria 2 kg ABC poudre 89 B Produit d'extinction SP 152/07 - 15 bar azote
2	2	Dans chaque cabine arrière (cf. autocollant), dans les petites caisses de rangement, respectivement devant les armoires suspendues	Gloria 2 kg ABC poudre 89 B - produit d'extinction SP 152/07 - 15 bar azote
3	1	Extincteur dans l'espace de rangement sous le plancher du cockpit, accessible via l'écouille centrale, cf. dessin	Gloria 2 kg ABC poudre 89 B Produit d'extinction SP 152/07 - 15 bar azote
4	1	Extincteur sous la banquette tribord	cf. ci-dessus

## 9.11.3. Emplacement des extincteurs à bord du Cruiser 46



## 9.12. Accès à l'extincteur du pont/cockpit



Cf. légende ci-dessus, au point « 9.11.2. Liste des extincteurs » à la page 70.

## 9.13. Issues de secours

### Information



Toutes les issues, à l'exception des issues principales normalement utilisées, ainsi que les écoutilles avec marches, comportent des panneaux spécifiques !  
Il est recommandé de faire des copies de ces plans et de les accrocher ou de les placer à bord dans les cabines.

### Attention - Le propriétaire du bateau/skipper est tenu :



- » d'informer l'équipage des issues de secours et des sorties
- » de contrôler régulièrement le marquage des issues de secours et des accessoires spéciaux, tels que par ex. les marches et les échelles.

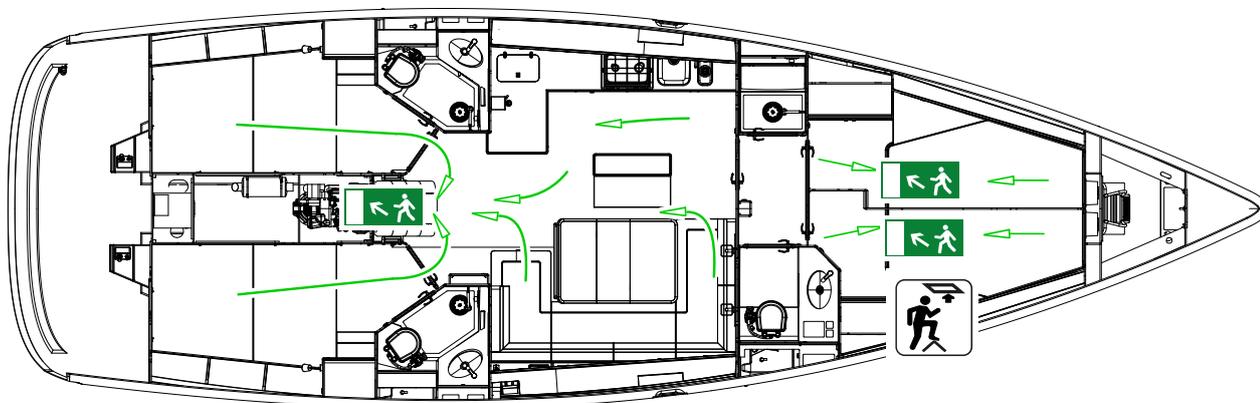
### Avertissement



**Ne bloquez jamais, même brièvement, les issues de secours et les sorties !**

## 9.14. Vue de dessus des issues de secours

Votre yacht comporte des panneaux de secours/ouvertures ; veuillez consulter les plans d'ensemble ci-dessous : les cabines arrière et le carré sont évacués par la descente, les deux écoutilles de pont avant servent à l'évacuation de la partie avant si l'issue par la descente ne devait pas être disponible.



### Avertissement



Pour accéder plus facilement à l'écouille de secours placée au-dessus de la couchette avant, un marchepied dépliant est prévu sous chacune de ces écoutilles de secours avant. Relevez le matelas et posez-le sur le côté, déployez vers l'arrière l'élément rabattable en deux parties et bloquez-le dans la position déployée. L'arête supérieure et l'espace entre les deux éléments peut être alors utilisée comme marchepied pour atteindre plus facilement le panneau de secours. Avant de partir, assurez-vous que tous les membres de l'équipage ont été informés de cette manipulation.

## 9.15. Radeau de survie

Les bateaux Bavaria sont systématiquement livrés sans équipements de sécurité au départ du chantier naval. Le skipper est tenu de s'assurer qu'un équipement de sécurité homologué et fonctionnel se trouve toujours à bord. Les radeaux de survie peuvent être rangés dans une des banquettes-coffres du cockpit et sont accessibles depuis l'écouille de banquette-coffre du cockpit. Veuillez noter que le panneau d'écouille doit être doté d'une plaque indicatrice correspondante et que l'équipage et les passagers doivent être informés sur les radeaux de survie et sur leur utilisation avant de prendre la mer. Il est recommandé de procéder à une instruction avec prélèvement des radeaux du compartiment de rangement.

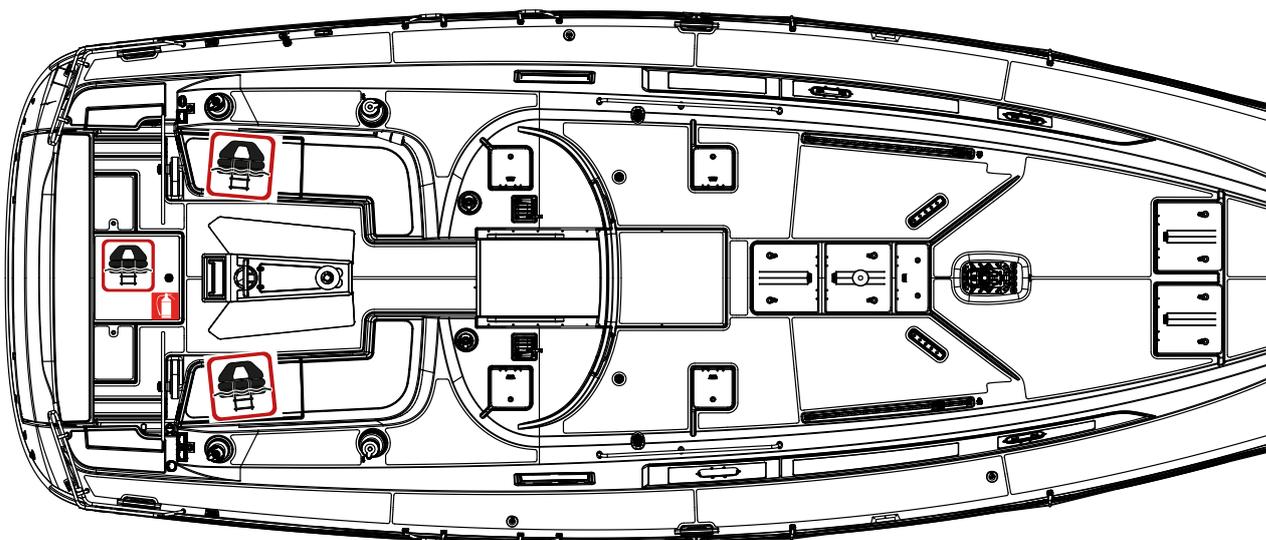
Les radeaux de survie peuvent être rangés aux endroits suivants :



- » 1 radeau dans la banquette-coffre tribord (directement devant la colonne de direction)
- » 1 radeau dans la banquette-coffre bâbord (directement devant la colonne de direction)
- » 1 radeau dans l'espace de rangement, mais rangé directement et aisément accessible sous l'écouille

## 9.16. Schéma du cockpit avec les espaces de rangement des radeaux de survie

L'illustration ci-dessous montre les espaces de rangement possibles pour les radeaux de survie ; veuillez vous familiariser avec la situation réelle à bord.



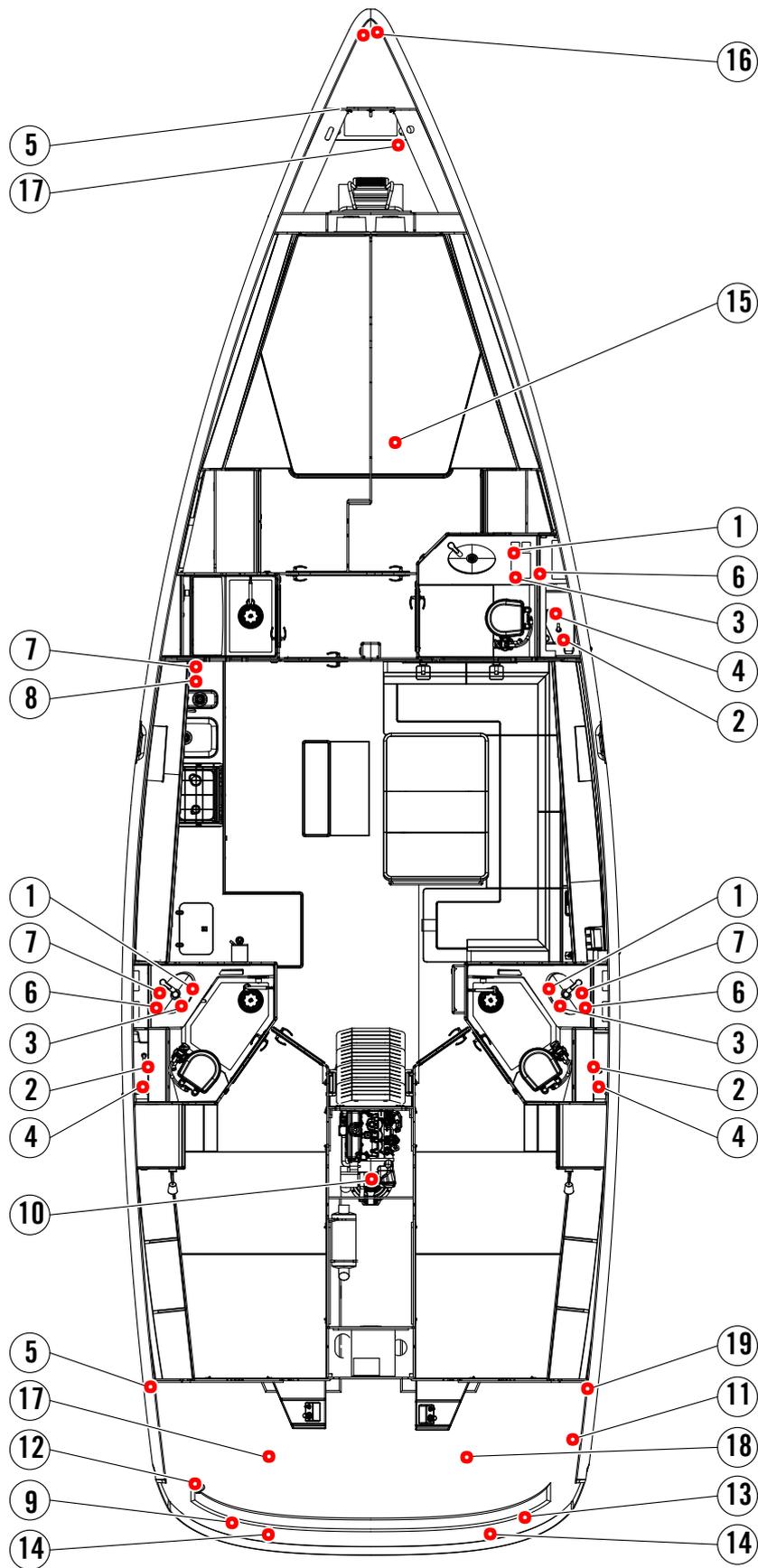
## 9.17. Liste des passe-coque (pour le plan des passe-coque)

Les passe-coque suivants sont installés dans ce bateau, en fonction naturellement des options fournies.

Pos.	Description	Pos.	Description
1	Aspiration toilette	11	Sortie chauffage (option)
2	Aspiration pont du rés. matières fécales	12	Sortie moteur
3	Sortie du réservoir de matières fécales	13	Sortie de pompe de vidange manuelle
4	Aération du réservoir de matières fécales	14	Vidange du poste de barre tribord/bâbord
5	Aération du réservoir d'eau douce (avant du bateau : via la cloison de baille de mouillage)	15	Loch/sondeur
6	Sortie du lavabo	16	Vidange de baille à mouillage
7	Sortie de sanitaires / douche	17	Nable de remplissage d'eau douce (arrière : sous le couvercle du poste de barre) (avant du bateau : sous le couvercle de l'espace de rangement des voiles)
8	Sortie de l'évier de cuisine	18	Nable de remplissage de carburant diesel (sous le couvercle du poste de barre)
9	Sortie de la pompe de cale él.	19	Aération du réservoir de carburant
10	Saildrive		

Les passe-coque sont des endroits particulièrement menacés, car une pénétration d'eau y est très vraisemblable ; il convient donc de vérifier régulièrement l'état de ces emplacements. Les soupapes doivent être elles aussi régulièrement actionnées pour garantir une rotation libre et sans frottement. Il est d'autre part recommandé de laisser fermés si possible tous les passe-coque quand le bateau est sans surveillance ; ceci ne concerne pas les écoulements d'évidements et les sorties de cale, ainsi que les ouvertures d'eau de refroidissement nécessaires au fonctionnement du bateau.

9.17.1. Emplacement des passe-coque (le plan inclut les options)



**Information - Entretien**

- » Il est facile de reconnaître si un robinet à boisseau sphérique est fermé ou ouvert :
  1. FERMÉ : la manette est transversale au tuyau ou au flexible
  2. OUVERT : la manette est dans le sens du tuyau ou du flexible
- » L'étanchéité des passe-coque doit être régulièrement contrôlée. Resserrez les écrous de presse-étoupe des soupapes et vérifiez-en le libre fonctionnement, contrôlez le serrage et la présence éventuelle de corrosion des colliers de flexibles

**9.18. Transport, grutage, cales de mises à l'eau et stockage**

Votre Bavaria Cruiser 46 est conçu et construit pour aller sur l'eau. Il peut bien entendu également être transporté par voie terrestre. En raison de ses dimensions, votre bateau ne peut toutefois être transporté que par une entreprise spécialisée sur un véhicule approprié.

Aujourd'hui, les bateaux sont manutentionnés avec une grue ou tout autre engin de levage spécial, comme par exemple un portique de transbordement (Travellift). Il est bon ce faisant d'utiliser une traverse pour minimiser les forces de poussée latérales sur le bateau.

**Attention**

- » Protégez le bateau au levage avec une amarre à l'avant et à l'arrière. Empêchez le glissement des sangles au levage avec la grue.
- » Il est interdit de séjourner sous des charges en suspension !

**9.18.1. Transport par grue**

Dans de nombreux ports, les yachts sont amenés à terre avec une grue et des élingues. Ce faisant, les sangles doivent être disposées en fonction de la stabilité du corps du bateau et de la répartition du poids. Le bateau doit rester autant que possible à l'horizontale, à l'identique de son assiette normale dans l'eau. Veillez en particulier au safran et au réducteur Saildrive avec hélice.

Si la même grue doit être souvent utilisée, nous vous conseillons de marquer les positions des sangles avec du ruban adhésif au-dessous de la bordure du pont.

**Veillez noter impérativement que des accessoires et des poids ajoutés ou retirés peuvent modifier la position des sangles ; vous devrez alors modifier également les marquages des emplacements de sangles. Bavaria décline toute responsabilité pour les opérations de manutention à la grue.**

**Attention danger : A noter en particulier :**

- » Personne ne doit se trouver à bord pendant les opérations avec la grue.
- » Tout changement de poids, dû par exemple à des liquides dans les réservoirs, des personnes à bord, etc., modifiera le centre de gravité.
- » La largeur des points d'accrochage à la transversale du bateau doit toujours être supérieure à la plus grande largeur du bateau.
- » Ne confiez les opérations avec la grue qu'à un personnel qualifié et sûr.

### 9.18.2. Cales de mise à l'eau

Si le yacht est amené à terre au moyen d'une cale conventionnelle, il peut reposer sur sa coque. Il est alors dans un état instable et doit être soutenu sur les côtés mais aussi à l'avant et à l'arrière pour ne pas basculer.

#### **Attention : A noter en particulier :**

---



- » Personne ne doit se trouver à bord pendant l'amenée à terre.
- » Le bateau doit être protégé contre le basculement et l'inclinaison
- » Confiez « toujours » l'amenée à terre à une entreprise spécialisée et disposant des connaissances techniques nécessaires

- » Dans le meilleur des cas, le bateau est posé dans un ber personnalisé qui applique la pression au bon endroit sur la coque.
- » Pour un stockage prolongé du bateau, un bâti de transport et de stockage approprié est impérativement recommandé. Votre concessionnaire et partenaire de services vous assistera volontiers à cet effet.

### 9.18.3. Stockage

Le yacht ne doit systématiquement être stocké à long terme qu'en utilisant un bâti de stockage et un bâti de transport adaptés. Un appui en trois points n'est pas autorisé. Le bordé doit faire l'objet de précautions particulières. L'appui doit toujours s'effectuer à plat en surface. Les surfaces d'appui doivent être suffisamment grandes et ne pas être trop molles. Tous les étais de soutien de la coque doivent être soumis à la même charge. Pour ce qui est des autres mesures à prendre en cas de temps morts prolongés, surtout au-delà des périodes froides, veuillez observer celles qui sont décrites au chapitre « Hivernage ».

Les endroits optimaux pour le stockage et la mise sur tin, se trouvent toujours dans la zone d'une cloison porteuse interne. Assurez-vous que les points d'appui se situent toujours dans une zone suffisamment soutenue.

## 9.19. Échouement

#### **Attention - en cas d'échouement :**

---



- » Ne bloquez jamais les issues de secours et les sorties !!
- » Contrôlez toutes affaires cessantes l'étanchéité de l'ensemble de la coque, d'abord dans la cale, puis dans la zone de la quille et là, surtout le boulon de quille, les mèches de gouvernail et l'arbre d'entraînement et du réducteur Saildrive et ici, en particulier, les endroits où il sort de la coque et le support du Saildrive dans le bateau.
- » Ne rentrez dans tous les cas au port qu'à vitesse réduite, amenez la voile et veillez, en procédant avec la plus grande prudence, à ce que le bateau soit soumis à aussi peu de contrainte dynamique que possible.
- » Contrôlez une nouvelle fois la structure et les appendices de coque une fois de retour au port.
- » Contrôlez la carène du bateau après l'avoir sorti de l'eau !

## 10. Entretien/soins/travaux sur le bateau



### Attention

- » Toutes les modifications inhérentes à la sécurité du bateau doivent faire l'objet d'une expertise avant l'exécution et être documentées par des personnes compétentes (par exemple installation d'un réservoir d'eau supplémentaire, modifications de l'équipement électrique, etc. !)
- » Toute modification de répartition des poids peut grandement nuire à la stabilité, à l'assiette et au comportement de navigation du bateau.

### 10.1. Entretien des installations électriques



### Information

- » Assurez-vous que tous les câbles sont bien serrés.
- » Contrôlez les défauts et marques de frottement éventuels sur l'isolation de tous les câbles.
- » Contrôlez la présence éventuelle de corrosion sur tous les raccords - les raccords et connecteurs corrodés doivent être remplacés ou tout au moins nettoyés soigneusement.
- » Serrez toutes les connexions et vaporisez dessus une huile de conservation appropriée.



### Attention

- » Pour éviter les chocs électrostatiques et l'endommagement de la dynamo, débranchez toujours les câbles de batterie avant de travailler sur l'installation électrique du moteur.
- » Le branchement électrique d'appareils ne doit pas se faire sur des raccords de voltmètre.



### Avertissement

- » Les travaux sur les installations électriques peuvent provoquer de forts chocs électriques et électrostatiques.
- » **Avant** le contrôle de câbles et de connexions électriques, coupez toujours toutes les sources de courant et les batteries avec les interrupteurs et les disjoncteurs ; retirez aussi les fusibles aux emplacements respectifs.

## 10.2. Intervalles d'entretien

Les contrôles et les travaux de maintenance réguliers sont des tâches importantes pour garantir une longue durée d'utilisation du bateau et la sécurité de l'équipage. Le présent chapitre contient un tableau général indiquant les intervalles de contrôle et de maintenance typiques. Tous les points peuvent ne pas s'appliquer à votre bateau et certains chapitres ne pas pouvoir être utilisés suite à des options absentes ou différemment montées. La fréquence des intervalles d'entretien et de maintenance dépend des conditions environnantes et de la zone de navigation du bateau. Vous devez considérer les intervalles mentionnés comme des limites supérieures.

### Attention : A noter en particulier :



- » Les transformations relatives à la sécurité du bateau doivent faire l'objet d'une expertise avant leur exécution et n'être documentées que par des personnes compétentes.
- » Toute modification de répartition des poids peut grandement nuire à la stabilité, à l'assiette et au comportement de navigation du bateau.

Système	Mesures requises	Fréquence d'intervalle					
		Avant chaque utilisation	Au bout des premières 20 heures	Toutes les 25 ou 50 heures	Toutes les 50 ou 100 heures	Tous les 6 mois ou tous les ans	
Batteries	Contrôler la corrosion des pôles et le bon serrage des bornes polaires ; vérifier le niveau de remplissage des batteries à acide de plomb	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>			
Feux de navigation	Contrôler le fonctionnement	<input checked="" type="checkbox"/>					
Zone de cale	Nettoyage de la cale et des traversées					<input checked="" type="checkbox"/>	
Anodes de zinc	Contrôle d'état	<input checked="" type="checkbox"/> aussi souvent que possible					
Coque	Contrôler la présence éventuelle de pièces desserrées et endommagées	<input checked="" type="checkbox"/>					
Système de gouverne	Contrôler le bon fonctionnement	<input checked="" type="checkbox"/>	et à chaque aménée à terre/grutage				
Composants du gréement	Contrôler les points de rupture ou les pièces déformées de tous les composants de liaison et des manchons, vérifier l'endommagement des torons de fils.	<input checked="" type="checkbox"/>	aussi souvent que possible, sur le pont avant chaque tour en mer				
Équipement de sécurité et de sauvetage	Contrôler le bon état et l'intégralité, respecter les intervalles d'entretien prescrits, contrôler le label de contrôle	<input checked="" type="checkbox"/> <b>Observer les indications du constructeur !</b>					
Équipement électrique	Contrôler s'il n'y a pas de connexions desserrées						<input checked="" type="checkbox"/>
	Contrôler le fonctionnement des prises 230/110 V CA			<input checked="" type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>
Moteur	Remplacer le séparateur d'eau		<input checked="" type="checkbox"/>				
	Moteur en général	<input checked="" type="checkbox"/> <b>Consultez le manuel VolvoPenta !</b>					

### 10.2.1. Nettoyage

Si possible, nettoyez votre yacht dès qu'il sort de l'eau. Les appareils de nettoyage à haute pression peuvent dans certains cas éliminer correctement d'éventuelles salissures. Divers produits sont disponibles dans le commerce pour l'entretien des surfaces. Pour les bateaux utilisés en eau salée : les résidus de sel fixent l'eau et entraînent une corrosion accélérée. Dans la mesure du possible, rincez le bateau à l'eau douce.

N'utilisez que des produits de nettoyage pour bateaux spéciaux et biodégradables. N'utilisez en aucun cas des produits abrasifs. Ceux-ci rayent et décolorent la surface. Éliminez les forts encrassements avec de l'eau et du produit d'entretien en les frottant. Pour enlever les tâches calcaires (gouttes d'eau séchées), utilisez de préférence du vinaigre de vin.

Pour nettoyer et entretenir les coussins, utilisez de préférence des détergents pour tapis et coussins. Avant utilisation, testez la compatibilité des produits de nettoyage avec votre garniture de rembourrage à un endroit non apparent et sur de petites surfaces.

La peinture de la carène doit être renouvelée périodiquement. Ceci empêche l'adhérence d'algues et de coquillages sur la coque. La partie immergée du bateau doit être également passée de temps à autre au jet à haute pression.

### 10.2.2. Entretien du pont et du revêtement de pont

Les variations météorologiques confèrent au bois une teinte grise naturelle qui n'influe en aucun cas sur les propriétés du bois. Malgré la résistance du bois aux intempéries, l'utilisation de peintures ou de revêtements de protection est parfois nécessaire.

#### **Produits d'entretien :**

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

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

**Les nettoyeurs pour le bois de teck** ne doivent être utilisés que s'ils ne contiennent pas de produits actifs autres que le savon. Les additifs tels que l'acide phosphorique ou l'acide oxalique qui sont souvent utilisés pour la brillance sont des substances corrosives qui attaquent le produit de calfatage et le bois, entraînant ainsi un vieillissement prématuré des ponts. Nous recommandons par conséquent un nettoyage des ponts en bois à l'eau douce propre dans laquelle on ajoutera, si on le souhaite, une petite quantité de savon neutre. Les salissures importantes peuvent être enlevées en frottant avec une éponge dure.

L'utilisation de nettoyeurs haute pression n'est à aucun cas à recommander, l'eau sous pression enlevant des écailles de bois et pouvant détruire le joint de calfatage.

Pendant des périodes de chaleur et de sécheresse prolongées, les ponts en bois doivent être régulièrement passés à l'eau pour éviter un dessèchement excessif du bois. Une perte d'humidité excessive provoque un retrait important du bois et entraîne par conséquent une contrainte importante sur les joints. Dans des circonstances défavorables, ceci peut entraîner un vieillissement prématuré et/ou une rupture du joint.

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

### 10.2.3. Entretien de l'acier inoxydable

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

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

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

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

### 10.2.4. Voiles

Les voiles sont fabriquées en dacron. Ce matériau est très robuste et résistant. Les voiles de ce type conservent longtemps leur forme. La toile contrecollée de film plastique doit être particulièrement protégée contre le contact avec les ferrures aux arêtes vives. Avant de hisser votre voile pour la première fois, vérifiez soigneusement le gréement dormant et le gréement courant, p. ex. : les bouts de barre de flèche, les goupilles fendues non protégées, les poulies à arêtes vives sur les bassets, etc. Les endroits du tissu susceptibles de frotter sur les barres de flèche et les haubans doivent être protégés par un tissu autocollant sur les deux faces. Il en est de même pour la bordure, si elle risque de s'effilocheur sur la filière.

#### Remarque et information



- » 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.
- » Ne manipulez jamais sans précautions les chariots d'écoute sur roulements à billes ; ces dernières peuvent tomber facilement des roulements ;
- » Utilisez un morceau de rail à extrémités fermées pour ne pas éparpiller toutes les billes sur le pont.

### 10.2.5. Peintures

Si vous avez des questions relatives à la peinture, contactez votre atelier ou votre chantier naval de maintenance. Il est recommandé de conserver le système adapté d'un seul constructeur.

### 10.2.6. Pièces d'usure et de rechange

Si vous avez besoin de pièces de rechange et que 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.

### 10.3. Réparations

Les réparations sur la coque (en polyester laminé massif et en polyester stratifié à couches alternées) peuvent être exécutées par chaque atelier spécialisé en observant les 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. Votre concessionnaire saura là encore vous conseiller.

### 10.4. Hivernage

Votre bateau et ses installations, ainsi que les divers équipements à bord, peuvent subir des dommages quand les mesures à prendre pour l'hivernage sont insuffisantes. Les mesures à prendre pour l'hivernage ont déjà été abordées à plusieurs endroits de ce manuel. Règles générales :

- » Les hangars d'hivernage doivent être eux aussi au niveau actuel de la technique. Cela concerne aussi bien les conditions ambiantes du hangar que les supports, la protection contre l'incendie et l'accès à votre bateau.
- » Il convient également de respecter des règles strictes pour les travaux exécutés par les propriétaires eux-mêmes afin de ne pas gêner les autres plaisanciers.

Dans la mesure du possible, les objets suivants doivent être retirés du bateau et rangés dans un endroit sec et tempéré pendant l'hiver :

- » papiers du bateau et autres documents (par exemple le présent manuel)
- » cartes marines, livres, instruments
- » matelas, coussins, couvertures et sacs de couchage
- » produits alimentaires
- » équipements de sécurité
- » canot pneumatique et radeau de survie
- » voiles et capotes Bimini
- » bouteilles de gaz
- » cordages et écoutes

#### **Suivez les indications du manuel d'utilisation des moteurs.**

- » Stockez les batteries chargées dans un endroit aéré et à l'abri du gel.
- » Graissez tous les câbles et les composants mobiles du système de direction.
- » Débranchez la conduite des bouteilles de gaz et rangez celles-ci dans un endroit sûr.
- » Remplacez les éléments dont le fonctionnement ou l'état vous paraissent douteux.

**Conseil :**

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

- » Nettoyez 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 avec un acide léger, p. ex. du vinaigre blanc.
- » Les valves d'eau doivent être démontées et graissées.
- » Videz complètement tous les réservoirs ne contenant pas de carburant.
- » Videz les toilettes.
- » Enlevez toute l'eau du bateau et protégez celui-ci de l'eau de pluie.



- » Les W.-C. et l'ensemble du système d'eau douce doivent être vidés en cas de risque de gel.
- » Le circuit d'eau de mer des moteurs doit être vidé en cas de risque de gel ou protégé avec un antigel approprié.
- » Le gouvernail doit être fixé de manière à ce qu'il ne puisse pas bouger. (Ceci est déjà possible en bloquant la roue).

**Hivernage du moteur et du générateur :**

Vous devriez par principe confier l'entretien et la préparation du remisage d'hiver ainsi que l'hivernage du moteur à une entreprise spécialisée, mais ce qui suit doit être impérativement exécuté :

- » remplissez complètement les réservoirs de carburant pour minimiser la condensation d'eau
- » changez l'anode sur l'hélice (si nécessaire)
- » videz l'eau de refroidissement du moteur et suivez les instructions du constructeur. Assurez-vous que l'eau de refroidissement du moteur contient la proportion adéquate d'antigel.
- » détendez toutes les courroies (alternateur-dynamo, autres groupes motorisés).

**Mât et gréement :**

Il ne sera certainement pas toujours possible de satisfaire à toutes les exigences suivantes, mais il est conseillé d'exécuter les travaux suivants pour l'hivernage :

- » démâter,
- » enlever le gréement dormant et courant,
- » vérifier les câbles et autres conduites,
- » vérifier si les boulons, 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 les stocker au sec,
- » laver toutes les poulies de renvoi du mât et de la bôme (graisser après séchage).

## 11. Protection de l'environnement

Dès le développement de ses bateaux, Bavaria s'est appliquée spécialement à ne pas polluer outre mesure l'environnement. Il existe une série de règlements et de recommandations à respecter dans le domaine de la protection de l'environnement. Nous vous prions de les respecter quand vous utilisez le bateau. Vous trouverez ci-dessous quelques consignes spéciales pour une utilisation écologique de votre bateau.

En utilisant de façon responsable votre bateau, contribuez à ne pas nuire plus que nécessaire à la nature.

Lisez les chapitres suivants !

### Carburants et huiles

Les carburants et les huiles polluent en grande mesure l'environnement car ils ne sont dégradables qu'à long terme. Ils sont nocifs pour la nature.

Manipulez ces produits avec précaution afin qu'il ne passent pas par dessus bord lors du remplissage ou du vidage. Le ravitaillement du yacht doit faire l'objet de précautions particulières. Un chiffon entourant le nable de remplissage peut empêcher que le carburant ne coule du pistolet dans l'eau. Vous trouverez d'autres remarques sur le niveau de remplissage maximum au chapitre « Ravitaillement en carburant ». Dans le manuel du moteur, vous trouverez aussi un diagramme avec la courbe de la consommation spécifique de carburant. Il vous fournira des indications importantes sur le régime le mieux approprié.

Avant le pompage de fond de cale, veillez à ce qu'il n'y ait pas d'huile dans l'eau de fond de cale. Utilisez à cet effet des moyens d'absorption d'huile pour nettoyer l'eau de fond de cale ou pompez l'eau de fond de cale dans des bidons spéciaux, que vous évacuerez ensuite à terre conformément aux lois en vigueur.

### Déchets

On ne jette pas les déchets à l'eau : cette règle devrait être admise par tout plaisancier. Ceci s'applique également aux déchets biodégradables, au verre et aux métaux. Un emplacement pour les déchets doit être prévu dans l'un des coffres arrière. Les déchets doivent être évacués à terre après un tri sélectif.

### Bruit

Le bruit est aujourd'hui une des nuisances principales. Le tuyau d'échappement humide d'un moteur diesel muni d'un silencieux réduit considérablement le bruit du moteur. Des silentbloks en caoutchouc, un accouplement élastique et l'isolation du compartiment moteur réduisent encore les nuisances sonores. Évitez cependant de monter rapidement en régime le moteur et réduisez-le en eaux très fréquentées.

### Houle

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

### Gaz d'échappement

Contrôlez régulièrement les gaz d'échappement. Le gaz d'échappement ne doit former ni fumée noire, ni nuages bleus. Si c'est le cas, soit le filtre à air du moteur doit être nettoyé – ce que vous pouvez faire vous-même – soit un atelier spécialisé doit régler à nouveau le moteur. Au port, préférez systématiquement la prise de quai au moteur en fonctionnement comme source d'énergie électrique.

## Enduits, peinture antisalissures

La carène de chaque bateau doit être protégée par une peinture antisalissures, car un dépôt d'algues sur la coque signifie une plus grande résistance. La palette des enduits de protection s'est entre-temps élargie et ses effets sont multiples. Le revêtement peut et doit être par conséquent choisi en fonction des eaux de navigation. Suivez à ce propos le conseil du spécialiste. Il est préférable de choisir des peintures dont l'effet dure plusieurs années sans ponçage.

S'il est toutefois nécessaire de poncer la peinture antisalissures, 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 plastique afin de pouvoir recueillir et éliminer la poussière de ponçage comme déchets spéciaux.

Nous recommandons d'utiliser une peinture antisalissures non toxique.

## Décapant

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

## Eau sale

Le bateau comporte un réservoir pour collecter les eaux des toilettes. Les eaux sales peuvent être évacuées au port dans des stations de pompage spéciales. Il est impératif de noter que, dans les eaux interdisant l'évacuation par pompage, la liaison directe vers l'évacuation hors bords, à savoir la soupape de fond, est fermée et même, le cas échéant, plombée.

La capacité du réservoir est limitée. Utiliser si possible les toilettes des ports de plaisance et autres sites à terre.

N'oubliez surtout pas que, par exemple en mer Baltique, il existe des accords (MARPOL) qui interdisent l'évacuation de matières fécales provenant de réservoirs. Certains pays imposent à cet effet le plombage des passe-coque.

## Protection de la nature

- » En utilisant de façon responsable votre bateau, veillez à ne pas nuire plus que nécessaire à la nature. Respectez les consignes des zones naturelles protégées et des parcs nationaux.
- » Respectez les règles écrites et non écrites de la protection pratique de la nature.
- » Dans les zones naturelles protégées, respectez impérativement les prescriptions en vigueur pour autant que la navigation y soit autorisée.
- » Observez et photographiez la faune locale seulement à distance. Si vous approchez des colonies de phoques dans les zones vaseuses, veillez à ne pas déranger, ni chasser les animaux. Conservez une distance d'au moins 300 m (même plus si possible) des lieux de repos des phoques et des colonies d'oiseaux et demeurez dans tous les cas à proximité du chenal délimité. Naviguez à vitesse réduite dans ces zones.
- » Respectez aussi les traités internationaux sur la préservation de la propreté des mers.

## 12. Remarques et consignes finales

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 leurs principes. Le but de ce manuel est de vous familiariser avec les thèmes spécifiques CE, surtout quand il s'agit de la sécurité.

L'équipement de protection personnel, par exemple, n'est pas traité dans ce manuel. Il est du ressort exclusif 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 survie, ainsi que les signaux de détresse, les boîtes de premier secours, l'outillage de réparation, etc.

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



**Une bonne préparation permet normalement d'éviter les cas d'urgence. Si un cas d'urgence devait toutefois se produire, le bateau doit être doté des équipements auxiliaires appropriés pour y faire face.**

### Remarque :

Nous travaillons en permanence au perfectionnement de nos yachts. Veuillez comprendre que nous nous réservons la possibilité d'en modifier la forme, l'équipement et la technique. Pour cette raison, toute réclamation est exclue quant aux indications, illustrations et descriptions contenues dans 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.

Comme les bateaux construits par BAVARIA Yachtbau GmbH sont vendus normalement par des concessionnaires, il n'existe pas de relation contractuelle directe 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 recours en garantie, vous vous mettiez en rapport avec votre concessionnaire.

### 12.1. Liste des documentations fournies

- » Bavaria Cruiser 46 - Manuel avec déclaration de conformité
- » Prospectus et descriptifs de série
- » Mode d'emploi Volvo Penta
- » Instructions et manuels des composants standard et des pièces livrées en option

### 13. Déclaration de conformité

#### d'un bateau de plaisance aux exigences de conception, de construction, et d'émissions sonores de la directive 94/25/CE, amendée par la directive 2003/44/CE

Nom du constructeur : **Bavaria Yachtbau GmbH**  
 Adresse : **Bavariastrasse 1**  
 Ville : **Giebelstadt** Code postal : **97232** Pays : **DE**

Organisme Notifié pour l'évaluation de la conception et de la construction : **Germanischer Lloyd SE**  
 Adresse : **Brooktorkai 18** N° ID : **0098**  
 Ville : **Hambourg** Code postal : **20457** Pays : **DE**  
 N° de certificat d'examen CE de type : **92086-1/1 (cat. A) 92086-1/2 (cat. B)** Date (jour/mois/année) : **2013 / 09 / 12**

Organisme Notifié pour l'évaluation des émissions sonores : **TÜV SÜD Product Service GmbH**  
 Adresse : **Ridlerstrasse 65** N° ID : **0123**  
 Ville : **80339 Munich DE** Code postal : Code postal : Pays : **DE**  
 Rapport d'examen : Date (aaaa-mm-jj) : **29-08-2008**

Module utilisé pour l'évaluation de la construction :  A  Aa  B+C  B+D  B+E  B+F  G  H  
 Module utilisé pour l'évaluation des émissions de gaz d'échappement :  A  Aa  G  H  B+C  
 Autres directives communautaires appliquées :

Description du bateau : **CIN: DE-BAV L46**

Nom commercial du bateau : **Bavaria** Type ou numéro : **Cruiser 46**

Type de bateau :	Matériaux de construction :	Mode de propulsion principal :
<input checked="" type="checkbox"/> voilier	<input type="checkbox"/> aluminium, alumasilicium	<input checked="" type="checkbox"/> voiles
<input type="checkbox"/> bateau à moteur	<input checked="" type="checkbox"/> plastique, résine armée	<input type="checkbox"/> moteur à essence
<input type="checkbox"/> pneumatique	<input type="checkbox"/> acier	<input type="checkbox"/> moteur diesel
<input type="checkbox"/> autre :	<input type="checkbox"/> bois	<input type="checkbox"/> moteur électrique
Type de coque :	<input type="checkbox"/> autre :	<input type="checkbox"/> avirons
<input checked="" type="checkbox"/> monocoque	Pont/pontage (EN ISO 12217) :	autre :
<input type="checkbox"/> multicoque	<input checked="" type="checkbox"/> entièrement ponté	Type de moteur :
<input type="checkbox"/> autre :	<input type="checkbox"/> partiellement ponté	<input type="checkbox"/> hors-bord
Catégorie de conception maximale :	<input type="checkbox"/> non ponté/coque ouverte	<input checked="" type="checkbox"/> in-bord (intérieur)
<input checked="" type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D	<input type="checkbox"/> autre :	<input type="checkbox"/> embase arr. prop. avec échap. intégré
Puissance moteur max. recommandée (kW) :		<input type="checkbox"/> embase arr. prop. sans échap. intégré
Puissance moteur installée (le cas échéant) (kW) :	<b>55 kW</b>	autre :
	<b>kW</b>	

Longueur de coque (m) : **13,60** Largeur (m) : **4,35** Tirant d'eau maxi (m) : **Cat. A: 1,80 / 2,17 m Cat.B: 1,82 / 2,18 m**

Cette déclaration de conformité est délivrée sous la seule responsabilité du constructeur. Je soussigné, déclare au nom du constructeur du bateau, que le bateau mentionné ci-dessus est conforme à toutes les exigences essentielles applicables de la manière spécifiée (et qu'il est conforme au type pour lequel le certificat d'examen CE de type a été délivré).

Effacer le texte entre parenthèses s'il n'y a pas eu d'examen CE de type.

Date (aaaa-mm-jj) : \_\_\_\_\_ Ville : Giebelstadt

Nom et fonction : Constantin von Bülow (Manager)



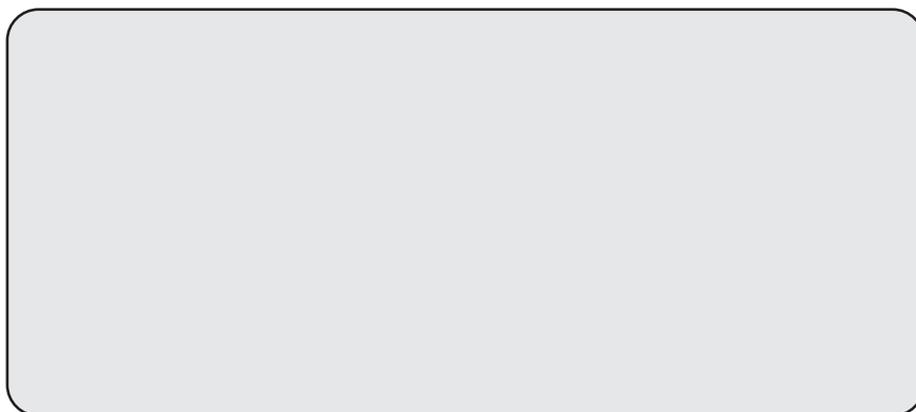
Identification de la personne habilitée à signer au nom du constructeur ou de son mandataire autorisé.

<b>Exigences essentielles</b> (réf. à l'article correspondant des Annexes IA & IC de la directive)	Normes harmonisées	Documents, méthodes	Dossier technique	Désignation de norme, directive technique, etc. (* : normes à appliquer impérativement)
<b>Exigences générales (2)</b>				
Petits bateaux - caractéristiques principales	<input checked="" type="checkbox"/>			EN ISO 8666:2002 *
No. d'identification de la coque – CIN (2.1)	<input checked="" type="checkbox"/>			EN ISO 10087:2006 *
Plaque du constructeur (2.2)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	EN ISO 14945:2004/AC 2005
Prévention des chutes par dessus bord et remontée à bord (2.3)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	EN ISO 15085:2003/A1:2009
Visibilité à partir du poste de barre principal (2.4)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Manuel du propriétaire (2.5)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	EN ISO 10240:2004
<b>Intégrité et exigences structurelles (3)</b>				
Structure (3.1)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	EN ISO 12215-1; EN ISO 12215-2- 4: EN ISO 12215-5 & 6 & 8 & 9
Stabilité et franc-bord (3.2)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	EN ISO 12217 – 2:2002
Flottabilité et réserve de flottabilité (3.3)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	EN ISO 12217 – 2:2002
Ouvertures dans la coque, le pont et les superstructures (3.4)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	EN ISO 12216:2002 EN ISO 9093 – 1:1997
Envahissement (3.5)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	EN ISO 11812:2001 EN ISO 8849:2003 EN ISO15083:2003
Charge maximale (3.6)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	EN ISO 14946:2001 / AC:2005
Emplacement du radeau de survie (3.7)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Annexe I 94/25 CE-2003/44CE
Évacuation (3.8)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	EN ISO 9004-1:2003
Ancrage, amarrage et remorquage (3.9)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	EN ISO 15084:2003
Caractéristiques de manœuvrabilité (4)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	EN ISO 15084:2003
Moteurs et compartiments moteur (5.1)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	EN ISO 16147:2002
Moteurs in-bord (5.1.1)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	EN ISO 9094-1:2003, EN ISO 7840:2004, EN ISO 10088:2001
Ventilation (5.1.2)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Parties exposées (5.1.3)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Démarrage de moteurs hors-bord (5.1.4)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>Circuit de carburant (5.2)</b>				
Généralités (5.2.1)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	EN ISO 10088:2001, EN ISO 7840:2004, EN ISO 9094-1:2003
Réservoirs de carburant (5.2.2)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	EN ISO 21487:2012
Circuits électriques (5.3)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	EN ISO 10133:2012 EN ISO 13297:2012
<b>Systèmes de direction (5.4)</b>				
Généralités (5.4.1)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	EN ISO 13929:2001, EN ISO 8847:2004/AC:2005
Dispositifs de secours (5.4.2)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	EN ISO 12215-8:2009/AC:2010
Système de gaz (5.5)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	EN ISO 10239:2008
<b>Protection contre l'incendie (5.6)</b>				
Généralités (5.6.1)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	EN ISO 9094-1:2003, EN ISO 12216:2002
Equipements de lutte contre l'incendie (5.6.2)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	EN ISO 9094-1:2003
Feux de navigation (5.7)		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	COLREG/CEVNI
Prévention des décharges (5.8)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	EN ISO 8099:2000
Annexe I.B – Émissions de gaz résiduels	voir la déclaration écrite de conformité du fabricant du moteur			
Annexe I.C – Émissions sonores	à remplir uniquement pour les bateaux à moteur in-bord ou à embase arrière de propulsion sans échappement intégré			
Niveau d'émissions sonores (I.C.1)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

## 14. Certificat d'identité, accusé de réception

(à remplir par le revendeur ou le concessionnaire)

Première mise à l'eau	:	
Date (livraison au propriétaire)	:	
Type de bateau et version (quille/catégorie)	:	<b>Bavaria Cruiser 46</b>
CIN	:	<b>CIN: DE-BAV L46</b> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>
Numéro de commission	:	
Nom du yacht	:	
Moteur (marque et type)	:	
Numéro du moteur	:	
Transmission (marque, type, réduction)	:	
Hélice (marque, type, dimensions)	:	
Concessionnaire :	:	
Signature :	:	.....



**Cachet du concessionnaire**

Il s'agit du représentant de notre entreprise qui vous fournit l'aide nécessaire en cas de problème. Dès que vous êtes devenu propriétaire, veuillez remplir la confirmation de réception ci-dessous et la remettre (ou l'envoyer) signée au concessionnaire pour pouvoir faire valoir vos droits à la garantie proposée par ce dernier.

## 15. Confirmation de réception

Une carte devrait être collée ici au-dessus de l'espace réservé. Si ce n'est pas le cas, veuillez contacter votre concessionnaire qui copiera la page du manuel et vous la fera remplir.

### Confirmation de réception du manuel du propriétaire :

Le propriétaire du nouveau bateau est tenu de signer une confirmation de réception du manuel du propriétaire.

Je, soussigné, confirme la réception du manuel du propriétaire et de la documentation correspondante des pièces d'équipement livrées avec ce bateau.

CIN

**CIN: DE-BAV L46**

Nom :

\_\_\_\_\_

Adresse :

\_\_\_\_\_

Signature :

\_\_\_\_\_

## 16. Espace réservé pour vos notes



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

