

SHAULA4



€ 55.000

PERCHE' VENDO?

Purtroppo, gli anni passano...

Sono trascorsi 10 anni da quando siamo partiti per il giro del mondo, e per quanto si possa essere ancora in ragionevole forma, stiamo avvicinandoci ai 72 anni e ci rendiamo conto di una diminuita efficienza fisica che potrebbe diventare pericolosa dovendo affrontare. noi due da soli, una situazione di emergenza.

Quando abbiamo acquistato Shaula4 nel 2013, l'idea era di concederci "qualche anno" di crociere non esageratamente impegnative (anche se un vago pensiero a qualcosa di più impegnativo lo avevamo fatto...); 4 anni sono passati e dunque è il caso di cominciare a muoversi con l'obiettivo di arrivare a vendere Shaula4 nel giro di un anno o due.

Nel frattempo, contiamo di continuare a navigare e conseguentemente a mantenere Shaula4 in condizioni adeguate.

CHE BARCA E' SHAULA4?

Shaula4 è un Légende 1040, uno scafo in alluminio a deriva mobile, costruito a metà degli anni '80 da un piccolo cantiere di Dunkerque, Grardel et Fils; in totale ne vennero costruiti 36 esemplari, non pochi per uno scafo così specialistico.

Questo tipo di imbarcazione è molto popolare in Francia, dove molti porti e rade sulla costa Atlantica vanno completamente a secco durante la bassa marea, il che naturalmente è un problema per le imbarcazioni a vela a chiglia fissa, mentre uno scafo a deriva sollevabile si appoggia sul fondo senza problemi.

Diversi cantieri Francesi producono questo genere di imbarcazioni, tipicamente con costruzione dello scafo a multi-spigolo che permette di contenere i costi a scapito dell'estetica; il Légende 1040 segue questa tecnica solo in parte, avendo gli spigoli nell'opera viva, mentre la parte normalmente visibile delle fiancate è arrotondata per un miglior effetto estetico.



A confronto lo scafo a spigolo di Shaula3 con quello parzialmente arrotondato di Shaula4

La costruzione è robustissima, le lamiere del fondo dello scafo (che deve potersi appoggiare sul fondo di una rada, non necessariamente liscio e soffice) tipicamente sono spesse 8mm, mentre le fiancate sono di 5mm e le parti meno sollecitate sono realizzate con lamiera da 3mm. Il risultato è un guscio monolitico leggero e contemporaneamente molto solido.

Proprio la grande robustezza, oltre alla capacità di ridurre il pescaggio sollevando la deriva hanno reso questo tipo di imbarcazioni molto popolari tra i navigatori di lungo corso, che apprezzano una barca capace di assorbire senza troppe conseguenze quei piccoli urti che prima o poi capitano a tutti, e che permette di entrare in ancoraggi poco profondi e mal documentati.

Naturalmente, c'è anche il rovescio della medaglia: il difetto principale di questo tipo di imbarcazioni è che la deriva è necessariamente piuttosto piccola, e di conseguenza le prestazioni di bolina non sono esaltanti (un aspetto questo che preoccupa poco chi privilegia la navigazione con gli Alisei a favore, ma può essere importante in altri contesti).

Inoltre, la costruzione in lamiera costringe a linee semplici, essenziali: paragonata con un moderno yacht in vetroresina, una barca in alluminio avrà sempre linee poco spettacolari.

Infine, aspetto importante, le barche in alluminio sono costose da costruire, tanto che nessun cantiere costruisce più in serie scafi di lunghezza inferiore agli 11 metri, che ormai si trovano solo sul mercato dell'usato.

A CHI POTREBBE INTERESSARE?

Come ho detto, è una barca da grande viaggio, e date le sue dimensioni contenute, è molto adatta per una coppia che voglia navigare lontano con un budget contenuto sia per l'acquisto che per i costi di esercizio (minor costo in porti e canali, minor consumo di carburante, vele più piccole...).

Gli spazi a bordo sono confortevoli per due/tre persone più rifornimenti in una traversata importante, più gli occasionali visitatori una volta arrivati a destinazione, e nello stesso tempo le dimensioni sono adeguate ad affrontare condizioni meteo impegnative.

Viceversa, non è la barca adatta per chi cerca le prestazioni, i bordeggi stretti, le uscite di un paio d'ore per "tirare quattro bordi" fuori dal porto: per questo genere di utilizzo c'è di meglio a prezzi inferiori.

IN CHE CONDIZIONI E' LA BARCA?

Quando la abbiamo acquistata nel 2013, la barca era in condizioni di manutenzione molto scarse ed inoltre gli impianti erano antiquati e molto scarsi; l'elettronica era quasi del tutto assente o non funzionante.

Nei 3 anni successivi sono stati fatti molti lavori di ammodernamento: sostituita l'attrezzatura di coperta, sostituito il sartame, smontato e revisionato il motore, sostituito premitreccia, asse elica ed elica, sostituito ancora e catena, sostituito la maggior parte delle manovre correnti, rifatti gli impianti dell'acqua e del gas, sostituito il forno, reinstallato il frigorifero, rifatto l'impianto elettrico ed installata una nuova serie di strumenti elettronici, incluso autopilota, radar e 2 chartplotter, rimpiazzato il WC con l'aggiunta di un serbatoio per le acque nere.

Non è tutto finito: ci sarebbero ancora alcune cose da fare, come rifare i rivestimenti dei materassini (le gommepiume invece sono nuove), sostituire i vetri dei passi d'uomo che sono opacizzati, e soprattutto sarebbero da sostituire randa e genoa (quelli esistenti sono usabili, ma decisamente "sformati").

Inoltre, volendo preparare la barca per lunghi viaggi, direi che bisogna prevedere alcune aggiunte, quali un timone a vento, pannelli solari (magari montati su un portale a poppa), una ricevente o meglio ancora una ricetrasmittente ad onde corte, eventualmente un dissalatore ed un boiler riscaldato dal motore.

IL PREZZO:

Il prezzo che chiedo è quello riportato all'inizio di questa pagina: è indubbiamente alto se confrontato con barche di serie in vetroresina di età e condizioni comparabili, ma è assolutamente competitivo coi prezzi richiesti per le poche barche analoghe (scafo in alluminio, sia a deriva fissa che mobile) presenti sul mercato dell'usato. Do' per scontato un minimo di trattativa, ma spiacente, non posso accettare permuta con barche, case od altro.

BANDIERA BELGA

La barca batte bandiera Belga: se siete cittadini UE e siete soddisfatti di tenere la bandiera belga, le pratiche sono molto semplici e si svolgono per posta. Se viceversa non siete cittadini UE o volete passare ad un'altra bandiera, le pratiche di dismissione della bandiera belga sono comunque molto semplici.

IL POSTO BARCA

Non sta a me dirlo, ma ritengo non ci sia problema a subentrare nel contratto di ormeggio con il Porto Turistico di Jesolo, dove la barca è attualmente ormeggiata. I prezzi sono più o meno allineati con quelli degli altri marina nelle vicinanze. Il contratto va da Maggio ad Aprile, quindi tipicamente l'ormeggio sarà già pagato fino all'Aprile successivo al momento della vendita.

PER VISITARE LA BARCA:

Normalmente la barca si trova a Jesolo, a poca distanza dall'aeroporto e dalla stazione ferroviaria di Venezia. Le visite sono esclusivamente SU APPUNTAMENTO, il Marina non permette l'ingresso a visitatori non accompagnati.

Tenete presente che in tarda primavera/inizio estate la barca potrebbe essere a terra per carenaggio o essere in crociera altrove.

CONTATTO:

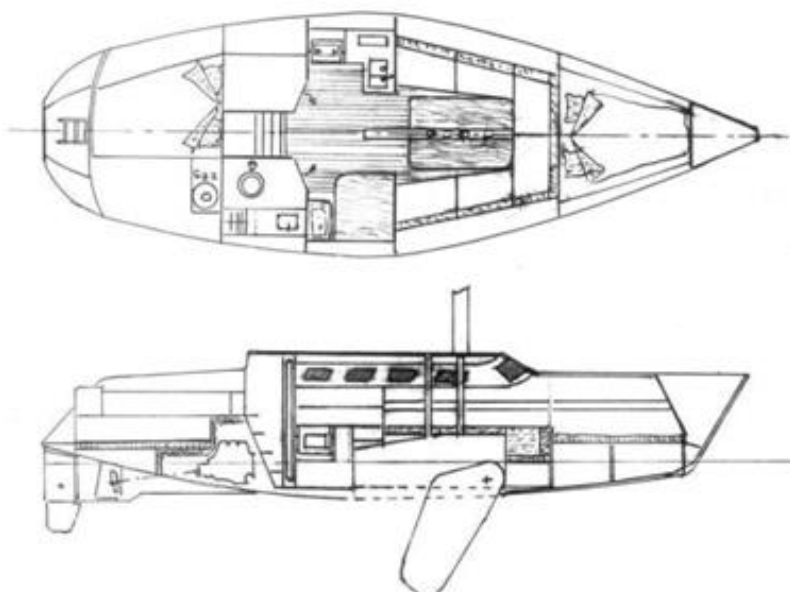
e-mail: yacht.shaula4@gmail.com

DESCRIZIONE

ALU LÉGENDE 1040,

- Progetto Philippe Subrero (studio di progettazione "[Mer et Design](#)")
- Costruzione Cantieri **Grardel et Fils**, Dunkerque (Francia), febbraio 1985, numero di serie 003
- Bandiera: Belgio
- versione "Deriveur Integral" (deriva mobile completamente rientrante) a tuga lunga
- materiale di costruzione: Alluminio AG4MC (5086)
- Lunghezza scafo: 9,75 m
- Lunghezza F.T.: **10,40 m**
- Lunghezza al galleggiamento: 8,67 m
- Larghezza max: 3,5 m
- Pescaggio: 0,55 m (deriva sollevata) / 2,10 m (deriva abbassata)
- Dislocamento: 4.300 Kg
- Zavorra: 2.000 Kg
- Stazza lorda: 10,3 tonn.
- Superficie velica: Randa 21 mq, Genoa 39 mq
- Serbatoi acqua: 2 x 200 lt
- Serbatoio gasolio: 100 lt
- Motore: diesel NANNI 3.75HE 21 HP
- Elica tripala fissa MICHIGAN MARINE 13 R 08
- Asse elica convenzionale con sigillo senza treccia
- Ancora DELTA 16Kg con 100m di catena da 8mm
- Verricello salpancora elettrico LOFRAN's
- Cabina di poppa con cuccetta doppia
- 2 cuccette singole nel quadrato
- Cuccetta doppia a "V" ("letto bretone") a prua
- Compartimento toilette con acqua, lavandino, WC con serbatoio acque nere
- Omologazione: 1a Categoria (altura)

Légende 10,40 *dériveur Integral AG4MC*



SCAFO:



Lo scafo è in lega di alluminio (serie 5086), a spigolo nella parte immersa ed arrotondato nella parte emersa. La deriva e la parte inferiore del timone possono ruotare all'indietro, permettendo di ridurre il pescaggio quando si manovra in acque poco profonde come pure di far posare lo scafo sul fondale in bassa marea.

COPERTA:



In coperta, pannelli di materiale antisdrucchiolo, mentre la tuga è verniciata con trattamento antisdrucchiolo. Tre passi d'uomo e due maniche a vento garantiscono la ventilazione dell'interno.



A prua, un verricello elettrico (comandabile anche dal pozzetto) installato sopra il gavone per la catena dell'ancora. Il musone di prua porta due rulli e quattro galloce.



In pozzetto due bussole di rotta, il display del radar/chartplotter, il quadro del motore ed i due display multifunzione log/scandaglio/vento ed autopilota. L'autopilota può anche essere comandato tramite un telecomando wireless.



Il pulpito di poppa che porta il supporto per il motore fuoribordo, le antenne GPS, Navtex e TV, il rullo con la cima di poppa, il salvagente a ferro di cavallo con cima galleggiante e boetta luminosa automatica. Visibile anche il gavone stagno per la bombola del gas.



Il capiente gavone nel pozzetto.

INTERNI:



La cabina principale; notare la cassa della deriva al centro, ed il "letto bretone" a prua. Sotto le cuccette, i serbatoi dell'acqua ed ampi spazi di stivaggio. Sotto il pagliolo, la zavorra.



La parte poppiera della cabina principale, con l'area carteggio e la cucina; le due porte danno sulla cabina di poppa e sul locale toilette.



L'area cucina, con doppio fornello e forno a gas (nuovo del 2013), doppio lavello con rubinetto acqua di mare, spazi di stivaggio e piano di lavoro ribaltabile.



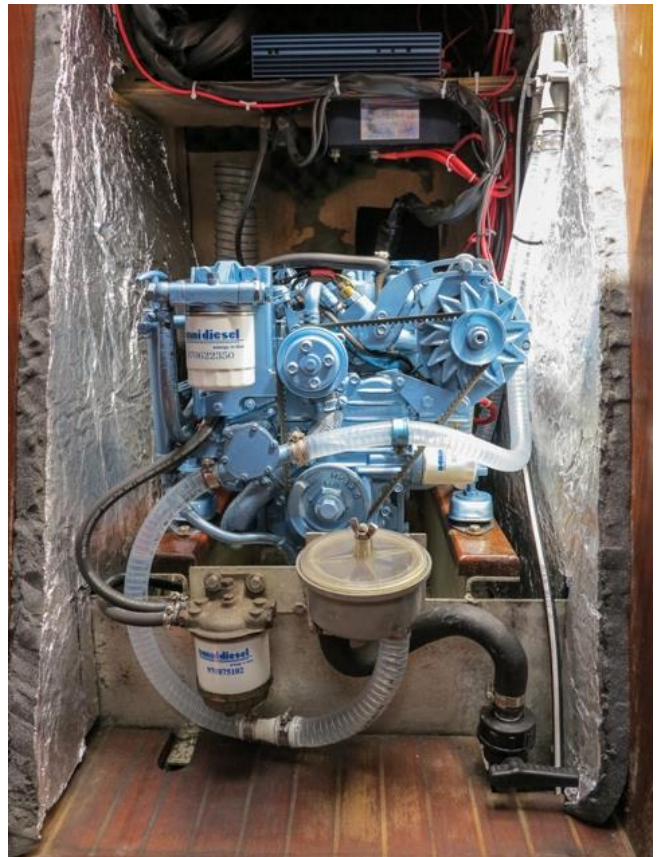
La zona carteggio, i quadri elettrici 12V e 220V, il monitor batterie, il display radar/chartplotter, 2 radio VHF fisse, radio VHF palmare, ricevitore GPS di riserva, ricevitore Navtex, autoradio, spazi di stivaggio per carte nautiche e pilot books.



Dettaglio della zona strumenti e dei cablaggi dietro al quadro elettrico.



La cabina di poppa che incorpora uno spazio di stivaggio nel quale si trova anche il frigorifero (il gruppo motore si trova sotto la cuccetta di poppa). Sotto la cuccetta si trovano anche le batterie ed un ulteriore piccolo spazio di stivaggio.



Il locale toilette, con lavabo e WC manuale, con scarico diretto a mare oppure nel serbatoio acque nere.

Un piccolo spazio permette di appendere alcune cerate.

Il vano motore, con sentina indipendente. Il raffreddamento del motore è di tipo indiretto con scambiatore di calore, predisposto per l'eventuale installazione di uno scaldabagno. Il motore è stato sbarcato ed interamente revisionato nel 2014, l'asse elica, il premitreccia e l'elica sono stati sostituiti nel 2016.

SHAULA4 - INVENTARIO

(proposta base, soggetta a trattativa)

ALU LÉGENDE 1040,

- Progetto Philippe Subrero (studio di progettazione "[Mer et Design](#)")
- Costruzione Cantieri **Grardel et Fils**, Dunkerque (Francia), febbraio 1985, numero di serie 003
- Bandiera: Belgio

Motore:

- Diesel NANNI 3.75HE 21 HP no. di serie: 171201 (anno 2000, circa 400 ore da revisione totale del 2014)
- Elica tripala fissa MICHIGAN MARINE 13 R 08 (nuova 2015)
- Asse elica tradizionale con Pack-less sealing system (nuovo 2015)
- Serbatoio gasolio: 100 lt

Armamento:

- albero e boma FRANCESPAR, armamento a sloop in testa d'albero
- sartame composto da strallo di prua, stralutto, sartie alte, sartie basse, strallo di poppa (nuovo 2014)
- scalini ribaltabili per salita sull'albero
- avvolgifiocco BAMAR C2
- strallo volante per vele ingarrocchiate da cattivo tempo
- rotaia per tangone sull'albero
- genoa avvolgibile 39 mq
- randa 21 mq
- fiocco-1 a garrocci 14 mq
- tormentina a garrocci 7 mq
- gennaker 80 mq
- lazy jack e lazy bag (nuovi 2013)
- carrello scotta randa BARTON size 3 (nuovo 2015)
- carrelli genoa scorrevoli BARTON su rotaia 32mm (nuovo 2016)
- 2 x winch HARKEN ST46 (scotte genoa) (nuovi 2014)
- 2 x winch ANTAL XT16.2 (manovre rinviate in pozzetto) (nuovi 2013)
- 7 x strozzatori a leva ANTAL V-Grip sulla tuga + 1 sull'albero (drizza genoa) (nuovi 2013)
- winch ANTAL W6 sull'albero per borose terzaroli
- freno di boma
- sprayhood
- bimini

Ancore ed ormeggi:

- verricello salpancora LOFRANS CAIMAN 88 / 700w
- ancora primaria DELTA 16 Kg + 100 m catena 8mm
- ancora CQR 16 Kg (primaria di riserva) + 20m catena 8mm + 40m cima 16mm
- ancorotto HALL 15 Kg + 10 m catena 8 mm + 25 m cima 14 mm
- avvolgitore con 50 m cima 14mm
- 6 x parabordi F3
- cime ormeggio varie lunghezze

Navigazione:

- 2 x bussola di rotta PLASTIMO Contest-101
- bussola da rilevamento PLASTIMO Iris 50
- binocolo STEINER Skipper 7x50 con bussola
- visore notturno YUKON 3x42
- sestante DAVIS Mk4
- tavole x calcoli astronomici
- circa 100 x carte nautiche e portolani
- carta elettronica NAVIONICS area Mediterraneo

Sicurezza:

- pompa di sentina elettrica
- pompa di sentina manuale RULE
- zattera autogonfiabile EUROVINIL 6 persone (revisione scaduta)
- EPIRB GME MT403G
- 6 x giubbetti di salvataggio
- 3 x giubbetti autogonfiabili idrostatici PLASTIMO 150N
- 6 x cinture di sicurezza
- 2 x lifeline
- 4 x estintori a polvere 2 Kg
- coperta antifiamma
- grab-bag
- salvagente a ferro di cavallo
- boetta luminosa automatica
- 6 x coperte termiche di emergenza
- 12 x cyalume (luci ad accensione chimica)
- ancora galleggiante
- kit pronto soccorso
- kit razzi e fumogeni di segnalazione
- bandiere NC
- riflettore radar 10 mq
- luci di via OSCULATI <12m + fanale tricolore in testa d'albero + faro di coperta
- corno da nebbia
- specchietto eliografico

Elettricità:

- 3 x batterie piombo-calcio-argento 105 Ah (2 x servizi, 1 x motore)
- caricabatteria da banchina 25A
- quadro elettrico 12V / 15 utenze
- quadro elettrico 220V con interruttore differenziale
- gestore batterie NASA BM-1
- strumento rilevatore di dispersioni verso lo scafo
- generatore a vento AERO4GEN con regolatore
- DC/AC inverter 350w
- luci di cabina a LED

Strumentazione elettronica:

- strumento console vento/bolinometro/scandaglio/speedometro RAYMARINE i70
- pilota automatico RAYMARINE EV-1 con girobussola e centralina p70
- 2 x display multifunzione radar/chartplotter RAYMARINE e7
- 18-inch Radar RAYMARINE su supporto SCANSTRUT
- antenna D-GPS RAYMARINE
- telecomando wireless RAYMARINE S100
- GPS fisso FURUNO GP-31

Comunicazioni:

- ricetrasmittente fissa VHF con DSC RAYMARINE Ray260 e comando remoto
- ricetrasmittente fissa VHF con DSC COBRA MRF55D (riserva)
- Ricevitore AIS 350 Raymarine
- antenna VHF Glomex in testa d'albero
- antenna VHF di emergenza
- ricetrasmittente VHF portatile COBRA MRHH300EU
- telefono satellitare IRIDIUM 9505a + kit dati
- ricevitore Navtex FURUNO NX300+
- ricevitore multibanda SONY
- autoradio/CD player Irradio XRD-1522BLUE
- antenna TV omnidirezionale GLOMEX

Comfort:

- forno a gas (2 fuochi + forno)
- serbatoi acqua 2 x 200lt.
- circuito acqua a pedale + pompa FLOJET per circuito a pressione doccia di poppa
- 2 x bombole CAMPING GAZ 2,8Kg.
- rivelatore a bolle x fughe su circuito gas
- rilevatore elettronico gas
- rilevatore elettronico CO
- gruppo frigorifero ISOTHERM ASU 4201
- barbecue MAGMA a gas
- WC marino OSCULATI
- serbatoio acque nere con maceratore OSCULATI
- passerella telescopica
- 2 x ventilatori oscillanti 12V

Tender:

- battello pneumatico BOMBARD Ax3 Aerodeck
- fuoribordo 2 tempi TOHATSU 3,5 CV