

MOTOSAILER "SAMP"- ROMA 6316 D

SCAFO

Materiale di costruzione legno MOGANO con fasciame longitudinale.
Pontatura completa con doghette longitudinali di teak saldate con ekomastic

Lunghezza f.t.	m.16.66
Larghezza f.t.	m. 4.02
Puntale	m. 1.90
Pescaggio	m. 1.90
Stazza lorda	tonn.22.79

Doppia timoniera idraulica con comando a ruota in dinette e su ponte di poppa e barra di rispetto innestabile nel ponte di poppa.

PROPULSIONE VELICA:

Due alberi maestra e mezzana, armo con vele auriche + Genova con avvolgifiocco con Bamar C2, due winch per manovre a mezza nave, tutte le vele sono servite di lesigek, tutto 2003 (tutti i bozzelli sono in legno e ottone)

PROPULSIONE MECCANICA:

Motore Mercedes Nanni

Modello 570 T-6 cilindri -Cilindrat cmc. 5.675,38- costruito nell'anno 1986 e completamente revisionato da officina Mercedes di Roma nel 1998. Ore di moto dopo la revisione circa 350; in seguito revisione totale anno 2002, con ore di moto 270.

Alimentazione gasolio.

Potenza max di esercizio 170 hp a 2.750 giri/min.

Potenza fiscale 40 HP

Peso kg. 440

Consumo specifico gr./HP/h.207

Invertitore idraulico (totalmente revisionato marzo 08) Twin disc MG.502 doppio comando mono leva vetus, 1 in dinette e 1 sul ponte di poppa.

Impianto antincendio automatico nel vano motore e 1 estintore di tipo omologato per ogni cabina.

Elica tripala.....

ESTERNI:

Sul ponte di prua vericello elettrico da 1000 Wat Lofran con catena calibrata da 10 e ancora basculante- stivaggio catena con vasca per lavaggio. A poppa del verricello- apertura a passo d'uomo (2004) per stivaggio di parabordi ecc. e per controllo catena.

Tra la fine del prendisole e la tuga di prua vi è una comoda seduta, davanti vi sono situati anche due atolli da 10 persone ciascuno che formano un comodo tavolo .

Il prendisole di prua è servito da comodi cuscini in tinta e a misura; sotto il boma dell' albero di mezzana e situato un comodo e pratico tendalino per la zona prendisole; sul ponte posteriore e situato su ampio tavolo smontabile (per accedere alla barra a mano) con ante abbattibili e vari cassetti, il tutto in mogano, n°2 divani con cuscineria; n° 1 frigorifero elettrico da 12 volts - n°1 con ghiacciaia e ulteriore tendalino ombreggiante.

A fianco timoniera esterna (ponte di poppa) pratico lavandino ribaltabile e campana in ottone .

Sempre sul ponte di poppa n° 2 botole a pozzetto per lo stivaggio del motore del tender, cime ecc., + 1 per la bombola del gas, vano arieggiato.

INTERNI:

1 cabina di prua (con accesso anche al passo d'uomo), avente n° 1 letto singolo + n° 1 letto alla francese di 2 posti, vari cassetti.

1 bagno con doccia, lavabo, armadietto e w.c. Jabasco manuale .

1 cabina a mezza nave con letto matrimoniale, 1 ampio bagno con doccia, lavabo, armadietti e w.c. Jabasco manuale

1 ulteriore cabina mezza nave con 2 letti singoli sovrapposti.

Nella dinette è situata la timoniera interna con moderna strumentazione, 1 tavolo telescopico, 1 divano ad U, la cucina a 3 fuochi, un frigorifero a 12 volts da 70 lt. un lavandino con acqua calda e fredda, vari ripiani di lavoro e ampia apertura coperta per il passaggio di cibi sul ponte di poppa. (In alto nella dinette ci sono una serie di strumenti decorativi d'epoca non funzionanti: Stazione del vento kenyon con indicatore di provenienza, anemometro a doppia scala e pilota automatico centre K P 701 anno 1971 ecc.)

N°1 cabina di poppa; (cabina armatore) n° 2 letti singoli larghi con bottigliera centrale, bagno con lavandino, doccia, vari ripiani e mobiletti, wc Jabasco manuale, e ampio armadio con ripiani.

In tutte le cabine letto ci sono i ventilatori.

Tutti i tendalini, materassini, materassi e letti sono stati fatti nel 2004.

IMPIANTO IDRAULICO

Tre serbatoi in acciaio inox a mezza nave, intercomunicanti, per una capacità totale di 1200 litri di acqua dolce.

Autoclave.

Doccia esterna a prua.

Scaldabagno elettrico 220 volt.

Acqua corrente calda e fredda nei tre bagni e nella cucina

Ghiotta acque bianche con svuotamento mediante pompa elettrica automatica .

1 lavabo ripiegabile sul ponte di poppa.

IMPIANTO ELETTRICO:

Comandato da un quadro generale a sinistra della timoneria, con interruttori magnetotermici

Tensione 12 volts, fornita da due gruppi di batterie ad alta potenza; rispettivamente, per le utenze di navigazione due batterie (anno 2006) e per i servizi di bordo quattro batterie (anno 2007) ricaricate separatamente dai due alternatori: n° 1 per il motore da 45 amp/ora, e n°1 per i servizi da 175 amp/ora. Impianto di messa a parallelo.

Prese a 12 volts situate in tutti i locali dell' imbarcazione.

GRUPPO ELETTROGENO:

Tensione 220 volts fornito da un gruppo generatore Stamigna SM 57/1 con motore Farymann diesel raffreddato ad acqua di mare, erogante una potenza di 3 kw, con sistema facoltativo a richiesta di corrente (avviamento automatico)

L'energia a 220 Volts viene distribuita alle prese situate in tutti i locali dell'imbarcazione, all'utenza scaldabagno ed al dispositivo di ricarica delle batterie (raddrizzatore).

Una presa di corrente con cavo assicura la fornitura di energia elettrica a 220 volts dalle installazioni di banchina.

L'energia di banchina a 220 Volts viene altresì distribuita a tutte le utenze dell'imbarcazione ed al dispositivo di ricarica delle batterie.

STRUMENTI DI NAVIGAZIONE E DOTAZIONI:

Nella dinette, sul cruscotto della timoneria principale sono situati i bussolotti dei vari allarmi e controlli: Pressione olio motore, pressione olio cambio, carica delle batterie, conta ore, temperatura acqua, controllo allarme acqua in sentina, - sempre sul cruscotto ci sono vari comandi della sirena (tromba), tergicristalli, salpancora, illuminazione cruscotto, livello acqua dolce serbatoi, e sul lato sinistro del comando, ampio pannello con tutti i magnetotermici dell' imbarcazione.

Inoltre sul cruscotto sono situati:

Ecoscandaglio a colori	2005
G P S a colori	2005
Radar Forurno	2005
Pilota automatico Simerad	2004
VHF ICOM	2006

Ovviamente c'è il timone, tutte le luci di via sul ponte di poppa e oltre la ruota del timone con il doppio comando Vetus, c'è il doppio comando pilota automatico (e la doppia posizione ecoscandaglio (interna ed esterna).

Orologio Schatz a paratia.

Barometro Schatz a paratia.

Impianto di alimentazione combustibile

Per imbarco gasolio: ci sono 3 bocchettoni d'imbarco.

N° 2 serbatoi d'acciaio inox da 700lt. cadauno separabili e/o comunicanti.

Dal serbatoio parte il raccordo per l'alimentazioni separate, una per il gruppo elettrogeno, una per il motore; il motore è servito da un decantatore gasolio originale, 2 vasche con i filtri in acciaio a cerchio in bronzo e ulteriori due filtri prima di arrivare alla pompa d'iniezione.

Inoltre l'imbarcazione Samp è servita da una pompa di sentina trascinata dal motore in bronzo e da tre pompe di sentina elettriche:- Una pompa sentina Jabasco da 150 litri/m.- a prua; Una pompa sentina Jabasco automatica da 450 litri/m. a mezza nave - Una pompa sentina Jabasco da 200 litri/m. a poppa.

Quella trascinata di sentina da 800 litri/m. ha varie possibilità di servizio: antincendio, lavaggio ponte, scarico ecc.

L'imbarcazione Samp è stata completamente ristrutturata nel 2003, è stato cambiato l'albero di mezzana, l'albero di maestra, e tutte le ordinate e tutto il fasciame, è stata rifatta, è stata cambiata la ruota di prua e la ruota di poppa, inoltre la poppa è stata modificata ricavandone una cabina cambiati i picchi dell'armo, cambiato il bompreso, rifatta la cucina.

Il tender è a chiglia rigida, marca Omac di tre metri anno 2003 con motore 15 cv. anno 2006 .

La passerella e le gruette sono Besenzoni.

L'imbarcazione SAMP è abilitata alla navigazione senza alcun limite per 20 persone (equipaggio incluso). Nell'anno 2004 ha effettuato visita Rina ed è in regola fino all'anno 2009.

Le dotazioni di sicurezza quali razzi, fuochi ecc. e i 20 giubbotti di salvataggio (stivati a mezza nave) sono stati acquistati nuovi nel 2006.