Bruce Roberts 43

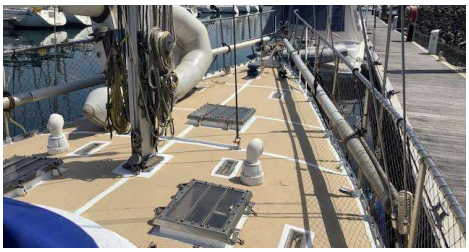
£ 79.500



Fabricante de barcos:	Bruce Roberts	Eslora:	13,41 m
Tipo de barco:	velero	Manga:	3,96 m
Categoría:	barco de ocasión	Año de fabricación:	1995
Amarre:	Francia, Port la Foret	motor:	Ford, 89 hp (65 kW), diesel

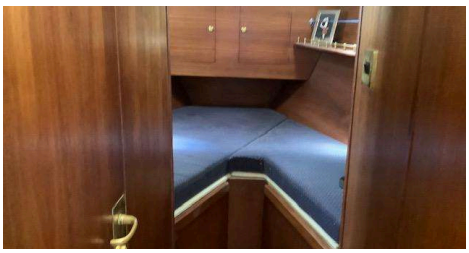
Vendedor:
Network Yacht Brokers Poole
Cobbs Quay Marina, Woodlands Avenue
BH15 4EL POOLE
Gran Bretaña

Teléfono: +44 1202669554
Idiomas: inglés, francés








Detalles

ID del barco	**s216495**

Datos técnicos

motor

Modelo	**Ford**
Potencia	**89 hp (65 kW)**

Equipamiento

Navegación	**GPS, radar, radio VHF, sonar**
Equipamiento técnico	**bomba de achique, cargador de batería, generador, impulsor de proa, inversor**
Equipamiento de cubierta	**fender**
Equipamiento interior	**fregadero, horno, microondas, secadora**
Seguridad	**balsa de salvamento, EPIRB**
Toldos	**capucha contra salpicaduras**
Velas	**spinnaker**

Descripción

Este texto se ha traducido automáticamente.

Observaciones :
Bruce Roberts diseñó el **Mauritius 43**, construido en Shetland por Peter Griffiths, director fundador de Delta Marine, para su uso personal. Está construido en acero y entró en servicio en 1995. Peter navegó con él hasta Sudamérica, el Caribe y Florida antes de regresar a Escocia.
Entre 2001 y 2004 se desmanteló y se reconstruyó el interior según las especificaciones de los propietarios actuales, para convertirlo en un yate de crucero de aguas azules cómodo y funcional, apto para vivir a bordo, con bañera central.
Matriculado en el Reino Unido, actualmente amarrado en Francia. **ADMITIMOS OFERTAS.**

Habitabilidad :
Habitabilidad
Consta de 3 camarotes, cocina y camarote de motor/taller.
Camarote de proa:
Litera doble en V (con extensión)
Baño privado (L1800mm x A2350mm x H1800mm). Con inodoro, lavabo y ducha (equipado con tanque de heces fecales para aguas residuales). L920mm x A1150mm x H1800mm. Pañol de velas/armario junto a la entrada, frente a la ducha del baño privado. L920mm x A900mm x H1800mm
Almacenaje bajo la litera en V y estanterías lineales a babor y estribor.
Camarote principal:
Literas en forma de U (6 plazas) con mesa de comedor abatible y banco-litera lineal (3 plazas). Ambas literas pueden convertirse en litera doble con las extensiones para dormir.
Almacenaje bajo los asientos, armarios y estanterías, y almacenaje para libros. (L1850mm x A3500mm x H1900mm)
Mesa de cartas/estación de navegación con dos armarios de almacenaje. Acceso al armario de cuadros para los circuitos de corriente continua. L900mm x A850mm
2 extintores de polvo.
Camarote de popa:
Camarote doble del propietario con baño privado (L3000mm x A3000mm x H1800mm). Litera doble con armario/espacio de almacenaje auxiliar L2000mm x A1600mm
Baño privado con inodoro eléctrico Jabsco, lavabo, ducha y secador de pelo de 240 V.
Almacenaje bajo la litera (L1100mm x A1400mm x H1800mm)

Cocina:
Cocina lineal que incluye un refrigerador empotrado de 50 litros (Isotherm), un hornillo de inducción de 2 zonas Thomson, fregadero doble con grifo mezclador, microondas de 800 W y horno eléctrico Wallas de 2 kW. Amplio espacio de almacenaje en altura. L3000mm x A1320 x H1800mm
En la cocina hay un extintor de incendios y una manta ignífuga. En la sala de máquinas, 1 extintor de polvo. En cubierta, 1 extintor de polvo.

Inventario :
Especificaciones
Eslora total 13,19 m. (Desde la medida original se han añadido un bauprés y un Hydrovane. Eslora total actual: 14,5 m)
Arqueo bruto 19,87 t
Nº de registro: 728486
Agua dulce 800 l
Calorífero 30 l
Capacidad de combustible 1.400 l (2 tanques de 700 l)
Pasacascos:
Por debajo de la línea de flotación hay una toma y una descarga para cada baño privado. Manguera conectada a tuberías de hierro soldadas mediante válvulas de fondo. Las válvulas de fondo se renovaron en 2019
Hay dos tomas de 2 pulgadas con válvulas de fondo en la sala de máquinas. La toma de babor actúa como salida principal para el desagüe de la bañera y para la bomba de achique. (Las aguas residuales de la cocina y de la plataforma de ducha de popa se descargan en la gran sentina bajo la instalación del motor.) La toma de estribor es la toma de agua de mar para la refrigeración del motor, del V drive y del generador. También actúa como desagüe de la bañera por el costado de estribor.
A media eslora por babor se encuentran el racor del rodete de la corredera y la sonda.
Por encima de la línea de flotación, los escapes del motor y del generador salen del casco por babor.

1 extintor de polvo en cubierta.
Hay 6 ánodos en la quilla y 2 en el timón. Además, se ha instalado un aislador galvánico Zincguard. Los ánodos se sustituyeron en 2019 y tienen una vida útil estimada de 6 a 8 años.

Herrajes de cubierta:

La cubierta está protegida por una barandilla de acero inoxidable de 25 mm, con portillos de acceso a babor y estribor junto a la bañera. Se ha instalado una red de seguridad entre la proa y la bañera.
El cabrestante de ancla es un Simpson Lawrence vertical con trinquete de 12 mm para cadena y cabrestante para cabo. El mando es un interruptor portátil fijado a la cubierta en el costado de babor.
Hay 2 winches de palo Lewmar y 6 winches de bañera Lewmar montados en la regala de la bañera, con 5 cornamusas cada uno a babor y estribor.
La bañera está protegida por una capota contra salpicaduras azul, renovada en 2022
Tres cofres de teca están instalados en la cubierta de popa, que sirven de almacenaje y de asientos adicionales cuando se está fondeado.
Una estructura de soporte en el espejo de popa lleva el transmisor de radar, las antenas de radio, el altavoz, la luz de cubierta y el receptor GPS..
Un soporte para fueraborda está instalado en el espejo de popa.
Un sistema de gobierno por viento Hydrovane está instalado en el espejo de popa, junto a una escalerilla de embarque fija de 5 peldaños.

Equipo de seguridad:

Cabos de seguridad en cubierta a babor y estribor desde la proa hasta la bañera, y cabo de seguridad en la cubierta de popa desde la popa hasta la bañera. Cabo de seguridad en la bañera.
Balsa salvavidas Ocean Safety de 6 plazas, apta para navegación offshore, revisada por última vez en junio de 2021
Dos salvavidas de herradura, uno con cabo de recuperación y ambos con luz.
Una baliza de posición con pértiga y bandera.
Un aparejo de hombre al agua para izar a un accidentado a bordo.
Bolsa de emergencia amarilla con kit de emergencia y baliza Epirb.

Escotillas de cubierta:

El acceso a la escalerilla de cámara se realiza mediante escotilla corredera y puertas dobles de acero inoxidable y policarbonato de 15 mm.
La escalerilla de 5 peldaños es de acero inoxidable, con peldaños de goma antideslizante Treadmaster.
Las escotillas son de acero inoxidable con policarbonato de 15 mm. Cada escotilla de cubierta del camarote de proa y del camarote de popa mide 500 mm de lado. Las dos escotillas de cubierta del camarote principal miden 500 mm x 300 mm. Dos pequeñas escotillas (300 mm x 100 mm) proporcionan ventilación al camarote de popa y al baño de popa, respectivamente.
12 ventanas de 350 mm x 200 mm de policarbonato de 18 mm están instaladas en el casco, sujetas por un marco de acero inoxidable atornillado,
6 ventanas prismáticas están instaladas en la cubierta: 4 en el camarote principal y 2 en el camarote de popa.

Instalación sanitaria:

El baño de proa dispone de un inodoro manual Jabsco que descarga al exterior o a un tanque de heces fecales. Las aguas residuales del lavabo y de la plataforma de ducha se descargan en el tanque de heces fecales. El tanque se vacía mediante una bomba trituradora eléctrica al exterior cuando se navega.
El baño de popa dispone de un inodoro eléctrico Jabsco que descarga al exterior. Las aguas residuales del lavabo y de la plataforma de ducha se descargan en la sentina de la ducha. Una bomba independiente transfiere las aguas residuales a la sentina principal.
Ambos baños tienen agua caliente y fría independientes para los grifos mezcladores del lavabo y de la ducha de mano. Cada ducha tiene interruptor de encendido/apagado y función de pulverización. Cada baño dispone de almacenaje, espejo y ganchos para toallas. El baño de popa tiene secador de pelo de 240 V y enchufe para afeitadora.

Instalación de agua dulce:

El agua dulce se almacena en dos tanques de acero interconectados bajo el suelo, que se llenan desde dos tomas situadas al pie de la escalerilla de cámara. La capacidad de los tanques se estima en 800 litros. Cada tanque puede aislarse si es necesario. Una bomba Parmax y un acumulador suministran agua a la alimentación de agua fría y al calorífero de 30 litros situado sobre el motor. El agua caliente y fría se bombea a los grifos mezcladores de los baños y de la cocina. La alimentación de agua fría de la cocina pasa por un filtro de carbón situado bajo el hornillo.

Aparejo y fondeo:

Una escalerilla de embarque de 4 peldaños está instalada en la popa.
Una escalerilla desmontable de 5 peldaños de cabo y madera puede engancharse junto a la puerta de acceso, por babor o estribor.
Un RIB Viking de 2,3 m se transporta en la cubierta de proa o en popa, sobre la estructura de soporte principal de popa.
Aparejo de polea y cabo para bajarlo al agua.

El RIB está propulsado por un fueraborda Yamaha de 4 CV de cuatro tiempos, montado en un soporte en la barandilla de popa. Última revisión en 2018.

El equipo de fondeo es el siguiente:

Un ancla Danforth de 35 lb con 35 m de cadena de 12 mm.
Un ancla Bruce de 25 lb con 10 m de cadena de 12 mm
Un ancla Fishermans de 56 lb.
100 m x 25 mm de cabo
2 x 15 m x 18 mm de cabos de amarre
1 x 10 m x 18 mm de cabo de amarre
Surtido de cabos de 10 mm de distintas longitudes
3 x fender Fatboy de 200 mm, 6 x fender de 125 mm de diámetro

Mecánica :

Mecánica y electricidad

Motor:

Motor de tractor Fordson Major de 1957, diésel de 4 cilindros y 89 CV. **(Reconstruido por completo en 2018, con nuevos cojinetes de cigüeñal, camisas húmedas, pistones y bombas de aceite y de agua)** con intercambiador de calor Bowman y accesorios de escape Vetus.
La caja de cambios está conectada a un V drive Wurth y, a continuación, al eje de la hélice. Prensaestopas convencional de popa con empaquetadura.

Instalación de combustible:

El diésel se almacena en dos tanques integrados de 1900 mm x 900 mm x 900 mm, con una capacidad estimada de 700 litros por tanque, es decir, 1400 litros en total. Cada tanque se llena desde las bocas de cubierta situadas en babor y estribor. Cada tanque puede aislarse si es necesario. El combustible va por debajo del suelo hasta la sala de máquinas, primero a un filtro primario. Con esta carga de combustible, la autonomía de crucero estimada es de unas 1700 millas náuticas.
El suministro de diésel al generador y a la calefacción de a bordo procede de un depósito de 20 litros montado sobre el banco de trabajo de la sala de máquinas, por encima del tanque principal de combustible. Este depósito se rellena por bombeo desde el tanque del motor principal. Alimentaciones independientes llevan a la calefacción y al generador a través de filtros en línea.

Generador:

Generador HFL de 3 KVA, 240 V CA, de 1995, accionado por un motor diésel Yanmar 1GM (completamente reconstruido en 2018).

Sala de motor:

L1900mm x A800mm x H1350mm
Acceso total en altura al costado de babor del motor y del generador desde el taller. Puertas de acceso al costado de estribor del motor desde el pasillo hacia el camarote de popa, a través de la cocina.

Sistema de escape:

El escape del motor pasa por el intercambiador de calor hasta un Vetus waterlock y, mediante manguera de escape, hasta el silenciador, y descarga por encima de la línea de flotación por babor. (Con antisifón)
El escape del generador va directamente al silenciador de acero inoxidable y descarga por encima de la línea de flotación por babor.

Propulsor de proa:

Se ha instalado un propulsor de proa Vetus 95, que se controla mediante un interruptor de palanca en la columna de dirección.

Palo, botavara y aparejo:

Palo Tab de 14,6 m con rizado de vela mayor en el interior del palo
Crucetas dobles con 5 burdas intermedias de 8 mm fijadas a las cadenas de obenque soldadas
2 estays de proa con tambores de rizado Rotostay
2 backstays de 8 mm, de los cuales el de estribor está aislado para la recepción de radio
Botavara Tab con pendeo
2 botalones de spinnaker de 8 m
El aparejo fijo comprende:
1 driza de vela mayor, 1 driza de génova, 1 driza de foque interior, 1 driza de repuesto, todas pasadas por el interior del palo
2 drizas de repuesto desde las crucetas superiores
1 pendiente de botavara
Para la vela mayor de palo interior, un pujamen y un rizo
Para la génova y el foque interior, un rizo cada una
Escotas de 12 mm para la mayor y de 10 mm para la génova y el foque

Velas y fundas:
Las velas originales incluyen:
Vela mayor, génova, génova de repuesto, pequeño foque de crucero (cruising shute), Strom Trisail, foque interior de 2009
Gobierno:
Dirección hidráulica Rolls Royce con válvula de derivación para la función Autohelm.
Gobierno por viento Hydrovane con control de gobierno de emergencia.
Gobierno de emergencia mediante caña de acero inoxidable conectada a través de la cabina con el cuadrante de gobierno, y/o caña conectada al timón del Hydrovane.
Gobierno de popa:
El timón es una prolongación de la quilla larga, apoyada en el pie de la quilla y conectada a través del casco con el cuadrante de gobierno.
La hélice es una hélice fija de bronce de tres palas, equipada con cortacabos.
Instalación eléctrica:
El sistema de 12 voltios comprende 4 baterías de servicio semitracción de 6 V, que proporcionan 12 V y 440 Ah de capacidad, junto con una batería de arranque de 12 V y 70 Ah y una batería del generador de 12 V y 50 Ah.
Las baterías se cargan desde el motor mediante un alternador Balmar serie 600 de 100 A gestionado por un regulador de tensión ARSI, y desde un cargador de batería Hawk alimentado por red. Las baterías de servicio y de arranque se conectan cuando procede mediante interruptores seccionadores.
El sistema de 240 V se conecta mediante una toma en la bañera a un cuadro de distribución de 240 V. Los interruptores alimentan el cargador de batería, el calorífero, la luz fluorescente de la sala de máquinas y los circuitos de las tomas conmutadas de los camarotes de proa, principal y popa.
El generador HFL de 3 kVA está conectado mediante un conmutador de transferencia al suministro de 240 V.
Sala de máquinas:
L1900mm x A1400mm x H1800mm
Fácil acceso al motor, generador, calorífero, baterías, inversor, cargador y aparamenta eléctrica correspondiente. Banco de taller de 1900 mm x 850 mm con almacenaje debajo.
1 extintor de polvo.
Ventilación y calefacción:
La ventilación de los camarotes se realiza mediante ventiladores de cubierta. 4 en el camarote principal y 2 en el camarote de popa.
La calefacción del camarote principal la proporciona un calefactor de aire caliente Wallas Viking con dos salidas. La calefacción de los camarotes de proa y popa se realiza mediante calefactores eléctricos de ventilador cuando es necesario.
Un refrigerador isotherm basado en Danfoss, con apertura lateral y superior. La capacidad estimada es de 30 litros, con medidas de 600 mm x 500 mm x 400 mm

Navegación:
Display de navegación Raymarine serie C montado sobre pedestal en la consola de gobierno, que ofrece radar, profundidad y opciones de cartas; también pantallas ST70 para viento/velocidad/profundidad y control de autohelm.
Pantallas ST70 en la mesa de cartas, con sistema de respaldo Phillips que muestra la posición GPS.
Las luces de navegación son las siguientes y son LED:
Babor/estribor montadas en la proa, luz de popa montada en la barandilla de popa, luz de tope en el palo, luz de fondeo y tricolor en la parte superior del palo.
También hay focos de cortesía en cubierta, desde las crucetas y en la estructura de la cubierta de popa.
Comunicación mediante radio VHF Icom 3000 con extensión portátil en la bañera, con altavoz que incluye bocina de niebla.
Telefonía por satélite Iridium con capacidad GPS, con instalación de antena MF.

La empresa ofrece los detalles de esta embarcación de buena fe, pero no puede garantizar ni avalar la exactitud de esta información ni el estado de la embarcación. El comprador debe encargar a sus agentes o a sus peritos que verifiquen los datos que desee comprobar. Esta embarcación se ofrece sujeta a venta previa, cambio de precio o retirada sin previo aviso.