Bruce Roberts 43

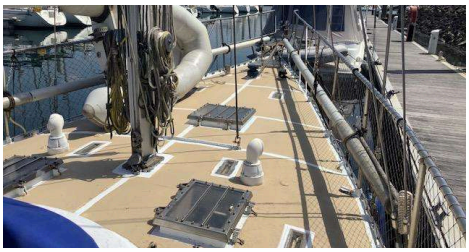
£ 79 500



Constructeur de bateaux:	Bruce Roberts	Longueur:	13,41 m
Type de bateau:	voilier	Largeur:	3,96 m
Catégorie:	bateau d'occasion	Année de construction:	1995
Lieu:	France, Port la Foret	moteur:	Ford, 89 cv (65 kW), diesel

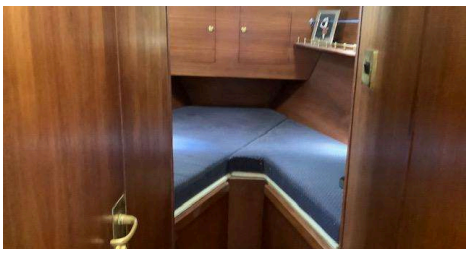
Vendeur:
Network Yacht Brokers Poole
Cobbs Quay Marina, Woodlands Avenue
BH15 4EL POOLE
Grande Bretagne

Téléphone: +44 1202669554
Langues: anglais, français








Détails

Réf du bateau	**s216495**

Données techniques

moteur

Modèle	**Ford**
Puissance	**89 cv (65 kW)**

Équipement

Navigation	**GPS, radar, sondeur, VHF**
Equipement technique	**chargeur de batteries, générateur, inverseur, pompe de cale, propulseur d'étrave**
Equipement du pont	**amortisseur**
Intérieur	**four, micro-ondes, robinet, sèche-linge**
Sécurité	**canot de sauvetage, EPIRB**
Couvertures	**capote (de descente)**
Voiles	**spinnaker**

Description

Ce texte a été traduit automatiquement.

Remarques :
Bruce Roberts a conçu le **Mauritius 43**, construit aux Shetland par Peter Griffiths, administrateur fondateur de Delta Marine, pour son usage personnel. Le bateau est en acier et a été mis en service en 1995. Peter l'a conduit jusqu'en Amérique du Sud, aux Caraïbes et en Floride avant de rentrer en Écosse.
Entre 2001 et 2004, il a été entièrement déshabillé et réaménagé à l'intérieur selon le cahier des charges des propriétaires actuels, pour en faire un yacht de croisière hauturière habitable, confortable et fonctionnel, à cockpit central. Immatriculé au Royaume-Uni, stationné en France. **OFFRES ÉTUDIÉES.**

Aménagement :
Aménagement
Comprend 3 cabines, une cuisine et une cabine moteur/atelier.
Cabine avant :
Double couchette en V (avec rallonge)
Cabine d'eau attenante (L1800mm xW2350mm x H1800mm). Avec WC, lavabo et douche (équipée d'un réservoir de rétention pour les eaux usées). L920mm x W1150mm x H1800mm. Penderie/coffre à voiles face à la cabine d'eau, à l'entrée, L920mm x W900mm x H1800mm
Rangements sous la couchette en V et étagères linéaires à bâbord et tribord.
Carré :
Banquettes en U (6 places) avec table de repas à rabat et banquette linéaire (3 places). Les deux banquettes peuvent se transformer en double couchette à l'aide de rallonges pour la nuit.
Rangements sous les banquettes, casiers, étagères et rangement pour livres. (L1850mm xW3500mm x H1900mm)
Table à cartes/poste de navigation avec deux casiers de rangement. Accès au placard électrique pour les circuits en courant continu. L900mm x W850mm
2 extincteurs à poudre.
Cabine arrière :
Double cabine propriétaire avec cabine d'eau attenante (L3000mm xW3000mm xH1800mm). Double couchette avec penderie/casiers annexes L2000mm x W1600mm
Cabine d'eau attenante avec WC électrique Jabsco, lavabo, douche et sèche-cheveux 240 V.
Rangement sous la couchette (L1100mm x W1400mm x H1800mm)

Cuisine :
Cuisine linéaire comprenant un réfrigérateur encastré de 50 litres (Isotherm), une plaque de cuisson à induction 2 feux Thomson, un évier double avec mitigeur, un micro-ondes 800 W et un four électrique Wallas 2 kW. Nombreux rangements en hauteur. L3000mm x W1320 x H1800mm
Dans la cuisine se trouvent un extincteur et une couverture antifeu. En salle des machines, 1 extincteur à poudre. Sur le pont, 1 extincteur à poudre.

Inventaire :
Caractéristiques
LHT 13,19 m. (Depuis la mesure initiale, un beaupré et un Hydrovane ont été ajoutés. Longueur hors tout désormais de 14,5 m)
Jauge brute 19,87 t
N° d'immatriculation : 728486
Eau douce 800 l
Ballon d'eau chaude 30 l
Capacité carburant 1 400 l (2 réservoirs de 700 l)
Équipements de coque :
Sous la ligne de flottaison se trouvent une prise et une évacuation pour chacune des cabines d'eau. Tuyaux raccordés à des tuyaux en fer soudés via des vannes de coque. Les vannes de coque ont été remplacées en 2019
Il y a deux traversées de coque de 2 pouces avec vannes de coque dans le compartiment moteur. La prise bâbord sert de sortie principale pour l'évacuation du cockpit et pour la pompe de cale. (Les eaux usées de la cuisine et du bac de douche arrière sont évacuées dans la grande cale sous l'installation moteur.) La prise tribord est l'arrivée d'eau brute pour le refroidissement du moteur, du v-drive et du générateur. Elle sert aussi d'évacuation du cockpit côté tribord.
À mi-longueur, côté bâbord, se trouvent le raccord du tube de l'speedomètre/loch et le sondeur.

Au-dessus de la ligne de flottaison, les échappements du moteur et du générateur sortent de la coque à bâbord.
1 extincteur à poudre sur le pont.
6 anodes sont fixées sur la quille et 2 sur le safran. En complément, un isolateur galvanique Zincguard est installé. Les anodes ont été remplacées en 2019 et ont une durée de vie estimée de 6 à 8 ans.

Équipements de pont :

Le pont est entouré d'une filière en acier inoxydable de 25 mm avec portillons d'accès à bâbord et tribord, près du cockpit. Un filet de sécurité a été installé entre l'avant et le cockpit.
Le guindeau d'ancre est un guindeau vertical Simpson Lawrence avec cliquet de 12 mm pour chaîne et cabestan pour cordage. La commande se fait par un interrupteur portatif fixé sur le pont, côté bâbord.
Il y a 2 winches de mât Lewmar et 6 winches de cockpit Lewmar montés sur le recul du cockpit, avec 5 taquets chacun à bâbord et tribord.
Le cockpit est protégé par une capote de descente bleue, remplacée en 2022
Trois coffres en teck sont installés sur le pont arrière ; ils servent de rangement et de sièges supplémentaires au mouillage.
Un support sur le tableau arrière porte l'émetteur radar, les antennes radio, le haut-parleur, le projecteur de pont et le récepteur GPS.
Un support de moteur hors-bord est fixé sur le tableau arrière.
Un système d'autobarreur à vent Hydrovane est installé sur le tableau arrière, à côté d'une échelle d'embarquement fixe à 5 échelons.

Équipements de sécurité :

Lignes de sécurité sur le pont à bâbord et tribord, de l'avant au cockpit, et ligne de sécurité du pont arrière, de la poupe au cockpit. Ligne de sécurité dans le cockpit.
Un radeau de survie Ocean Safety 6 places conforme aux normes hauturières, révisé pour la dernière fois en juin 2021
Deux bouées de sauvetage en fer à cheval, l'une avec ligne de récupération, et toutes deux avec feux.
Un mât de balise de position avec pavillon.
Un palan d'homme à la mer pour hisser une victime à bord.
Sac de secours jaune avec trousse d'urgence et balise Epirb.

Panneaux de pont :

L'accès au descendant se fait par un panneau coulissant et des doubles portes en acier inoxydable et polycarbonate de 15 mm.
L'escalier de descente à 5 marches est en acier inoxydable, avec marches antidérapantes en caoutchouc.
Les panneaux sont en acier inoxydable avec polycarbonate de 15 mm. Chaque panneau de pont donnant sur la cabine avant et la cabine arrière mesure 500 mm de côté. Les deux panneaux de pont de la cabine principale mesurent 500 mm x 300 mm. Deux petits panneaux (300 mm x 100 mm) assurent la ventilation de la cabine arrière et des WC arrière respectivement.
12 hublots de 350 mm x 200 mm en polycarbonate de 18 mm sont montés dans la coque, retenus par un cadre en acier inoxydable boulonné traversant,
6 hublots prismatiques sont installés dans le pont, 4 dans la cabine principale et 2 dans la cabine arrière.

Installation des WC :

Le compartiment WC avant comprend un WC manuel Jabsco pouvant évacuer soit à la mer, soit dans un réservoir de rétention. Les eaux usées du lavabo et du bac de douche sont rejetées dans le réservoir de rétention. Celui-ci est vidé par une pompe à broyeur électrique vers la mer lorsque le bateau est en navigation.
Le compartiment WC arrière comprend un WC électrique Jabsco évacuant à la mer. Les eaux usées du lavabo et du bac de douche sont rejetées dans la cale de douche. Une pompe séparée transfère les eaux usées vers la cale principale.
Les deux compartiments WC disposent d'une alimentation séparée eau chaude/froide vers les mitigeurs du lavabo et de la pomme de douche. Chaque pomme de douche a un interrupteur marche/arrêt et une fonction spray. Chaque WC dispose d'un rangement, d'un miroir et de crochets à serviettes. Le WC arrière est équipé d'un sèche-cheveux 240 V et d'une prise rasoir.

Installation d'eau douce :

L'eau douce est stockée dans deux réservoirs en acier sous plancher, remplis depuis deux prises situées au pied du descendant. La capacité des réservoirs est estimée à 800 litres. Chaque réservoir peut être isolé si nécessaire. Une pompe Parmax et un accumulateur alimentent en eau froide et le ballon d'eau chaude de 30 litres situé au-dessus du moteur. Les alimentations chaude et froide sont envoyées aux mitigeurs des compartiments WC et de la cuisine. L'arrivée d'eau froide vers la cuisine passe par un filtre à charbon situé sous la plaque de cuisson.

Équipement de mouillage :

Une échelle d'embarquement à 4 échelons est fixée à la poupe.
Une échelle amovible en corde/bois à 5 marches peut être fixée au portillon d'entrée, à bâbord ou à tribord.
Un semi-rigide Viking de 2,3 m est transporté soit sur le pont avant, soit à l'arrière sur le support de poupe principal.
Palan de mise à l'eau pour descendre le semi-rigide.
Le semi-rigide est motorisé par un hors-bord Yamaha 4 cv quatre temps, monté sur support au tableau arrière. Dernière

révision en 2018.

Équipement de mouillage et d'amarrage :

Une ancre Danforth de 35 lb avec 35 m de chaîne de 12 mm.
Une ancre Bruce de 25 lb avec 10 m de chaîne de 12 mm
Une ancre Fisherman de 56 lb.
100 m x 25 mm d'aussière
2 x 15 m x 18 mm d'aussières d'amarrage
1 x 10 m x 18 mm d'aussière d'amarrage
Lignes diverses de 10 mm de différentes longueurs
3 amortisseurs fatboy de 200 mm, 6 amortisseurs de 125 mm de diamètre

Mécanique :

Mécanique et électricité

Moteur :

Tracteur Fordson Major 1957, moteur diesel 4 cylindres de 89 ch. **(Entièrement reconditionné en 2018 avec nouveaux paliers de vilebrequin, chemises humides, pistons, pompes à huile et à eau)** avec échangeur Bowman et raccords d'échappement Vetus.
La boîte de vitesses est reliée à un v-drive Wurth, puis à l'arbre d'hélice. Presse-étoupe classique avec garniture.

Installation carburant :

Le gazole est stocké dans deux réservoirs intégrés de 1900mm x 900mm x 900mm, d'une capacité estimée à 700 litres par réservoir, soit 1400 litres au total. Chaque réservoir se remplit par les orifices de pont situés à bâbord et tribord. Chaque réservoir peut être isolé si nécessaire. Le carburant est acheminé sous plancher jusqu'au compartiment moteur, d'abord vers un filtre primaire. La charge de carburant donne une autonomie de croisière estimée à environ 1700nm.
L'alimentation en gazole du générateur et du chauffage de bord se fait par un réservoir de 20 litres monté sur l'établi de la salle des machines, au-dessus du réservoir principal. Ce réservoir est rempli par pompage depuis le réservoir du moteur principal. Des alimentations séparées mènent au chauffage et au générateur via des filtres en ligne.

Générateur :

Générateur HFL 3 kVA 240 V AC de 1995, entraîné par un moteur diesel Yanmar 1GM (entièrement reconditionné en 2018).

Compartiment moteur :

L1900mm x W800mm x H1350mm
Accès en hauteur complet au bâbord du moteur et du générateur depuis l'atelier. Portes d'accès au tribord du moteur depuis le couloir menant à la cabine arrière, par la cuisine.

Circuit d'échappement :

L'échappement du moteur passe par l'échangeur vers un waterlock Vetus, puis par un tuyau vers le silencieux, avant rejet au-dessus de la ligne de flottaison, à bâbord. (Anti-siphon installé)
L'échappement du générateur va directement à un silencieux en acier inoxydable et rejette au-dessus de la ligne de flottaison, à bâbord.

Propulseur d'étrave :

Un propulseur d'étrave Vetus 95 est installé, commandé par un interrupteur à bascule sur la colonne de direction.

Mât, bôme et gréement :

Mât en tab de 14,6 m avec enrouleur de grand-voile intégré au mât
Double jeu de barres de flèche avec 5 haubans intermédiaires de 8 mm sur chandeliers soudés
2 étais avec tambours d'enrouleur de génois Rotostay
2 bastaques de 8 mm, dont celle de tribord est isolée pour la réception radio
Bôme en tab avec hale-bas
2 x 8 m de bouts-dehors de spinnaker
Le gréement courant comprend :
1 drisse de grand-voile, 1 drisse de génois, 1 drisse de foc intérieur, 1 drisse de rechange, toutes passant dans le mât
2 drisses de rechange issues des barres de flèche supérieures
1 balancine.
Pour la grand-voile intégrale, une bordure et une ligne de ris
Pour le génois et le foc intérieur, une ligne de ris chacun
Écoutes de grand-voile de 12 mm, écoutes de génois et de foc de 10 mm

Voiles et toiles :

Les voiles d'origine comprennent :
Grand-voile, génois, génois de rechange, petit spi de croisière, tourmentin Strom, foc intérieur de 2009

Appareil à gouverner :

Direction hydraulique Rolls Royce avec clapet de dérivation pour la fonction Autohelm.

Girouette d’autobarreur Hydrovane avec commande de secours.
Barre de secours franche en acier inoxydable reliée à travers la cabine au secteur de barre, et/ou barre reliée au safran Hydrovane.

Ensemble arrière :

Le safran est le prolongement de la longue quille, soutenu au pied de quille et relié à travers la coque au secteur de barre.
L’hélice est une hélice fixe en bronze à trois pales, équipée d’un coupe-aussière.

Installation électrique :

Le réseau 12 volts comprend 4 batteries de service semi-traction 6 V (12 V 440 Ah), ainsi qu’une batterie de démarrage 12 V 70 Ah et une batterie de générateur 12 V 50 Ah.
Les batteries sont chargées par le moteur via un alternateur Balmar série 600 de 100 A piloté par un régulateur ARSI, et par un chargeur de batteries Hawk alimenté par le secteur. Les batteries de service et de démarrage sont reliées par des interrupteurs-sectionneurs lorsque nécessaire.
Le réseau 240 V est raccordé via une prise dans le cockpit à un tableau de distribution 240 V. L’interrupteur alimente le chargeur de batteries, le ballon d’eau chaude, l’éclairage fluorescent de la salle des machines et les circuits des prises commandées dans les cabines avant, principale et arrière.
Le générateur HFL 3 kVA est relié au réseau 240 V par un inverseur de source.

Salle des machines :

L1900mm x W1400mm x H1800mm
Accès facile au moteur, au générateur, au ballon d’eau chaude, aux batteries, à l’inverseur, au chargeur et à l’appareillage électrique correspondant. Établi de 1900 mm x 850 mm avec rangement dessous.
1 extincteur à poudre.

Ventilation et chauffage :

La ventilation des cabines se fait par des ventilateurs traversant le pont. 4 dans la cabine principale et 2 dans la cabine arrière.
Le chauffage de la cabine principale est assuré par un chauffage à air pulsé Wallas Viking avec deux sorties. Le chauffage des cabines avant et arrière se fait par des radiateurs soufflants électriques lorsque nécessaire.
Un réfrigérateur isotherm à base Danfoss est installé, avec ouverture latérale et supérieure. La capacité est estimée à 30 litres, mesurant 600mm x 500mm x 400mm

Navigation :

Écran de navigation Raymarine série C monté sur le pied de colonne au poste de pilotage, offrant radar, sondeur, options cartographiques, ainsi que des écrans ST70 pour le vent/vitesse/profondeur et la commande de l’autohelm.
Écrans ST70 à la table à cartes, avec système de secours Phillips affichant la position GPS.
Les feux de navigation sont les suivants et sont à LED :
Bâbord/tribord montés sur l’avant, feu de poupe monté sur le garde-corps arrière, feu de mât blanc, feu de mouillage et tricolore en tête de mât.
Projecteurs de courtoisie également installés sur le pont, depuis les barres de flèche et sur le cadre de pont arrière.
Communication par VHF Icom 3000 avec prolongateur portatif vers le cockpit, avec haut-parleur incluant corne de brume.
Téléphone par satellite Iridium avec capacité GPS, antenne MF installée.

La Société communique les informations relatives à ce navire de bonne foi, mais ne peut garantir ni l’exactitude de ces informations, ni l’état du navire. Il appartient à l’acheteur de charger ses agents ou ses experts de vérifier les détails qu’il souhaite faire valider. Ce navire est proposé sous réserve de vente préalable, de modification de prix ou de retrait sans préavis.