

Die Werft baut  
**Schiffskörper, Rigg, Ruder, Motoranlage,  
 elektrische Anlage, sowie die Verschlüß-  
 einrichtungen** nach den Vorschriften und  
 unter Aufsicht des Germanischen Lloyd.

Die vom GL vorgeschriebene und geprüfte  
 erweiterte Ausrüstung mit Lenzpumpen, An-  
 kergeschirr und Löscheinrichtungen werden  
 von der Werft mit dem Zusatzpaket **100 A 4 Y**  
 geliefert.

The shipyard builds:

**Ship bodies, rigging, rudder, power plant,  
 electrical plant and locking appliances**  
 according to the specifications and under the  
 supervision of the Germanischen Lloyd.

The supplementary equipment prescribed  
 and tested by GL, with bilge pumps, anchor  
 gear and extinguishing appliances is sup-  
 plied by the shipyard in supplementary packet  
**100 A 4 Y.**



**BAVARIA 38**

**Technische Daten  
 Technical Specifications**

Gesamtlänge	11,70 m	Length overall
Länge Rumpf	11,20 m	Length hull
Länge Wasserlinie	9,60 m	Length waterline
Breite	3,50 m	Beam
Tiefgang		Draught
Standardkiel	1,80 m	standard keel
Tiefgang		Draught
Flachkiel	1,50 m	shallow keel
Ballast	ca. 2.200 kg	Ballast
Gewicht	ca. 5.250 kg	Weight
Motor: Volvo		Engine: Volvo
28 PS/SD		28 HP/SD
Großsegel	26,80 m <sup>2</sup>	Mainsail
Genua	42,30 m <sup>2</sup>	Genoa
Fock 1	26,20 m <sup>2</sup>	Jib 1
Fock 2	22,05 m <sup>2</sup>	Jib 2
Sturmfock	10,00 m <sup>2</sup>	Stormjib
Spinnaker	95,00 m <sup>2</sup>	Spinnaker
Blister	76,00 m <sup>2</sup>	Blister

Alle Maße und Gewichte sind rechnerische  
 Werte aufgrund von Konstruktionsunterlagen.  
 Änderungen in Konstruktion und Ausstat-  
 tung vorbehalten.

All dimensions and weights have been calcu-  
 lated on the basis of construction documents.  
 Subject to alterations in design and fittings.





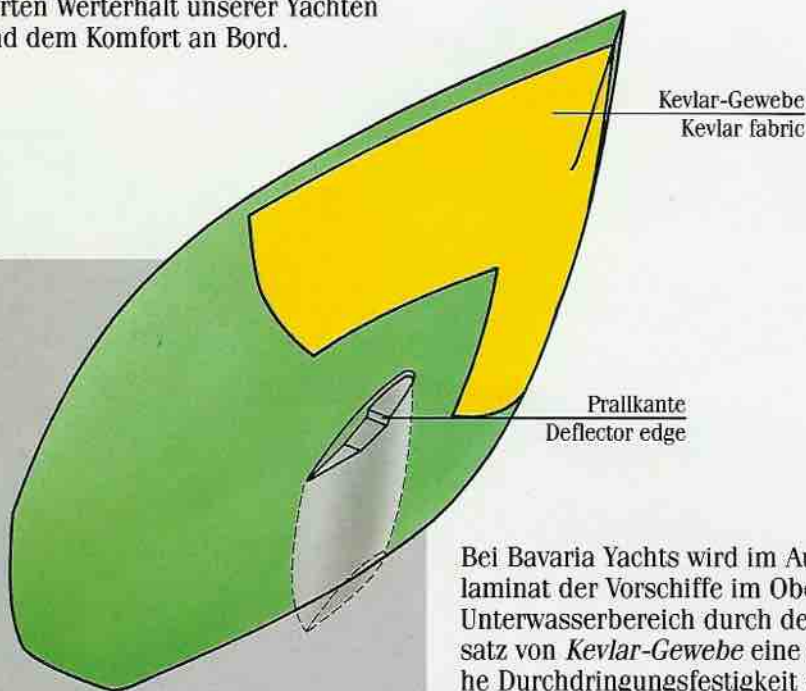
# High Tech sinnvoll eingesetzt

Bavaria Yachtbau hat die Entwicklung immer umfangreicherer Anwendung moderner Kunststofftechnologie im Regatta-Yachtbau aufmerksam verfolgt.

Mit zunehmender Reife der neuen Verarbeitungsverfahren wurden schrittweise sinnvolle Erkenntnisse für den Bau unserer sportlichen Tourenyachten übernommen.

Als Ergebnis dieser Verbesserungen haben Bavaria-Yachten heute Verbände, die über die Anforderungen des Germanischen Lloyd für die erweiterte Serienbauüberwachung nach Klassenzeichen 100 A 4Y hinausgehen.

Dies dient ausschließlich der passiven Sicherheit auf See, dem gesteigerten Werterhalt unserer Yachten und dem Komfort an Bord.



Die Sandwichzwischen-schicht wird zusätzlich eingebracht und dadurch die Beulsteifigkeit der Außenhaut um ein Vielfaches erhöht. Die niedrige Wärmeleitfähigkeit des eingesetzten Kernmaterials verhindert zusätzlich Schwitzwasserbildung und macht unsere Yachten wohnlich.

## Kevlar- Gewebe

Die sich häufenden Berichte nächtlicher Kollisionen mit schwerem Treibgut haben uns veranlaßt, über einen wirkungsvollen Durchdringungsschutz für unsere Rümpfe nachzudenken.

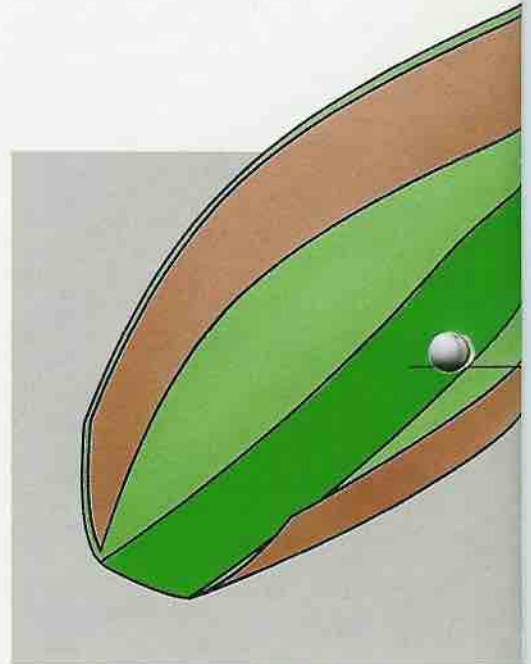
Bei Bavaria Yachts wird im Außenlaminat der Vorschiffe im Ober- und Unterwasserbereich durch den Einsatz von *Kevlar-Gewebe* eine so hohe Durchdringungsfestigkeit erzielt, wie dies nur mit erheblich stärkerem Glaslaminat darzustellen wäre. Kevlar ist als das Material bekannt, aus dem kugelsichere Westen gefertigt werden.

Die erste Laminatlage der Rümpfe — nach der Feinschicht aus Isophthalsäuregelcoat — wird bei Bavaria Yachts immer aus Isophthalsäureharz in Verbindung mit einer pulvergebundenen Glasmatte hergestellt.

Durch diese Kombination entsteht eine Sperrschicht, die das Laminat gegen Wasseraufnahme abdichtet und somit die gefürchteten Osmose-schäden verhindert.

## Prallkante

Die Kielflansche aller unserer Yachten sind im Laminat gegenüber den Vorschriften des Germanischen Lloyd verdoppelt und mit einer Prallkante ausgeführt.



Durch diese Bauweise wird die Sicherheit bezüglich der kritischen Aufprallgeschwindigkeit verdreifacht. Kostspielige Reparaturen entfallen.

## Kohlefasern

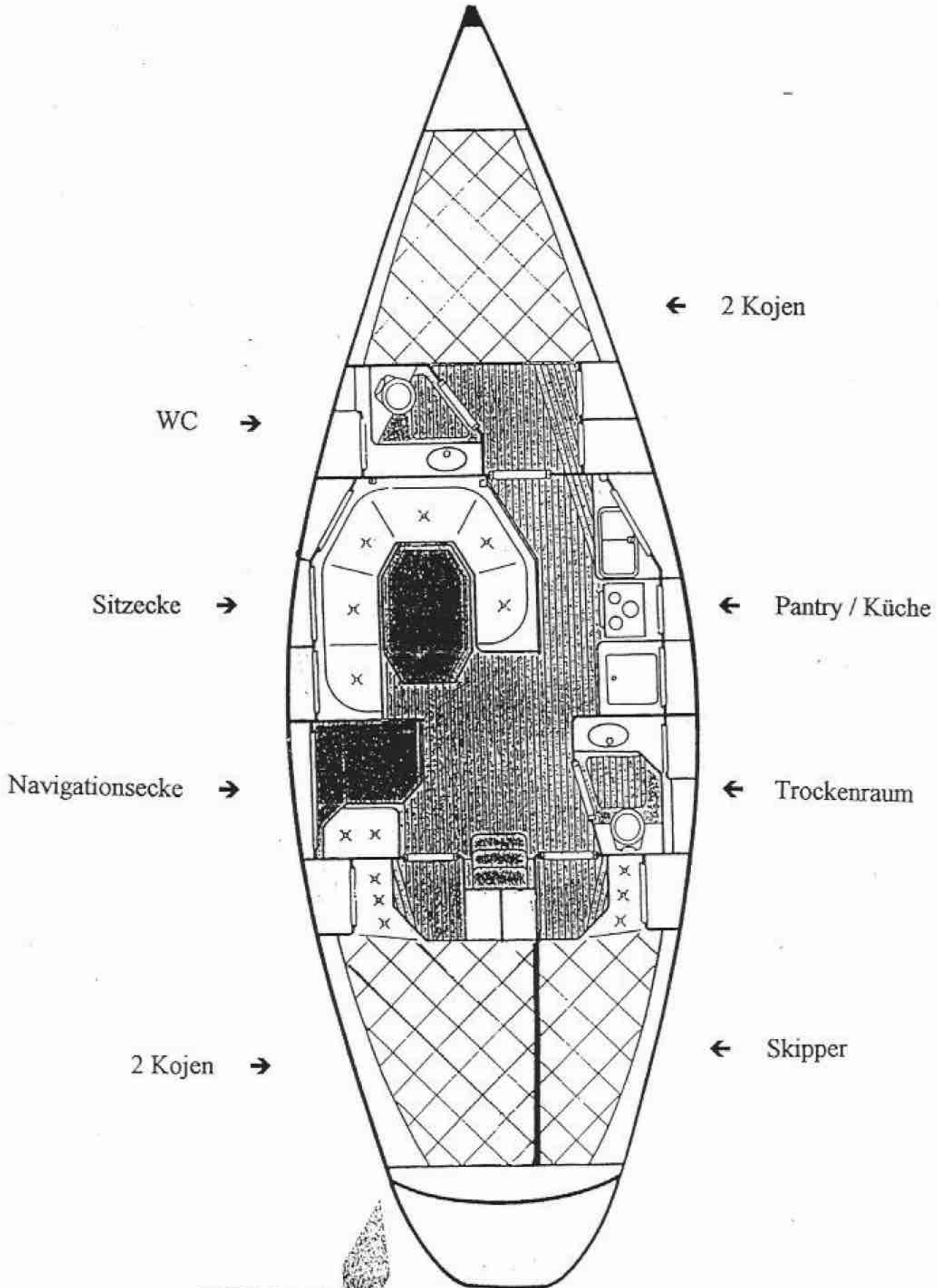
Der Gefahr von Grundberührungen haben wir mit einer ebenfalls über die Anforderungen des Germanischen Lloyd hinausgehenden Verstärkung der Bodenwrangen Rechnung getragen.

Durch die Integration von unidirektionalen *Kohlefasern* in die Gurte der Verbände ist die elastische Verformung der Bodenwrangen vermindert — und somit verringert sich gleichzeitig die Gefahr von Beschädigungen an der Inneneinrichtung.

## Sandwich-Laminat

Es hat seine Bewährungsprobe u. a. bei der Luftfahrtindustrie, den strengen militärischen Prüfungsvorschriften, z. B. von Minenjagdbooten und beim Einsatz in eisbrechenden Schiffen, längst hinter sich und wird bei Bavaria Yachts im Oberwasserbereich und für das Deck eingesetzt.

Das Glasgewicht des Gesamtlaminats entspricht in diesem Bereich trotz Sandwicheinsatzes den Anforderungen des Germanischen Lloyd für Massivlaminat.



**BAVARIA LAGOON 38**