Sadler 34

~~£ 29.995~~

£ 24.995



Fabricante de barcos:	Sadler	Eslora:	10,59 m
Tipo de barco:	velero	Manga:	3,28 m
Categoría:	barco de ocasión	Año de fabricación:	1986
Amarre:	Gran Bretaña, Ardrossan	Camarotes:	2
		motor:	Bukh Diesel DV24ME, 24 hp (18 kW), diesel

Vendedor:
Sunbird International Yacht Sales
Chris Dodgshon
Clyde Marina
KA22 8DB Ardrossan
Gran Bretaña

Teléfono: +44 1294 607074
Sitio web: https://www.sunbirdyachtsales.com
Idiomas: inglés, español, francés, italiano, portugués










Detalles

ID del barco	**s289666**
Diseñador	**Martin Sadler**
camas	**4**

Datos técnicos

Calado	**1,43 m**
Material del casco	**PRFV/plástico**
Tanque de combustible	**110 l**

motor

Modelo	**Bukh Diesel DV24ME**
Potencia	**24 hp (18 kW)**

Equipamiento

Navegación	**anemómetro, compás, lector de mapas, piloto automático, radar, radio VHF**
Equipamiento técnico	**bomba de achique manual, cargador de batería, inversor, pintura subacuática**
Equipamiento de cubierta	**escalera de baño, fender**
Equipamiento interior	**barbacoa, fregadero, horno, mesa en la cabina**
Seguridad	**chalecos salvavidas**
Toldos	**bimini-top, capucha contra salpicaduras**
Velas	**spinnaker**

Descripción

Este texto se ha traducido automáticamente.

Resumen Sadler 34 - 1986 - Quilla de aleta poco profunda -
El Sadler 34 ofrece un rendimiento ágil y marinero, reconocido y elogiado desde hace tiempo por patrones profesionales experimentados. De hecho, este ejemplar perteneció anteriormente a un capitán de superyates profesional. Los propietarios actuales son dos navegantes octogenarios con más de cien años de experiencia entre ambos. El mayor tuvo muchos años de exitosa experiencia en regatas y, junto con su esposa, realizó una circunnavegación de 14 años. Aunque su propiedad fue breve, aprovecharon su vasta experiencia para realizar numerosas mejoras.
Dispone de calefacción y agua caliente y fría, y se beneficia de importantes mejoras de equipamiento realizadas por el anterior propietario en 2022/2023, entre ellas: una vela mayor de alta gama totalmente armada de Dart Sails, con carros de gratil de rodillos Rutgerson.
Un sistema de enrollado Harken Mk IV para el foque.
Sistema de calefacción Eberspacher instalado.
Cocina de gas Starlight con parrilla y horno de Dometic.
Un lector de mapas Raymarine «Element» 7HV.
Un transpondedor AIS icom de Clase B.
Diseño de Martin Sadler y construcción de Sadler Yachts Ltd, con un casco de núcleo de espuma de PU que proporciona flotabilidad positiva en caso de vía de agua, con el consiguiente beneficio de ser insumergible, además de cierto grado de aislamiento térmico y superficies interiores de fácil limpieza. El diseño Sadler 34 cuenta con una quilla de aleta exterior de hierro fundido y un timón con soporte de sotillo, y se gobierna con caña para una sensación de navegación más directa y un mejor aprovechamiento del espacio en la bañera. Dispone de la quilla más somera, de 1,48 m, «Shoal keel».
Mecánica **Motor**
Equipado con un motor diésel de sustitución Bukh DV24ME de 24 CV a principios de 2016. Se trataba de un motor de bote salvavidas reacondicionado y poco usado, y ha funcionado impecablemente durante la propiedad actual.
Actualmente marca solo unas 920 horas de funcionamiento desde su reacondicionamiento reciente.
Tapa del impulsor Speedseal de cambio fácil.
Propulsión por eje a una hélice fija de 3 palas.
A bordo se transporta una cantidad considerable de repuestos y piezas de servicio útiles para el motor, entre ellos un alternador y un motor de arranque recientemente reacondicionados.
Tres baterías de plomo-ácido están instaladas en huecos de almacenamiento específicos formados en la moldura interior de la cabina de popa: 2 x baterías de 115 A/h de capacidad para el banco de «Doméstico y Servicios», y una batería independiente de 105 A/h para el arranque del motor. (Todas las baterías son nuevas de 2021).
Las baterías se cargan mediante el alternador accionado por el motor y un cargador de batería Pro-Charge Ultra de 12 V/20 A de Sterling Power, para su uso cuando la embarcación está conectada a la red eléctrica de tierra.
Un divisor Pro-Split R, también de Sterling Power, está instalado para mejorar la carga de salida del alternador.
Una pantalla Nasa BM-1 Compact está instalada en la mesa de cartas para controlar el estado de carga de las baterías.
Inversor Whisper Power WP-Sine a bordo, pero sin conectar.
Sistema de agua
Sistema de agua caliente y fría a presión en todos los grifos.
Calorífero para calentar el agua.
En la cocina hay un grifo de agua dulce de bombeo manual y también uno de agua salada.
Combustible: aprox. 25 galones (112 litros) de gasóil almacenados en un depósito de acero inoxidable situado hacia la parte trasera del pañol de la bañera. Dispone de indicador de nivel de vidrio y de un piloto de aviso de combustible bajo, este último junto a la escalera de acceso. Está averiado y permanece encendido de forma permanente. Requiere diagnóstico de la avería.
Agua dulce: aprox. 50 galones (200 litros) de agua dulce almacenados en un depósito flexible de vejiga, a mitad de la embarcación, debajo de la litera de estribor del salón, y un bidón de agua de reserva grande en el pañol de popa de la bañera.
Tanque de heces fecales: depósito de PRFV situado debajo de la litera de babor de la cabina de proa, de capacidad desconocida, pero con una escotilla de inspección transparente para ver el nivel del contenido.
Aparejo y velas **Palo y penoles**
Aparejada como balandra de un solo crucetas con palo en tope, con sistema de enrollado de foque Harken Mk IV (instalado nuevo en 2022).
Jarcia fija de acero inoxidable reemplazada por última vez en abril de 2016.
Regulador mecánico del backstay.
Botalón de spinnaker de aleación, de longitud fija.

La jarcia de labor y los rizos (todos en buen estado) se llevan a popa hasta la bañera y se manejan con diversos winches Lewmar. Los winches primarios de escota del foque son winches Lewmar 43 autoaprietables. Se han instalado winches de amortiguación de escota del spinnaker.

Velas

Vela mayor totalmente armada con carros de gratil de rodillos Rutgerson (nueva en 2022, de Dart Sails).

Génova de corte transversal y enrollable de Southern Sails, con gratil acolchado con espuma para mejorar su funcionamiento cuando está rizada.

Cruising chute asimétrico, dentro de una funda ATN.

Spinnaker simétrico.

Alojamiento: hasta siete literas en tres camarotes, con una cocina generosa en forma de U, mesa de cartas orientada a proa, mesa central de hoja abatible, aseo a proa y camarote de proa separado del aseo por una puerta de madera, todo ello basado en la estructura de moldeo secundario reforzada con espuma de Sadler, que proporciona alojamiento aislado y flotabilidad incorporada. Un calentador de aire caliente de dos salidas Eberspacher se instaló en 2022.

Altavoces en los laterales de la bañera, sustituidos en septiembre de 2025.

Dos literas, formadas en «Vee», pueden constituir una cama doble mediante un cojín de relleno.

Estantería abierta junto a la litera. Los pañoles bajo las literas están forrados (secos) y se usan para almacenar velas de viento ligero. Se han previsto redes de almacenamiento desmontables adicionales para colgar de la cubierta. Armario colgante, destinado al camarote de proa, a estribor. Escotilla de cubierta superior abatible (reemplazo reciente) para luz y ventilación.

El aseo se extiende a lo ancho del casco a proa del palo, con puertas a proa y hacia el mamparo principal para mayor privacidad. Se ha instalado un inodoro marino de descarga Jabsco «Twist n Lock», conectado a un tanque de heces fecales. Agua caliente y fría mediante un grifo de ducha hasta un lavabo moldeado. El inodoro permite bombear al mar o al tanque de heces fecales. El tanque dispone de una bomba manual a proa del inodoro para vaciarlo; la manija está en el armario encima del inodoro.

Sumidero de ducha con bomba de desagüe de 12 V. Todas las válvulas de mar de este compartimento son de tipo Blakes, de cono, con doble abrazadera. Armario colgante a estribor para hule, chalecos salvavidas y arneses. La ventilación se realiza mediante dos ventilitos «Tannoy» en el techo.

Asientos en forma de U a babor, que ofrecen una litera de sofá o se convierten en cama doble mediante un panel de relleno que permite transformar los asientos en U en doble si es necesario; litera individual de sofá a estribor con lona antivuelco.

Mesa de salón montada en el eje central, con almacenamiento interior para botellas y hojas abatibles. Encima de la litera de sofá en babor hay una estantería abierta con borde de sujeción, con un armario cerrado, y una estantería adicional con borde para libros a estribor. Luz y ventilación desde una escotilla de cubierta en el eje central (reemplazo reciente) y ventanas fijas de vidrio templado en los laterales de la cubierta de la cabina. Un tanque de vejiga para agua dulce está situado debajo de la litera de sofá de estribor, mientras que un amplio espacio de estiba forrado se encuentra debajo de la litera de sofá de babor.

Mesa de cartas de buen tamaño orientada a proa, con espacio para cartas plegadas y almanaques, con un estante adicional y un pañol profundo con borde de sujeción junto a la mesa de cartas, donde se han instalado el transpondedor AIS y la VHF. Un asiento tapizado de vinilo se encuentra detrás de la mesa de cartas, con una correa de sujeción para el navegante.

Situada a babor de la escalera de acceso (para un uso cómodo cuando se está al pairo con amura a estribor mientras se prepara una taza de té), la cocina del Sadler 34 es notablemente generosa, ofreciendo amplio espacio de trabajo y seguridad a un cocinero en el mar, con almacenamiento práctico. Una nueva cocina de gas Starlight de 2 fuegos, con parrilla y horno de Dometic, se instaló en 2022. Dos fregaderos están instalados en la península delantera y tienen tapas individuales. Estas pueden guardarse en sujeciones específicas en el mamparo central, debajo del fregadero. En la cocina hay agua fría y caliente a presión, y un grifo de agua dulce de bombeo manual, así como uno de agua salada. Ahora se ha instalado en la cocina de este Sadler 34 una nevera de carga superior, profunda y refrigerada, con un armario relativamente grande y con estantes en el lugar donde habría estado la nevera original de apertura frontal.

Situado a estribor, este camarote se extiende a popa de los escalones de la escalera y de la caja del motor, lo que permite ofrecer algunos asientos y una superficie abatible con borde de sujeción para objetos pequeños delante de la litera. Una estantería abierta con borde de sujeción, junto y encima de la litera, se ha ensanchado. La luz y la ventilación se proporcionan mediante una portilla abatible hacia el hueco de pies de la bañera, además de la ventana lateral y un ventilador «Tannoy» sobre la zona de pie del camarote.

Inventario **Equipo de navegación**

En la bañera: 2 compases de gobierno, uno inutilizable.

Lector de mapas en color Raymarine Element 7HV con superposición AIS (lector nuevo en 2022), montado sobre soporte de muñón, encima de la escalera de acceso.

Anemómetro inalámbrico Nasa Clipper de velocidad/dirección del viento, nuevo en 2024.

Corredera/velocidad Nasa Clipper.

Indicador de profundidad Nasa Clipper.

Cabeza de control del piloto automático Autohelm ST4000 con brazo de activación independiente.
En la zona de la mesa de cartas: radio VHF/DSC Icom IC-M323 conectada a un divisor Vesper Marine SP160.
Transpondedor AIS «Clase B» Icom MA-510TR.
Pasarela Actisense W2K-1 NMEA 2000 a Wi-Fi para mostrar los datos de navegación en una tableta.
Radio VHF portátil flotante Icom IC-M35.

Fondeo y amarre

Equipo: ancla Rocnor de 15 kg (nueva en 2022) con 40 m de cabo de fondeo empalmado a 40 m de cadena.
Ancla de maniobra tipo CQR con un tramo de cadena y cabo (parece no haberse usado).
Dos rodillos en la roda.
8 defensas y 8 cabos de amarre.

General

Asientos de la bañera revestidos de 'Flexiteak' sintético (nuevos en abril de 2016).
Juego de cojines de bañera.
Capota de acrílico (tela Sunbrella azul marino) con asidero en el borde trasero.
Toldo bimini y funda.
2 bolsas/organizadores de cabos «Blue Performance» para los extremos de los cabos.
Par de cornamusas de medio barco.
Escalerilla de popa para embarque/baño.
Una bombona de gas de campismo llena y otra parcialmente usada en el pañol de gas.
Tabla de defensas guardada en el pañol de la bañera.

Equipo de seguridad

Bomba de achique manual.
Bomba de achique de 12 V CC, con conmutación automática y manual en la sentina del aseo.
Reflector de radar pasivo Firdell Blipper montado en el palo.
2 extintores de incendios de polvo seco. Nuevos en 2024.
Un interruptor remoto de gas conectado a una electroválvula en el pañol de gas permite aislar las bombonas de la cocina. Un conector recto está unido a la tubería del pañol por si falla la electroválvula.
Radio VHF, antena de emergencia bajo el asiento de la mesa de navegación.
Bocina de señales de aerosol.
Paquete de bengalas de costa Seago.
Dos chalecos salvavidas Crewsaver con cabos de seguridad en el aseo, a estribor.
Cizalla para pernos en la cabina de popa.
Caña de repuesto en la cabina de proa.

Mejoras recientes

Nuevo cabrestante Lewmar pro 1000,
Nuevo bote auxiliar ligero Waveline de 2,7 m, de 2024,
Motor fueraborda eléctrico Kicker con cargador de 12 V, nuevo en 2024.
Interruptor remoto de gas,
Alarma de gas en la cocina,
Sistema de carro de escota Barton,
Nueva pasarela antideslizante en los escalones de la escalera de acceso,
Mosquiteras para todas las escotillas,
2 motones de caña con 4 m de cabo,
Compás de marcación manual Plastimo,
Proyector de búsqueda recargable,
Aspiradora de 12 V,
Kit de comunicaciones manos libres,
Guías de navegación, algunas cartas del mar de Irlanda y de la costa sur,
2 chalecos salvavidas Crewsaver con cabos de seguridad,
Ancla de bote auxiliar con cadena y cabo,
Bomba de aceite de motor por vacío Seago,
Nuevo instrumento inalámbrico Clipper de velocidad y dirección del viento,
Tacómetro del motor,
Relleno de la litera doble del salón modificado para usarse como mesa de bañera.
Tablones de invierno.

Historia y comentarios de los propietarios: según se nos ha dicho, este Sadler 34 en concreto fue propiedad originalmente de un alto oficial del ejército como yate personal, con base durante un tiempo en el Kiel Sailing Centre de los British Services en Alemania. Fue a instancias suyas que las secciones de proa se «reforzaron» y que se añadiera peso de lastre en la base de

la quilla. También entonces se habilitó un tanque de heces fecales mediante la adaptación del pañol de la moldura interior bajo las literas de proa. Creemos que, durante su propiedad, «Faustina» navegó por el Báltico y bajó hasta el mar Mediterráneo.

Según la documentación disponible, el barco fue devuelto al Reino Unido y vendido posteriormente dentro de la familia al hijo del propietario original, y durante muchos años estuvo basado en la zona de navegación de Southampton/Solent, primero con los dos propietarios siguientes y después con el anterior propietario, que es capitán profesional de yates. En septiembre de 2022 fue adquirido por dos hermanos octogenarios y trasladado de Plymouth a Glasson Dock, en la bahía de Morecambe. El hermano mayor tiene una amplia experiencia en la navegación: desde 1979 regató en J24, con buenos resultados en eventos nacionales e internacionales. En 1997 inició una circunnavegación de 14 años junto a su esposa. Ha aprovechado su vasta experiencia para introducir numerosas mejoras pequeñas y sutiles. Lamentablemente, en 2024 se navegó muy poco porque la compuerta de defensa contra inundaciones de Glasson Dock quedó atascada en posición cerrada y no se retiró hasta principios de agosto. Esto permitió una travesía a la isla de Man y a Troon, en Irlanda del Norte. Una travesía tardía por Escocia tuvo que abortarse debido a un fallecimiento. Una última travesía de la temporada devolvió a Faustina a Glasson Dock para pasar el invierno.

Una vez más, Faustina fue trasladada a Escocia, esta vez a Clyde Marina. Desde esta base se han realizado con éxito 4 semanas de navegación. Lamentablemente, problemas de salud hacen necesaria la venta.

El estado de IVA pagado se verifica mediante un SAD (C88) autenticado y una carta de presentación de HM Customs and Excise, fechada en febrero de 1993.

Como habrá leído anteriormente, en los últimos cuatro años se han encargado numerosas mejoras buenas y costosas; las superficies sumergidas fueron chorreadas con lodo para eliminar las antiguas pinturas antiincrustantes durante el invierno de 2017/2018, la vela mayor está como nueva y en magnífico estado, y se han instalado sistemas eléctricos modernos y equipos electrónicos.