Dutch Built Steel Domp Kruiser 1030

~~£ 25 000~~
£ 12 500



Constructeur de bateaux:	Dutch Built Steel	Longueur:	10,30 m
Type de bateau:	voilier	Largeur:	3,55 m
Catégorie:	bateau d'occasion	Année de construction:	1992
Lieu:	Grande Bretagne, Ardrossan	Cabines:	2
		moteur:	Vetus Diesel Mitsubishi M4.14, diesel

Vendeur:
Sunbird International Yacht Sales
Chris Dodgshon
Clyde Marina
KA22 8DB Ardrossan
Grande Bretagne

Téléphone: +44 1294 607074
Site web: https://www.sunbirdyachtsales.com
Langues: anglais, espagnol, français, italien, portuguais










Détails

Réf du bateau	**s259766**
Architecte	**De Ridder**
couchettes	**6**

Données techniques

Tirant d’eau	**1,70 m**
Matériau de la coque	**acier**
Réservoir de carburant	**175 l**

moteur

Modèle	**Vetus Diesel Mitsubishi M4.14**

Équipement

Navigation	**autopilote, compas, GPS, VHF**
Equipement technique	**chargeur de batteries, générateur, inverseur, peinture sous-marine, pompe de cale - électrique, pompe de cale - manuelle, prise de quai 220 V**
Equipement du pont	**amortisseur, pont en teck**
Intérieur	**robinet**
Equipement de divertissement	**CD**
Sécurité	**canot de sauvetage, EPIRB**
Couvertures	**capote (de descente)**
Voiles	**spinnaker**

Description

Ce texte a été traduit automatiquement.

Construction**CONSTRUCTION**
Coque en tôle d’acier soudée
Membrures et structure intérieures en acier formé, soudées au bordé de coque : tôle de 6 mm pour former la quille et les fonds de coque, tôle de 5 mm pour former la deuxième tôle, tôle de 4 mm pour former la troisième tôle.
Les tôles de carène immergées sont revêtues d’une sous-couche et d’un antifouling International Paints.
Hauts de coque finis en peinture brillante blanc neige International Paints Toplac
Construction du pont et de la superstructure : pont en tôle d’acier soudée, rouf et cockpit autovidangeur ; tôle d’acier de 4 mm pour former les ponts et de 3 mm pour la superstructure.
Ponts finis en peinture brillante blanc neige International Paints Toplac et peinture antidérapante grise Interdeck.
Panneaux de pont en teck posés pour finir les assises du cockpit.
Quillard en tôle d’acier formée, avec lest en plomb.
Safran en tôle d’acier formée.

Moteur diesel marin mécanique Vetus Mitsubishi M4.14, 33 ch, 4 cylindres, atmosphérique, refroidissement indirect.
Inverseur marin mécanique.
Commande Morse à levier unique.
Moteur entretenu annuellement.
Circuit d’échappement souple remplacé en 2022.
Heures de fonctionnement du moteur relevées : 3 320 h en septembre 2023.
Circuit de carburant avec réservoir principal et réservoir de service.
Transfert de carburant manuel entre les réservoirs.
Jauge de niveau sur le réservoir de service.
Filtre à carburant primaire facilement accessible depuis le local toilettes.
Propulsion et direction : arbre d’hélice en acier inoxydable, hélice fixe en bronze à 3 pales.
Presse-étoupe classique à tresse.
Coupe-filin.
Direction à barre franche en bois dur lamellé.
Rallonge de barre Spinlock.
Barre d’urgence en acier.
Électricité
Installation 12 V avec batteries de service : 2 x 12 VCC, 120 Ah, AGM (2018).
Batterie de démarrage : 1 x 12 VCC, 96 Ah, AGM (2018).
Chargeur de batteries Mastervolt Battery Mass 12/25. 230 V CA - 12 VCC, 25 A
Alternateur monté sur moteur.
Générateur éolien/hydrogénérateur Ampair Aquair 100, double usage. Équipé de pales éoliennes, à hisser dans le gréement pour servir d’éolienne. Équipé d’une ligne de remorquage : l’hélice peut être remorquée sous voile pour produire de la charge.
Panneau solaire amovible avec régulateur de charge.
Panneau de 80 W pouvant produire un maximum de 4 A.
Contrôle des batteries, Mastervolt Batt, afficheurs Mann x2.
Inverseur, 12 VCC - 230 VCA.
Réseaux de tension : réseau de bord 12 VCC.
Réseau 230 VCA à quai. Rallonge pour raccordement au secteur à quai.
Prise unique 16 A. Installation câblée avec protection différentielle.
Prises britanniques 3 broches, chargeur de batteries, chauffe-eau
Autres équipements électriques : sélection de prises USB de charge 12 VCC dans le salon et les cabines.
Circuit d’eau
Eau douce : circuit d’eau chaude et froide sous pression.
Robinets mélangeurs dans la cuisine et les toilettes.
Eau chaude fournie par un ballon d’eau chaude à échangeur, chauffé par l’eau de refroidissement du moteur.
Pompes de cale : pompe de cale manuelle et pompe de cale électrique.
Eaux noires : unité d’épuration Raritan Electroscan.
Panneau de commande à distance.
Rejet à la mer ou vers le réservoir de rétention.

Installation gaz avec coffre à gaz autovidangeur dans le cockpit, avec 2 bouteilles Camping Gaz.
Certificat Gas Safe délivré ; flexibles et détendeur remplacés en juillet 2023.

Capacités

Carburant : deux réservoirs de gazole.
Les deux réservoirs en acier inoxydable.
Capacité approximative du réservoir principal : 130 l.
Capacité approximative du réservoir de service : 45 l.
Capacité totale approximative cumulée : 175 l.
Eau douce : trois réservoirs au total.
Tous les réservoirs en acier inoxydable.
Capacité approximative du réservoir avant : 150 l.
Réservoirs avant et arrière du salon interconnectés, capacité approximative de 135 litres au total »
Capacité totale approximative cumulée : 285 l.
Le réservoir avant peut être isolé de la paire de réservoirs du salon.
Le réservoir avant peut être isolé de la cale.
Réservoir de rétention : deux réservoirs de rétention en acier inoxydable, rejet à la mer ou par aspiration sur le pont.
Contrôle des réservoirs : jauge de réservoir de gazole, afficheur VDO.
Gréement et voilure : mât à pied sur le pont, deux étages de barres de flèche, gréement de sloop à tête de mât, mât et espars en alliage peints en blanc, fabriqués par Holland Spars.
Gréement dormant en acier inoxydable, remplacé en 2000.
Enrouleur Sailspar installé sur l'étai pour génois à enrouleur.
Enrouleur à ligne continue.
Étai intérieur amovible, voiles à mousquetons établies sur l'étai intérieur,
Système de tension babystay Harken, avec ligne de commande renvoyée à l'arrière vers le cockpit.
Tendeur de bastaque mécanique Barbarossa.
Hale-bas à palan.
Tangon de spinnaker.
Rail de grand-voile et traveller Rutgerson.
Système d'écoute de grand-voile Easy, Block Hi-Lo.
Rails et chariots de génois Barton.
Winches principaux - 2 x Lewmar 48, trois vitesses.
Winches secondaires - 2 x Lewmar 30, deux vitesses, autovirants.
Winches de mât - 2 x Lewmar 40, deux vitesses.
Winch de prise de ris de mât - 1 x Lewmar 24, deux vitesses.
Grand-voile - Dacron blanc, ris à plat, 3 ris pleins.
Génois - Dacron blanc, bande anti-UV bleue, enrouleur, 125 %.
Génois - Dacron blanc, enrouleur, 100 %.
Foc de travail - Dacron blanc, à mousquetons.
Spinnaker.
Tourmentin - à mousquetons.
Trysail.
Housse de grand-voile - avec « Salticus » inscrit en blanc.
Capote (de descente) - bleue, sur structure en acier inoxydable.
Tente de cockpit - bleue, en deux parties.

Aménagement : cabine avant avec couchette double. Salon avec deux couchettes simples courtes, poste de navigation, cuisine et couchette double de quartier.

Finitions de l'aménagement :

Menuiserie en contreplaqué plaqué teck avec moulures pleines en teck.
Menuiseries finies au vernis satiné.
Bordés de coque doublés de contreplaqué plaqué teck.
Planchers en contreplaqué plaqué teck et houx.
Plafond peint en blanc cassé.

Cabine avant :

Couchette double en V à l'avant.
Étagère au-dessus de la couchette, à tribord, pour le rangement des objets encombrants.
Espace debout entre les couchettes, à l'arrière.
Coffres le long de la coque, à bâbord et à tribord, avec plans de travail au-dessus.

Penderie à tribord avec placard à étagères à bâbord.
Banquette en L à tribord.
Banquette droite à bâbord.
Les deux banquettes se transforment en couchettes simples courtes.
Coffres de rangement le long des dossiers des banquettes, avec coffres sous les assises.
Dessus de coffres le long des dossiers.
Meubles hauts avec placards à portes à l'avant et à l'arrière, et bibliothèque centrale.
Poste de navigation situé à l'arrière du salon, à tribord.
Table à cartes le long de la coque, avec rangement pour cartes dans le plateau.
Coffres de rangement dessous.
Évier double en acier inoxydable, côté intérieur, à l'avant.
Cuisinière à gaz à cardan, le long de la coque.
Plan de travail à l'avant avec réfrigérateur à chargement par le dessus dessous.
Plan de travail à l'arrière avec tiroirs dessous.
Coffres au-dessus du plan de travail, le long de la coque.
Côté tribord de la descente.
Toilettes marines manuelles, côté intérieur à l'arrière.
Plan de toilette avec lavabo encastré, le long de la coque.
Accès à l'arrière des toilettes vers le compartiment technique, avec accès aux filtres primaires, aux coupe-batteries et à l'unité Electroscan des eaux noires.
Couchette double longeant l'arrière, à bâbord.
Couchette s'étendant vers l'intérieur sous le cockpit.
Espace de rangement sous la couchette, avec accès à la ligne d'arbre.

Équipements domestiques

Cuisinière - cuisinière à gaz Techimpex Nautic. 3 feux et four. À cardan.
Réfrigérateur - encastré, à chargement par le dessus, avec plaque de refroidissement et système à compresseur Isotherm.
Éviers doubles en acier inoxydable.
Toilettes - toilettes marines manuelles Jabsco./
Lavabo.
Robinet mélangeur / douchette.
Tous les éclairages sous le pont sont équipés d'ampoules LED (sauf toilettes).
Éclairage rouge à la table à cartes.
Radio/CD/entrée auxiliaire, chaîne stéréo.
Haut-parleurs dans le salon.

Résumé**Prix de vente avec une réduction de moitié de son prix d'origine**

Jacques De Ridder a travaillé pour certains des chantiers navals et architectes navals les plus prestigieux d'Europe, notamment De Vries Lentsch, EC Stadt et Royal Huisman, avant d'ouvrir son propre bureau d'études en 1973. Ses dessins comprennent le très performant High Tension 36, le Huisman 37 et de nombreux modèles Etap des années 1980 et 1990.
Le Domp Kruiser 1030 SALTICUS est un yacht de croisière à carène lourde en acier, conçu pour être un croiseur hauturier performant doté d'un aménagement spacieux. Entre les mains de ses propriétaires actuels depuis 1999, il a effectué en toute sécurité une traversée complète de l'Atlantique et a largement navigué dans les eaux d'Écosse, d'Irlande, de Norvège, de France, d'Espagne et du Portugal. Aujourd'hui mis en vente à regret, il est doté d'un inventaire étendu comprenant : moteur diesel marin Vetus Mitsubishi M4.14
Système d'autopilote Raymarine ST4000+
Instruments de navigation VDO Logic
Navman 7100 DSC VHF
Système d'autopilote éolien Monitor
Chargeur Mastervolt Battery Mass 12/25
Hydrogénérateur éolien/hydraulique double usage Ampair Aquair 100
Unité d'épuration des eaux noires Raritan Electroscan
Cuisinière à gaz Techimpex Nautic. 3 feux et four. À cardan
Toilettes marines manuelles Jabsco
Garde-robe de voiles complète
Radeau de survie 4 personnes en conteneur
Si vous recherchez un yacht de croisière robuste, capable de traverser les océans ou de s'aventurer vers les contrées nordiques, le Domp Kruiser 1030 SALTICUS offre un excellent rapport qualité-prix. Actuellement à terre et disponible à la visite chez Clyde Marine Ardrossan
Expertise de coque et mesures aux ultrasons de décembre 2024 disponibles.

Inventaire : sondeur - VDO Logic.
Vitesse/loch - VDO Logic.
Vent - VDO Logic.
Compas électronique - VDO Logic.
GPS - Furuno GP39.
Compas magnétique.
VHF DSC - Navman 7100 DSCVHF avec combiné déporté à la descente, pour utilisation depuis le cockpit.
Autopilote
Système d'autopilote Raymarine ST4000+.
Unité d'entraînement de barre Raymarine.
Régulateur d'allure à vent : système Monitor.
Gouvernail de secours SOS.
Mouillage : ancre principale - ancre CQR de 35 lb sur 60 m de chaîne.
Guindeau - guindeau manuel vertical Vetus.
Double davier d'étrave.
Aussières - sélection.
Amortisseurs - sélection.
Lisses de chaire et de balcon arrière en acier inoxydable.
Stanchions en acier inoxydable fixés sur le pont, supportant des filières à deux niveaux.
Filières remplacées en 2022.
Guindeau d'ancre monté au centre du pont avant.
Taquets d'amarrage en acier inoxydable à l'avant, au milieu et à l'arrière.
Winches principaux et secondaires montés sur le dessus du coaming.
Rail de grand-voile traversant le cockpit, juste à l'arrière de la descente.
Instruments montés sur une console au-dessus de la descente.
Mains courantes en acier inoxydable sur le toit de descente, le long de la coque, à bâbord et à tribord.
Radeau de survie monté sur le toit de descente.
Mât d'antenne en acier inoxydable monté sur le tableau arrière.
Régulateur d'allure Monitor monté sur le tableau arrière.
Échelle de bain en acier inoxydable montée sur le tableau arrière.
Feu de tête de mât tricolore.
Feu de mouillage en tête de mât.
Feu de route.
Feux de navigation de basse position.
Remarque générale sur l'équipement de sécurité : tout équipement de sécurité tel que radeaux de survie, Epirb, extincteurs et fusées de détresse, etc., est généralement propre au propriétaire actuel et, s'il est laissé à bord dans le cadre de la vente d'un bateau d'occasion, peut nécessiter un entretien de routine, un remplacement ou une adaptation aux besoins spécifiques du nouveau propriétaire.
Radeau de survie - Ocean Safety 4 personnes en conteneur, arrimé dans un berceau de pont.
Bouée en fer à cheval avec Danbuoy.
Élingue de sauvetage Oscar MOB.
Spécification **Prix de vente avec une réduction de moitié de son prix d'origine**
Jacques De Ridder a travaillé pour certains des chantiers navals et architectes navals les plus prestigieux d'Europe, notamment De Vries Lentsch, EC Stadt et Royal Huisman, avant d'ouvrir son propre bureau d'études en 1973. Ses dessins comprennent le très performant High Tension 36, le Huisman 37 et de nombreux modèles Etap des années 1980 et 1990.
Le Domp Kruiser 1030 SALTICUS est un yacht de croisière à carène lourde en acier, conçu pour être un croiseur hauturier performant doté d'un aménagement spacieux. Entre les mains de ses propriétaires actuels depuis 1999, il a effectué en toute sécurité une traversée complète de l'Atlantique et a largement navigué dans les eaux d'Écosse, d'Irlande, de Norvège, de France, d'Espagne et du Portugal. Aujourd'hui mis en vente à regret, il est doté d'un inventaire étendu comprenant : moteur diesel marin Vetus Mitsubishi M4.14