Gulfstar 54 Sailcruiser

~~€ 185 000~~

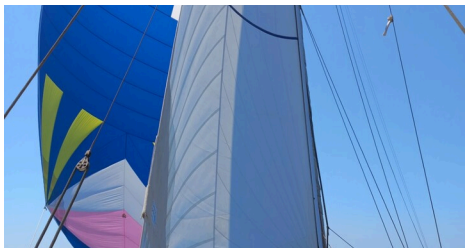
€ 155 000



Constructeur de bateaux:	Gulfstar Yachts	Longueur:	16,60 m
Type de bateau:	voilier	Largeur:	4,80 m
Catégorie:	bateau d'occasion	Année de construction:	1986
Lieu:	Grèce, Dodecanese	Cabines:	3
		moteur:	2x Yanmar 4JH-THE, 66 cv (49 kW), diesel

Vendeur:
YD Yachts
Yiannis Drimousis
32 Chronopoulou Street, Alimos
17455 Athens
Grèce

Portable: +30 697 4069357
Site web: http://www.ydyachts.com
Langues: grec, anglais







Détails

Réf du bateau	**s303852**
Pavillon	**Suède**

Données techniques

Tirant d’eau	**1,50 m**
Matériau de la coque	**polyester**
Réservoir d’eau	**945 l**
Réservoir de carburant	**1 320 l**

moteur

Modèle	**Yanmar 4JH-THE**
Puissance	**66 cv (49 kW)**
Modèle	**Yanmar 4JH-THE**
Puissance	**66 cv (49 kW)**

Équipement

Navigation	**AIS - Système d'identification automatique, autopilote, girouette, GPS, GPS plotter, plotter, radar, sondeur, speed log, VHF**
Equipement technique	**ancre, batterie, bossoir, cabestan d'ancre sur la proue, cabestan d'ancre sur la proue - électrique, chargeur de batteries, climatisation, dessalinisateur, deuxième ancre, équipement solaire, générateur, inverseur, pompe de cale - électrique, pompe de cale - manuelle, prise de quai 220 V, prise électrique 12V, prise électrique 220, propulseur d'étrave, réservoir de rétention, système d'eau chaude, système d'eau pressurisé**
Equipement du pont	**amortisseur, canot de sauvetage à moteur, cockpit en teck, douche de pont, passerelle, plateforme de bain, pont en teck**
Intérieur	**four, micro-ondes, plaques électriques, réfrigérateur électrique, robinet, table de cabine, WC électrique**
Equipement de divertissement	**CD, lecteur mp3, radio, TV**
Sécurité	**barre d'urgence, canot de sauvetage, EPIRB, extincteur, gilet de sauvetage, sirène de brouillard**
Couvertures	**capote (de descente), hard top**
Voiles	**génois sur enrouleur, grand-voile sur enrouleur, treuils électriques**
Distribution - cabines	**position de conduite extérieure, toilettes**
Autres informations	***Ce texte a été traduit automatiquement.*** **CODE : 51050** **TYPE : GULF STAR 54 Sailcruiser** **ANNÉE DE CONSTRUCTION/MISE À L'EAU : 1986** **PAYS DE CONSTRUCTION : États-Unis** **MATÉRIAU DE LA COQUE : polyester** **LONGUEUR EN PIEDS : 54** **LONGUEUR EN MÈTRES : 16,60** **DÉPLACEMENT : 22 700 kg (lest 5 900 kg, plomb)** **CABINES : 3 + carré** **WC/DOUCHE : 2/2 + douche de pont** **TYPE DE MOTEUR : 2× Yanmar 4JH-THE** **PUISSANCE/SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT : 2×66 CV** **HISTORIQUE D'ENTRETIEN :** **• Révision complète 2018** **• Nouveaux alternateurs (80 A) 2020** **• Nouveaux démarreurs 2018** **• Échangeurs refaits à neuf 2018** **• Turbos révisés 2018** **• Nouveau câblage électrique 2019** **TRANSMISSION :** **• Arbre** **• 2× hélices Featherstream à 3 pales repliables (neuves en mai 2011)** **• Boîte de vitesses Yanmar KBW20** **ÉLECTRICITÉ :** **• GÉNÉRATEUR Onan 8.0 MDK 3R/1B 8 kVA (unité reconditionnée installée, provenant d'Onan Grèce 2012, révision complète en 2018, 1572 heures en avril 2026)** **• Panneaux solaires 2× Sunpower SPR-E-Flex 110 (110 W) + 2× Sunpower SPR-E-Flex 170 (170 W) (neufs en juillet 2020)** **• Régulateur de charge Victron Smartsolar MPPT 150/60-MC4 (neuf en juillet 2020)** **• Onduleur Heart Freedom 10** **• Batteries : 2× blocs domestiques de 480 Ah de 6 batteries chacun (960 Ah au total) de 2018 + 1× 115 Ah pour le moteur de 2018 + 2× 170 Ah AGM pour le propulseur d'étrave de 2020** **• Chargeur de batteries Heart Freedom 10, 50 A** **• Contrôleur de batterie Xantrex Link 1000 installé neuf en mai 2007** **• 2× alternateurs moteur 80 Ah (neufs en 2020)** **• Alimentation quai 220 V** **• Chaîne stéréo Sony CDX-A250 (installée neuve en 2006)**

• Haut-parleurs JBL Grand Touring ×2 (installés neufs en 2008)
• Écran plat LG (110-220 V) installé neuf en 2009
• Tension de bord 12 V, 24 V, 110 V et 220 V
• Éclairage LED du pont, feux de tête de mât, feux de navigation LED et éclairage LED du pont (tous de 2019)
SPI/GRÉEMENT :
• NOUVEAU GRÉEMENT DORMANT (inox) et gréement courant 04/2019 (AVEC JUSTIFICATIFS)
• Grand-voile à enrouleur : enrouleur dans le mât, blanche 9 oz HM Vectran Glaros (2020)
• Enrouleur ÉLECTRIQUE (dans le mât)
• Lazy bag pour grand-voile
• Génois à enrouleur : blanc 11,8 oz Marblehead Jeckells (2007)
• Tourmentin : blanc à enrouleur 10,4 oz HiMod Dacron (2006)
• Trinquette : blanche 10,3 oz Dacron, avec capote
• Asymétrique : spi de croisière multicolore avec capote
• Enrouleur Stoway ÉLECTRIQUE dans le mât depuis 1986 (grand mât)
• Enrouleur Stoway MANUEL dans le mât depuis 1986 (mât de tourmentin)
• Système d'enrouleur d'étai C3 BAMAR installé neuf en 2019
• Mât de tourmentin réparé en 2015
• Démontage complet des mâts et bômes (tous accastillages, vis, rivets, etc.) en 2019
• Décapage de la peinture d'origine, nouvel apprêt époxy et finition céramique (09/2016)
• Mâts et bômes remontés avec accastillage neuf 03/2019
• Trinquette Gib 100 % Hood (40 m²) 10,3 Dacron (âge inconnu, état comme neuf)
• 2× winchs primaires ÉLECTRIQUES Barient 32 (2 vitesses)
• 2× winchs de drisse Barient 21/2 (2 vitesses)
• 1× winch de grand-voile Barient 21 (2 vitesses)
• 1× winch de bordure Barient 17 (2 vitesses)
• Tous les winchs ont été entièrement révisés en 02/2019 (démontés et remontés)
• TOUTES LES CHAINES DE HAUBANS ont été contrôlées en 2019 (photos disponibles)
• LES DEUX rails de génois ont été retirés et correctement rescellés il y a quelques années
RÉFRIGÉRATEURS : Réfrigérateur marin électrique Vitrifrigo DW180.2RF OCX, 12 V, 144 L (neuf en 10/2021)
EAU CHAUDE : Ballon SureCal, 40 L (240 V, 1 kW) raccordé à l'eau chaude du moteur bâbord, installé neuf en 09/2012
POMPES :
• Pompes de cale électriques ×2
• Pompe de cale manuelle
• Pompe d'eau douce 1× SHURflo Smart Sensor 5.7, 20 L/min, 4,1 bar, à l'avant de la cloison de la machine (près du réservoir d'eau)
• 1× pompe Jabsco Sensor-Max VSD, 16,3 L/min, 2,1 bar, tribord de la cloison avant dans la machine, installée neuve en 2006
• Pompe de lavage de pont (eau de mer), 1× ShurFlo 225-3000, 41 L/min, tribord de la cloison avant dans la machine
• Pompes de puisard, 2× Rule-Mate 500, 31,5 L/min, à côté de la cale dans la machine et à côté du réservoir d'eau
• Pompe électrique 1× Jabsco 3500 GPM automatique avec commande manuelle de secours
• Pompe électrique 1× Lalizas 3500 GPM automatique avec commande manuelle de secours
• Puisard de cale dans la machine
• (les moteurs ont des puisards d'huile/cales séparés avec trop-plein)
• Pompe manuelle Whale Gusher Titan 90-105 L/min
• À côté de l'évier de la cuisine, aspire dans le puisard de cale
• Commutateur manuel permettant aux deux moteurs de pomper depuis le puisard de cale, 220 V (générateur), pompe 20 000 L/h
• Pompes de WC électriques
• Pompes de douche électriques
GUINDEAU :
• Guindeau Ideal BHW vertical BW72, réinstallé en 2019 (commandes au pied pour monter/descendre)
• Guindeau révisé 4 fois par an
• Moteur de guindeau Ideal SK-7935 12 V, TAILLE 3 (1250 W) neuf en 10/2021

• Interrupteur monter/descendre
• Télécommande sans fil au poste de barre
APPAREILS MÉNAGERS :
• Plaques électriques Tappan 4 feux 26” (240 V)
• Panasonic Dimension 4 (120 V), four, four à air chaud, four micro-ondes
CLIMATISATION : Cruisair Marine 2×16 000 BTU (bâbord et tribord). La pompe d’eau de mer doit être rebranchée.
NAVIGATION :
• Sondeur/loch : Airmar 235DST-PSE (installé neuf en 2006)
• Vent : afficheur Advansea S400 Wind-a au cockpit (2010) + capteur météo ultrasonique Airmar PB150 en tête de mât (2010)
• Pilote automatique : calculateur Navico NAC-3 VRF au poste carte (installé neuf en 2020) + contrôleur B&G TRITON2 au cockpit (installé neuf en 2020) + compas Navico Precision-9 au poste carte (installé neuf en 2020)
• Radar : B&G HALO 20+ (installé neuf en 2020)
• GPS : traceur de cartes B&G ZEUS 3 9” au cockpit (installé neuf en 2020)
• Multiplexeur NMEA : Actisense NDC-4-USB au poste carte (2010)
• Compas de habitacle : Ritchie Globe Master SP-5 au cockpit
• Jumelles : SWIFT Derby 7.5x42
COMMUNICATION :
• B&G V60-B Marine DSC avec NMEA 2000, GPS et AIS-RX/TX au poste carte (installé en 2020)
• Combiné sans fil B&G H60 pour V60 (installé en 2012)
• VHF portable NHF Standard Horizon HX210 (2020)
• Icom IC-M700 radiotéléphone HF à bande latérale unique
• Icom AT-120 coupleur d’antenne HF automatique
BARRE : Roue (hydraulique)
ANNEXE : ZAR mini-RIB 10HDL 3 m Hypalon/aluminium (capacité 5 personnes) (neuve en avril 2019)
HORS-BORD : Mariner 15 CV (révisé en 2021)
CARBURANT : 1320 L (2 trappes d’inspection installées en 2019)
EAU : 945 L + dessalinisateur (2008, débit 120 l/h)
ÉQUIPEMENT IMPORTANT :
PONT
• Propulseur d’étrave VETUS BOWB 150, 250 mm (installé neuf en 2020)
Manette joystick VETUS BPPPA (installée neuve en 2020)
• Ponts en teck à lattes de 2018 (teck Burma débité sur dosse de 12 mm, joints TDS)
• Tous les hublots de pont en plexiglas ont été récemment remplacés.
Tous les hublots du carré en plexiglas ont été remplacés par les propriétaires actuels.
• Plate-forme de bain manuelle réglable (haut/bas) (entièrement en inox avec teck) offrant un excellent accès à l’eau. Construction sur mesure, finition excellente. Supporte aussi l’annexe.
• Capote rigide (hardtop)
• Mouillage [ancre Spade S200 de 55 kg (11/2021) avec 120 m de chaîne de 10 mm (2018) + ancre de capelage Fortress FX37 de 10 kg avec orin de 65 m]
• Passerelle intégrée dans la plate-forme arrière
• Bossoirs intégrés à la plate-forme de bain
• Coussins de cockpit
• Aussières ×6
• Amortisseurs ×8
• Gaffes ×2
SÉCURITÉ
• CANOT DE SAUVETAGE SeaSafe Pro-Light (pour 10 personnes, révisé 2022)
• Extincteurs ×6 révisés en 2019
• Couverture antifeu (de 2019)
• Gilets de sauvetage ×8 (2× Compass Professional + 2× Compass Comfort + 4× Compass Standard révisés annuellement)
• Harnais (4× mousquetons de harnais + 1× élingue de levage)
• Bouées en fer à cheval (2× bouée de sauvetage en sac avec 30 m de ligne-bouée + 1× ligne-bouée séparée de 30 m)
• Sac de secours rigide en plastique

• EPIRB
• Fusées ×9 (de 2019)
• Bouées de sauvetage avec 30 m de ligne ×2
• Réflecteur de radar
• Barre d'urgence
• Sirène de brouillard
DIVERS
• Cabine arrière principale avec lit double central et cabinet de toilette attenant (bâbord) avec WC et douche
• Accès direct au pont depuis la cabine arrière.
• Grand compartiment moteur sous le carré
• Réservoir d'eaux usées 70 L (polyéthylène)
• Couverts – poterie
• Outils
• Pièces de rechange
• Manuels du bateau
DOMMAGES SIGNALÉS :
PROFESSIONNEL/PRIVÉ : PRIVÉ
PAVILLON ET TVA : SUÈDE / TVA PAYÉE
PROPRIÉTAIRES DEPUIS : 2006
PRIX DEMANDÉ : 155 000 €
ÉTAT DU BATEAU : TRÈS BON
Les caractéristiques indiquées ici sont exactes mais non garanties. Elles ne font pas partie d'un contrat. L'acquéreur potentiel est invité à les vérifier à ses frais ou à faire appel à un expert qualifié pour réaliser un constat d'état.

REMARQUES :
Bateau à usage privé uniquement.
Très bien entretenu, avec de nombreuses améliorations et rénovations au fil des ans.
Nécessite seulement de légers travaux de finition.

INVENTAIRE TRÈS DÉTAILLÉ avec CARNET D'ENTRETIEN SUR DEMANDE

NOMBREUSES PHOTOS HAUTE RÉSOLUTION SUR DEMANDE

PLUS SUR LE GULFSTAR 54 :
Le 54 Sailcruiser est un dessin classique de Richard Lazzara, avec une étrave fortement inclinée. Le pont avant est à fleur et le maître-bau de 4,8 m est placé légèrement vers l'avant du milieu. Avec un rapport largeur/longueur de 3,3, elle est ronde, mais pas extrêmement selon les critères actuels. Dans sa conception, nous considérons une largeur moyenne de 3,5. La ligne de pont remonte ensuite vers un arrière étroit. Tout à l'arrière se trouve un second cockpit intéressant dont je parlerai plus loin. Le brillant est au-dessus de la moyenne, avec de larges surbaux en teck, un liston et des mains courantes. Quatre écopes chromées très polies la mettent en valeur. La descente est haute avec des fenêtres de rouf et une autre capote rigide au-dessus du cockpit principal. Les lignes sont mieux fondues que la série Sailmaster, mais évoquent toujours le style « gâteau de mariage ». Ces bateaux ont des gréements de ketch assez courts, avec un tirant d'air de 54′. La grand-voile a deux jambes de barres de flèche, le tourmentin une seule. Avec ses deux diesels, le Sailcruiser concilie la voile et le moteur. En dessous se trouve une longue quille fin d'un tirant d'eau de 1,5 m.

Construction
La coque est en verre stratifié plein au pistolet à projection avec des lisses et des membrures stratifiées à la main. Lazzara était un bricoleur qui a inventé une variante en inox du manille à ressort (snap shackle). Il aimait adopter les nouvelles techniques et a rapidement adopté le pistolet à projection. Les ponts sont à âme en balsa et présentent désormais des rayons pleins autour de la quincaillerie et du mât. La jonction coque-pont est du style standard à rambarde surélevée. Le liston, la main courante et les surbaux sont en teck.

Sur le pont

Ils ont des gréements de ketch standard sans pataras intérieurs. Au niveau du rouf, le pont remonte rapidement pour former des hublots de capote, puis remonte encore pour atteindre le cockpit central assez haut. Le grand mât est à pied sur la quille avec des haubans standard fixés le long des coursives. Les rails de génois sont montés le long du large liston au-dessus de la rambarde. Le tourmentin est à l'arrière du cockpit, le long de l'extrémité du rouf. L'emplacement semble presque être la fin du bateau. En fait, les lignes se prolongent vers un second cockpit arrière, semblable à un jacuzzi. Une petite porte en teck permet l'accès à la cabine principale. Des banquettes entourent l'arrière et les côtés. C'est un excellent endroit pour un barbecue, pour pêcher ou se détendre. Le cockpit surélevé est facile d'accès depuis le passage ouvert. La capote rigide fait de cette zone une autre grande zone de détente. Les banquettes pourraient accueillir 2 personnes allongées dans le sens de la longueur. L'écoute sur celui que j'ai visité était un montage inhabituel. Il n'y avait pas de chariot de grand-voile, mais des poulies au milieu et à l'arrière de la bôme qui se coordonnent avec la drisse pour gérer la bôme. Trois grands winchs à l'arrière rendent cela possible en solitaire. Le pont de liaison est un petit seuil de descente.

En bas

On descend bien bas, avec le franc-bord et le cockpit haut du 54 Sailcruiser, dans un carré où l'on pourrait danser. La hauteur sous barrots est excellente, plus de 2,15 m. Ici, le Sailmaster brille vraiment avec son plafond aéré, son placage de teck clair et ses fenêtres de rouf. Le sol est en teck et houx contrastés, très joli. Tribord, une banquette en U avec des fauteuils pivotants à bâbord. À l'avant, dans la proue, se trouve un lit queen dans l'axe. Bâbord à l'arrière se trouve une tête avec une cabine de douche séparée. Le grand mât est à pied sur la quille. Le teck est classique, avec des moulures à onglet, des bords bombés, et pas un angle droit ni une trace de formica en vue. Deux marches pour monter dans le carré puis deux marches pour descendre à l'arrière. Le passage est côté tribord, avec la cuisine à côté et l'accès au moteur par une porte. Tout à l'arrière se trouve un lit queen dans l'axe, orienté vers l'arrière, intéressant. Une tête et une douche séparées sont à bâbord. La douche descend bien bas dans la cale, dans l'axe, de sorte qu'elle sert aussi de baignoire. Contrairement à beaucoup de Gulfstar où le plancher du cockpit pend et réduit la hauteur sous barrots, ici le plancher ne descend nettement qu'au-dessus de la couchette arrière. Le passage offre une excellente hauteur sous barrots. À l'arrière, dans la cabine principale, se trouve cette petite porte vers le cockpit le plus à l'arrière.

Moteurs et navigation

Les deux moteurs diesel sont accessibles par une porte le long de la coursive et par une écoutille dans le plancher du salon surélevé. La cale moteur offre un bon accès en position debout. La coque a été conçue par ordinateur et, selon tous les témoignages, présente d'excellentes qualités de tenue à la mer, tant à la voile qu'au moteur. Les deux diesels turbocompressés permettent une bonne navigation au moteur ou en motovoile, avec un ou deux moteurs en marche. Ils facilitent les accostages et les manœuvres par rapport à un monomoteur. Le propulseur d'étrave est un atout appréciable, qui rend les manœuvres encore plus aisées dans les petits ports de Méditerranée. Le gréement ketch équilibré présente une hauteur sous barre basse de 55′ au-dessus de l'eau, ce qui permet de passer les ponts des Intracoastal Waterway, et le tirant d'eau de 1,50 m donne accès aux eaux peu profondes.

Description

Ce texte a été traduit automatiquement.

CODE : 51050
TYPE : GULF STAR 54 Sailcruiser
ANNÉE DE CONSTRUCTION/MISE À L'EAU : 1986
PAYS DE CONSTRUCTION : États-Unis
MATÉRIAU DE LA COQUE : polyester
LONGUEUR EN PIEDS : 54
LONGUEUR EN MÈTRES : 16,60
DÉPLACEMENT : 22 700 kg (lest 5 900 kg – plomb)
CABINES : 3 + carré
WC/DOUCHE : 2/2 + douche de pont
TYPE DE MOTEUR : 2× Yanmar 4JH-THE
PUISSANCE/SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT : 2×66 CV
HISTORIQUE D'ENTRETIEN :
• Révision complète 2018
• Nouveaux alternateurs (80 A) 2020
• Nouveaux démarreurs 2018
• Échangeurs thermiques remis à neuf 2018
• Turbos révisés 2018
• Nouveau câblage électrique 2019
TRANSMISSION :
• Arbre
• 2× hélices repliables Featherstream à 3 pales (neuves en mai 2011)
• Boîte de vitesses Yanmar KBW20
ÉLECTRICITÉ :
• GÉNÉRATEUR Onan 8.0 MDK 3R/1B 8 kVA (unité remise à neuf installée depuis Onan Grèce en 2012, révision complète en 2018, 1 572 heures en avril 2026)
• Panneaux solaires 2× Sunpower SPR-E-Flex 110 (110 W) + 2× Sunpower SPR-E-Flex 170 (170 W) (neufs en juillet 2020)
• Régulateur de charge Victron Smartsolar MPPT 150/60-MC4 (neuf en juillet 2020)
• Onduleur Heart Freedom 10
• Batteries : 2×480 Ah de batteries domestiques de 6 batteries (960 Ah au total) de 2018 + 1×115 Ah pour le moteur de 2018 + 2×170 Ah AGM pour le propulseur d'étrave de 2020
• Chargeur de batteries Heart Freedom 10, 50 A
• Contrôleur de batterie Xantrex Link 1000 installé neuf en mai 2007
• 2×80 Ah alternateurs moteur (neufs en 2020)
• Alimentation à quai 220 V
• Système stéréo Sony CDX-A250 (installé neuf en 2006)
• Haut-parleurs JBL Grand Touring ×2 (installés neufs en 2008)
• Écran plat LG (110-220 V) installé neuf en 2009
• Tension de bord 12 V, 24 V, 110 V et 220 V
• Éclairage LED de pont, feux de tête de mât, feux de navigation LED et éclairage LED du pont (tous de 2019)
GRÉEMENT :
• NOUVEAU GRÉEMENT DORMANT (inox) et GRÉEMENT COURANT 04/2019 (AVEC JUSTIFICATIFS)
• Grand-voile à enrouleur : enrouleur dans le mât, 9 oz HM Vectran Glaros, blanche (2020)
• Enrouleur ÉLECTRIQUE (dans le mât)
• Lazy bag pour grand-voile
• Génois à enrouleur : blanc, 11,8 oz Marblehead Jeckells (2007)
• Artimon à enrouleur : blanc, 10,4 oz HiMod Dacron (2006)
• Trinquette : blanche, 10,3 oz Dacron, avec capot
• Asymétrique : spinnaker de croisière multicolore avec capot
• Enrouleur ÉLECTRIQUE Hood Stoway dans le mât depuis 1986 (grand mât)
• Enrouleur MANUEL Hood Stoway dans le mât depuis 1986 (mât d'artimon)
• Système d'enrouleur de draille BAMAR C3 installé neuf en 2019
• Mât d'artimon réparé en 2015
• Démontage complet des mâts et bômes (toute la visserie, vis, rivets, etc.) en 2019

• Peinture d’origine décapée, nouvelle sous-couche époxy et finition céramique (09/2016)
• Mâts et bômes remontés avec de la visserie neuve 03/2019
• Foc Gib 100 % Hood (40 m²) 10,3 Dacron (âge inconnu, en état de neuf)
• 2× Barient 32 électriques (2 vitesses), winchs de bordage principaux
• 2× Barient 21/2 (2 vitesses), winchs de drisse
• 1× Barient 21 (2 vitesses), winch de grand-voile
• 1× Barient 17 (2 vitesses), winch de bordure
• Tous les winchs ont été entièrement révisés en 02/2019 (démontés et remontés)
• TOUTES LES CHAÎNES DE HAUBANS ont été contrôlées en 2019 (photos disponibles)
• LES DEUX rails de génois ont été retirés et correctement rescellés il y a quelques années
RÉFRIGÉRATEURS : Vitrifrigo DW180.2RF OCX, réfrigérateur marin électrique 12 V, 144 L (neuf en 10/2021)
EAU CHAUDE : chauffe-eau SureCal, 40 L (240 V, 1 kW), raccordé à l’eau chaude du moteur bâbord, installé neuf en 09/2012
POMPES :
• Pompes de cale électriques ×2
• Pompe de cale manuelle
• Pompe d’eau douce 1× SHURflo Smart Sensor 5.7, 20 LPM, 4,1 bar, à l’avant de la cloison de la chambre moteur (près du réservoir d’eau)
• 1× pompe Jabsco Sensor-Max VSD, 16,3 L/min, 2,1 bar, côté tribord de la cloison avant de la chambre moteur, installée neuve en 2006
• Pompe de lavage de pont (eau de mer), 1× ShurFlo 225-3000, 41 L/min, côté tribord de la cloison avant de la chambre moteur
• Pompes de puisard, 2× Rule-Mate 500, 31,5 L/min, à côté de la cale de la chambre moteur et à côté du réservoir d’eau
• Électrique 1× Jabsco 3500 GPM automatique avec commande manuelle
• Électrique 1× Lalizas 3500 GPM automatique avec commande manuelle
• Puisard de cale dans la chambre moteur
• (les moteurs ont des puisards d’huile/cales séparés avec trop-plein)
• Manuelle Whale Gusher Titan 90-105 L/min
• À côté de l’évier de la cuisine, aspirant dans le puisard de cale
• Commande manuelle pour que les deux moteurs pompent depuis le puisard de cale, 220 V (générateur), pompe 20 000 L/h
• Pompes de WC électriques
• Pompes de douche électriques
GUINDEAU :
• Guindeau Ideal BHW vertical BW72, réinstallé en 2019 (commandes au pied pour monter/descendre)
• Guindeau révisé 4 fois par an
• Moteur de guindeau Ideal SK-7935 12 V, SIZE3 (1250 W), neuf en 10/2021
• Interrupteur monter/descendre
• Télécommande sans fil au poste de barre
ÉLECTROMÉNAGER :
• Plaques électriques Tappan 4 feux 26”, 240 V
• Panasonic Dimension 4 (120 V), four, four à air chaud, micro-ondes
CLIMATISATION : Cruisair Marine 2×16 000 BTU (bâbord et tribord). La pompe d’eau de mer doit être rebranchée.
NAVIGATION :
• Sondeur/loch : Airmar 235DST-PSE (installé neuf en 2006)
• Vent : afficheur Advansea S400 Wind-a au cockpit (2010) + capteur météo à ultrasons Airmar PB150 en tête de mât (2010)
• Pilote automatique : calculateur Navico NAC-3 VRF à la table à cartes (installé neuf en 2020) + contrôleur B&G TRITON2 au cockpit (installé neuf en 2020) + compas Navico Precision-9 à la table à cartes (installé neuf en 2020)
• Radar : B&G HALO 20+ (installé neuf en 2020)
• GPS : traceur B&G ZEUS 3 9’’ au cockpit (installé neuf en 2020)
• Multiplexeur NMEA : Actisense NDC-4-USB à la table à cartes (2010)
• Compas de habitacle : Ritchie Globe Master SP-5 au cockpit
• Jumelles : SWIFT Derby 7.5x42
COMMUNICATIONS :
• B&G V60-B Marine DSC avec NMEA 2000, GPS et AIS-RX/TX à la table à cartes (installé en 2020)
• Combiné sans fil B&G H60 pour V60 (installé en 2012)
• VHF portable Standard Horizon HX210 (2020)
• Radiotéléphone HF à bande latérale unique Icom IC-M700
• Coupleur d’antenne HF automatique Icom AT-120

BARRE : roue (hydraulique)
ANNEXE : ZAR mini-RIB 10HDL 3 m Hypalon/aluminium (capacité 5 personnes) (neuve en avril 2019)
MOTEUR HORS-BORD : Mariner 15 CV (révisé en 2021)
CARBURANT : 1 320 L (2 trappes de visite installées en 2019)
EAU : 945 L + dessalinisateur (2008, débit 120 l/h)
ÉQUIPEMENTS IMPORTANTS :
PONT
• PROPULSEUR D'ÉTRAVE VETUS BOWB 150, 250 mm (installé neuf en 2020)
Joystick VETUS BPPPA (installé neuf en 2020)
• PONTS EN TECK POSÉ de 2018 (teck de Birmanie débité sur quartier, épaisseur 12 mm, joints TDS)
• TOUTES les écoutilles de pont en plexiglas ont été remplacées récemment.
TOUS les hublots en plexiglas du carré ont été remplacés par les propriétaires actuels.
• Plateforme de bain réglable (haut-bas) manuelle (entièrement en inox avec teck), offre un excellent accès à l'eau.
Fabrication sur mesure, finition excellente. Supporte aussi l'annexe.
• Capote rigide (hardtop)
• Mouillage [ancre Spade S200 de 55 kg (11/2021) avec 120 m de chaîne de 10 mm (2018) + ancre à jet Fortress FX37 de 10 kg avec orin de 65 m]
• Passerelle intégrée dans la plateforme arrière
• Bossoirs intégrés à la plateforme de bain
• Coussins de cockpit
• Amarres ×6
• Amortisseurs ×8
• Gaffes ×2
SÉCURITÉ
• CANOT DE SAUVETAGE SeaSafe Pro-Light (pour 10 personnes, révisé en 2022)
• Extincteurs ×6 révisés en 2019
• Couverture antifeu (2019)
• Gilets de sauvetage ×8 (2× Compass Professional + 2× Compass Comfort + 4× Compass Standard, révisés annuellement)
• Harnais (4× mousquetons de harnais + 1× élingue de levage)
• Bouées en fer à cheval (2× bouée de sauvetage en sac avec 30 m de ligne de lancer + 1× ligne de lancer de 30 m séparée)
• Sac de secours rigide en plastique
• EPIRB
• Fusées de détresse ×9 (2019)
• Bouées de sauvetage avec 30 m de ligne ×2
• Réflecteur de radar
• Barre d'urgence
• Sirène de brouillard
DIVERS
• Cabine arrière principale avec couchette double en îlot et cabinet de toilette attenant (bâbord) avec WC et douche
• Accès direct au pont depuis la cabine arrière.
• Grande chambre moteur sous le carré
• Réservoir d'eaux usées 70 L (polyéthylène)
• Couverts – Vaisselle en faïence
• Outils
• Pièces de rechange
• Manuels du bateau
DOMMAGES SIGNALÉS :
PROFESSIONNEL/PRIVÉ : PRIVÉ
PAVILLON ET TVA : SUÈDE / TVA PAYÉE
PROPRIÉTAIRES DEPUIS : 2006
PRIX DEMANDÉ : 155 000 €
ÉTAT DU BATEAU : TRÈS BON
Les caractéristiques indiquées ici sont exactes mais non garanties. Elles ne font pas partie d'un contrat. Il est recommandé à l'acquéreur potentiel de les vérifier à ses frais ou de faire appel à un expert qualifié pour réaliser un état des lieux.

REMARQUES :
Bateau utilisé uniquement à titre privé.
Très bien entretenu, avec de nombreuses améliorations et rénovations au fil des ans.

Ne nécessite que de légères retouches esthétiques.

INVENTAIRE TRÈS DÉTAILLÉ avec CARNET D'ENTRETIEN SUR DEMANDE

NOMBREUSES PHOTOS HAUTE RÉSOLUTION SUR DEMANDE

À PROPOS DU GULFSTAR 54 :
Le 54 Sailcruiser est un design classique de Richard Lazzara, avec une étrave fortement inclinée. Le pont avant est au ras et le maître-bau de 4,8 m est placé légèrement vers l'avant du milieu du navire. Avec un rapport maître-bau/longueur de 3,3, il est rond sans être extrême selon les standards actuels. Selon le dessin, nous considérons un maître-bau moyen de 3,5. La ligne de pont remonte ensuite vers un arrière assez étroit. Tout à l'arrière se trouve un second cockpit intéressant, que je mentionnerai plus loin. Le brillant est au-dessus de la moyenne, avec de larges bordures de teck, une main courante de pavois et des mains courantes. Quatre dorades chromées très polies lui donnent de l'éclat. Le rouf s'élève haut avec des fenêtres de carré en pont, puis une autre descente rigide et une capote pour le cockpit principal. Les lignes s'harmonisent mieux que la série Sailmaster, mais évoquent toujours ce look de gâteau de mariage. Elles ont des gréements de ketch assez courts, avec un tirant d'air de 54′. La grand-voile a deux étais de flèche, tandis que l'artimon n'en a qu'un. Avec ses deux diesels, le Sailcruiser équilibre voile et moteur. Sous la coque se trouve un long quillard de 1,5 m de tirant d'eau.

Construction
La coque est en fibre de verre pleine, stratifiée au pistolet à hacheur, avec des raidisseurs et des varangues stratifiés à la main. Lazzara était un bricoleur qui a inventé une variante en acier inoxydable du manille à ressort. Il aimait adopter rapidement les nouvelles techniques et a vite adopté le pistolet à hacheur. Les ponts sont à âme en balsa et disposent désormais de congés pleins autour de la quincaillerie et du mât. La jonction coque-pont est du style standard à rambarde surélevée. Les main courante, mains courantes et bordures sont en teck.

Sur le pont
Ils ont des gréements de ketch standard sans étai intérieur. Au niveau du rouf, le pont remonte rapidement pour former des fenêtres de descente, puis remonte à nouveau pour atteindre le cockpit central, assez haut. Le grand mât est à pied sur quille, avec des haubans standard fixés le long des coursives. Les rails de génois sont montés le long de la large main courante, au-dessus de la rambarde de style pavois. L'artimon est à l'arrière du cockpit, le long de l'extrémité du rouf. L'emplacement semble presque être la fin du bateau. Pourtant, les lignes se prolongent par un second cockpit arrière, qui ressemble à un jacuzzi. Une petite porte en teck donne accès à la cabine principale. Des banquettes entourent l'arrière et les côtés. C'est un endroit idéal pour un barbecue, pour pêcher ou se détendre.
Le cockpit, très haut, est facile d'accès depuis la coupure ouverte bâbord. La descente rigide et la capote en font une autre grande zone de détente. Les banquettes peuvent accueillir 2 personnes allongées dans le sens de la longueur. L'écoute de l'un des bateaux que j'ai visités était une installation inhabituelle. Il n'y avait pas de chariot, mais des poulies à mi-bôme et à l'arrière, qui se coordonnent avec la drisse pour contrôler la bôme. Trois grands winchs à l'arrière rendent cela possible en navigation solitaire. Le pont de liaison est un petit seuil de descente.

En bas
On descend très bas, avec le franc-bord et le cockpit haut du 54 Sailcruiser, dans un salon où l'on pourrait danser. La hauteur sous barrots est excellente, plus de 2,15 m. Ici, la Sailmaster brille vraiment avec son plafond aéré, son placage de teck clair et ses fenêtres de carré en pont. Le plancher est un beau contraste de teck et d'érable. Tribord, une banquette en U avec des fauteuils pivotants à bâbord. Tout à l'avant, dans l'étrave, se trouve une couchette double centrale. À bâbord, à l'arrière, une cabine de toilette avec douche séparée. Le grand mât est à pied sur quille. Le teck est classique, avec des moulures à onglet, des bords bombés, et pas un angle droit ni un brin de formica à l'horizon. Deux marches pour monter au salon, puis deux marches pour descendre à l'arrière. Le passage est côté tribord, avec la cuisine à côté et l'accès au moteur par une porte. Tout à l'arrière se trouve une couchette double centrale orientée vers l'arrière, intéressante. Une cabine de toilette et une douche séparées sont à bâbord. La douche descend très bas dans la cale, au centre, si bien qu'elle sert aussi de baignoire. Contrairement à beaucoup de Gulfstar où le plancher du cockpit pend et réduit la hauteur sous barrots, ici le plancher ne descend nettement qu'au-dessus de la couchette arrière. Le passage conserve une excellente hauteur sous barrots. À l'arrière de la cabine principale se trouve cette petite porte donnant sur le cockpit le plus à l'arrière.

Moteurs et navigation
Les deux moteurs diesel sont accessibles par une porte le long du passage et par une trappe dans le plancher du salon surélevé. La salle des machines offre un bon accès en position debout. La coque a été conçue par ordinateur et, selon tous les témoignages, présente d'excellentes qualités de tenue de mer, tant à la voile qu'au moteur. Les deux diesels turbocompressés permettent une bonne navigation au moteur ou en motovoilier, avec un ou les deux moteurs. Ils facilitent les

manœuvres d’accostage et de déplacement par rapport à un monomoteur. Le propulseur d’étrave est un atout précieux, qui rend les manœuvres encore plus aisées dans les petits ports méditerranéens. Le gréement de ketch équilibré présente une hauteur réduite de 55′ au-dessus de l’eau, ce qui le rend adapté aux ponts de l’Intracoastal Waterway, tandis que le tirant d’eau de 1,50 m permet d’accéder aux eaux peu profondes.