

**SURVEY / INFORME DE ESTADO Y
CONSERVACIÓN.**

Fecha: 13 de Mayo del 2024



EMBARCACIÓN: Sloop cutter **MODELO :**SIGMA 41 TM

NOMBRE: KATXALOT (Ex-Mobile)

ASTILLEROS:Marine Projects en Plymouth Reino Unido

Año de Construcción: UK 1984

Motor: VETUS - M417A602A

Número de serie :A 8434-129290

BANDERAS REGISTRADAS: origen Bélgica, Española

PAÍS y REGISTRO ACTUAL y MATRÍCULA: ESPAÑA, lista 6^a de Barcelona, zona 2, nº folio 20, año 2022. En proceso baja Española a abanderar en POLONIA.

Propietario: D. XXXXXXXXXXXXXXXXXX

CARACTERÍSTICAS CONSTRUCTIVAS:

DISEÑADOR: David Thomas **MATERIAL:** Fibra de vidrio

Palo y botavara: Aluminio anodizado, **Velas:** Mayor, foque y genova dacron.

Eslora: 12,36 mts **Manga:** 3.94 mts **Calado:**1.83 mts **Desplazamiento:**8618 kg

Aparejo: de balandra, con palo fraccionado con 2 pisos de crucetas y burda alta

REVISIÓN

Se procede a la inspección a flote y en seco .

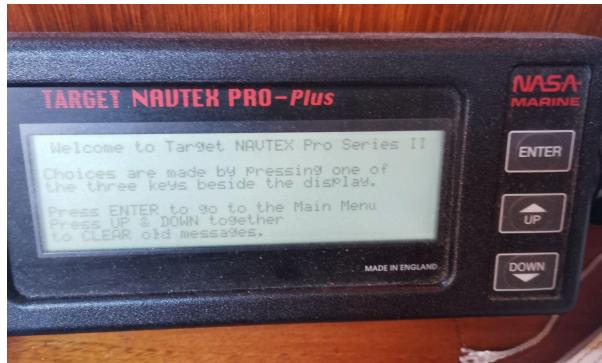
LISTA Y REVISIÓN DEL EQUIPO ELECTRÓNICO Y AYUDA A LA NAVEGACIÓN:

- Piloto automático AUTOHELM 2000 con pistón hidráulico integrado en eje .
- VHF con DSC marca Icom con Gps Ic-m330ge funciona correctamente
- 1 VHF portatil ICOM,sumergible
- Cartografía Raymarine modelo C con GPS y con sistema SEATALK. con repetidores exteriores de sonda y corredera. y funciona correctamente
- 1 sonda Raymarine funcionan correctamente
- 1 Sonda de destellos seafarer
- Equipo de viento RAYMARINE funciona correctamente
- Radiobaliza ACR: el test funciona correctamente.
- Equipo receptor NAVTEX Pro Plus, de NASA MARINE.

Cada uno de los equipos que usa posicionamiento GPS tiene su correspondiente antena.



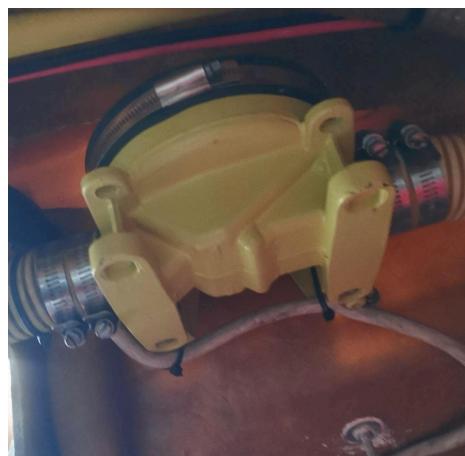
VHF ICOM



Equipo receptor NAVTEX

EQUIPO DE ACHIQUE Y EMERGENCIA:

1 bomba sumergible Johnson 750 GPH (Galon por hora) con automatismo tipo sensor
 1 bomba achique manual whale situada en bañera con boca en sentina principal



Bomba achique manual en la bañera : con la toma en sentina.
 En la imagen extremo derecho se puede ver el automatismo de la bomba de achique eléctrica.
 De repuesto lleva una bomba de achique Rule eléctrica.



Bomba Johnson eléctrica

GRIFOS DE FONDO

Todas las tomas de agua y algunas salidas de agua a través del casco están dotadas de grifos de fondo siendo estos los siguientes:

- Zona proa:tomas: toma de agua y evacuación WC y pileta.
- Zona cabina central: evacuación aguas grises de la cocina.
- Zona popa: toma de agua y evacuación WC y pileta. y toma agua refrigeración del motor.
- Luego tiene 2 salidas libres para las bombas de achique y el vaciado de la bañera.

Todos los grifos de fondo son accesibles, y funcionan correctamente. Están limpios y bien engrasados.

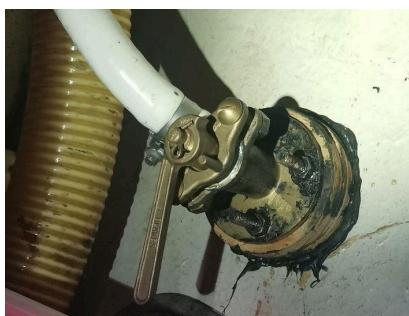
Algunos grifos son de la marca BLAKE de bronce de fundición de altísima calidad y luego hay otros de latón marino.



Grifo BLAKE salida WC popa



Toma agua motor y toma agua WC popa



⇨ Grifo BLAKE salida pileta cocina

GRIFO toma agua salada anulado.⇨



EXTINCIÓN incendios:

Este barco lleva instalación de gas en la cocina, por lo que existe un detector de gas instalado y funcionando. Las bombonas se ubican en el exterior en cofre ventilado y accesible. También lleva 2 extintores CO2, uno en cocina y el otro junto al motor.



Detector gas



Extintor cocina



Extintor zona motor

EQUIPO DE FONDEO

El barco está dotado del siguiente equipo de fondeo:

1 Molinete de fondeo eléctrico LOFRANS de 800 W .

1 Ancla Spade de aleación aluminio.

1 Ancla delta de respeto

50 mts de cadena de 8 mm galvanizada

25 mts de cabo de 20 mm torzal 4500 kg carga rotura daN.



Molinete de anclas, ancla de respeto, cadena y cable de fondeo.



Ancla spade



ELECTRICIDAD Y APARATOS:

El barco está dotado de baterías 3 x 100 amph clásicas para servicio y 1 batería de arranque motor de 75 amp ubicadas correctamente..

La toma de 220v está en un mamparo de la bañera y va directamente primero a un interruptor diferencial que se ubica dentro del cofre.

En este cofre se encuentra además el cargador de baterías y el regulador del sistema de energía solar, cuyas placas se ubican en un arco en popa.



Diferencial 220v tierra



Cargador 12v



Regulador placas solares

Todo el control eléctrico se hace a través del cuadro situado en la mesa de cartas. Todos los elementos cuentan con sus protecciones. Tiene también un monitor de batería e información de consumo. Abriendo la trasera del cuadro, pese a un cierto desorden, de cables se comprueba que no hayan sulfataciones y conexiones que no estén los cables protegidos con terminales de conexión.. Está todo seco y limpio.



Cuadro eléctrico completo frontal



Trasera del cuadro

COMPARTIMENTO MOTOR

El barco está dotado de un motor auxiliar marca VETUS, M417A602A de 42 HP. Pertenece a una nueva generación de motores cuya particularidad es la de poder funcionar con combustibles tipo biodiesel. El número de serie es :A 8434-129290.

El motor se asienta sobre 4 silentblocks y la transmisión de eje, está dotada de un fleje intermedio para absorber vibraciones, y bocina con prensaestopa y engrasador.

Según consta en la documentación del motor y el libro de mantenimiento fue puesto en servicio en el año 2022,

El habitáculo no tiene ventilación forzada, pero sí entradas y salida de aire.

El eje es visible desde el camarote de popa y todo es accesible.

El flujo de entrada de agua de refrigeración está dotado de filtro.



Motor en su compartimento



Conexión flexible eje y bocina

CASCO y APAREJO

El barco fue construido, siguiendo fielmente los planos del diseñador y certificado en su día por la Lloyd's en los Astilleros Marine Projects, localizados en la zona portuaria de Plymouth (Reino Unido) y perteneces a una serie de empresas agrupadas dedicadas en exclusiva a la fabricación, producción y reparaciones navales y entre ellos a la construcción de proyectos a la medida como en este caso en la que se construyeron pocas unidades.

El barco está muy bien construido, ya que el casco está dotado de diferentes elementos estructurales a modo de refuerzo como es una apardura maciza, varias cuadernas y varengas, (macizos de madera encapsulada y laminada) amén de los mamparos

estructurales que están bien asentados y ajustados en una guía del propio molde en la estructura y empernados.

En esta fotografía se aprecia la mencionada estructura y los excelentes acabados de la fibra.



La zona de la caja de orza, está formada con una especie de "cajón" invertido, en el que entra la cabeza de la orza. El cajón se aprecia en la fotografía de la izquierda, es esa protuberancia en cuya superficie podemos observar una pieza de acero que hace de pletina de los primeros pernos de la orza y a su vez conforma la base del palo. Una obra de ingeniería naval muy bien resuelta.

Los pernos son de buenas dimensiones y no presentan corrosión ni óxido ni parece que filtran agua.



Pernos medios y último perno de popa

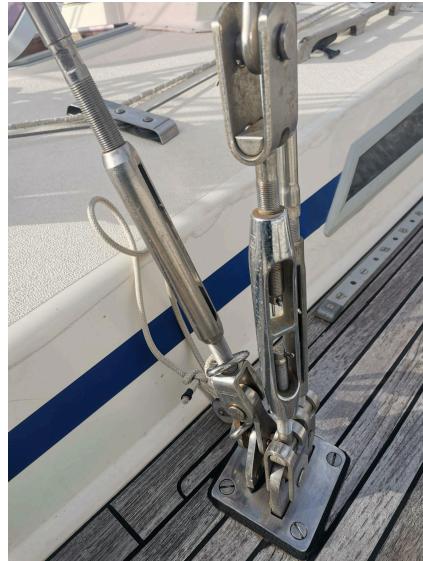


La arboladura está compuesta de 1 palo de aluminio anodizado y una botavara del mismo material.

La jarcia fija es de cable de acero inoxidable de 8 mm con terminales de rosca prensados y tensores de botella abiertos también de acero inoxidable.



No se observan signos de corrosión ni en el palo, ni en cables , tensores y herrajes. No hemos subido al palo pero si hemos usado prismáticos de precisión para observar el estado.



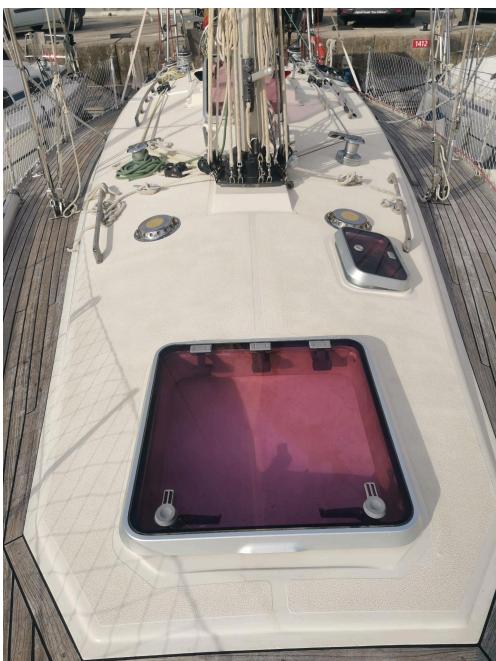
Los anclajes de los cadenotes, son de acero inoxidable y están muy bien anclados y fijados a la estructura del casco. La base de paso de cubierta está bien sellada ya que por dentro no existe filtración ni óxido.



Cadenote de babor en toda su longitud. Está anclado en la parte superior en un mamparo estructural, luego en la última fotografía de la serie se puede ver el extremo inferior anclado a una cuaderna mediante unos pernos cruzados y laminados. Este sistema es altamente seguro siempre y cuando se mantenga seco y libre de corrosión.

Se me exhibe factura de cambio de jarcia en 2018, aparte está sobredimensionada en una medida más de lo que le corresponde. Se adjunta al anexo de la documentación.

OTROS ASPECTOS



La puntera de proa, soporte del stay de proa, está anclada y cosida al casco en la parte de la roda con una placa y contraplaca.. La parte de proa está reforzada en grueso de fibra.

La cubierta es cómoda sin elementos que entorpezcan el paso. Todas las escotillas cierran y son estancas. El barco está dotado de aireadores en todos sus habitáculos.

La maniobra es clara y ordenada. Está dotado de una vela mayor y una vela de proa enrollable y la mayor lleva aparejada 3 tomas de rizos.

Todo el velamen está en buen estado y de gramaje adecuado al desplazamiento del barco.

La maniobra está toda reenviada a bañera incluidos los rizos por lo que en caso de mal tiempo no hay que abandonar dicho espacio.

Está dotado de winches suficientes (7) , stoppers, poleas y reenvíos todo ello revisado y en buen estado de uso. Las burdas se estiban en el palo cuando no se usan mediante un reenvío.

El backstay está dotado de un pistón manual para regular la tensión.



Elementos de seguridad



El barco está dotado de los correspondientes elementos de seguridad tales como chalecos salvavidas, balsa, radiobaliza, aros salvavidas, amén de elementos como luces de navegación, de fondeo, etc.



En bañera se ubican repetidores para ayuda a la navegación como la sonda, corredera y equipo de viento y el comando del piloto automático.



Todos los balcones tanto de proa como de popa así como las bases y sus candeleros están firmes, sin movimientos y sus anclajes están estancos.

En líneas generales, todo lo revisado no presenta defectos ni anomalías destacables.

Casco exterior.



El barco se revisa suspendido en busca de algún movimiento anómalo en la unión casco-orza..
No se observa ningún movimiento.
La orza es de plomo de fundición.
El casco no presenta signos de osmosis.



El arbotante del eje del motor está firme y sin movimiento. El eje gira a mano sin problema.
El timón no presenta defectos. Es del tipo suspendido y compensado. No tiene movimientos anómalos y se mueve sin dificultad.
El sistema de timón no es de guardianes y cable si no eje y engranaje dentado , por lo que es un sistema extremadamente seguro.

Comfort / Interior

El barco en su interior es todo de tablero fenólico contrachapado. Todo el mobiliario está en buen estado.

Los niveles de humedad son relativamente bajos ya que se trata de una unidad que se mantiene seca, y al tener tanta madera bien seca en el interior esta absorbe naturalmente la humedad ambiental.



En el interior es fácil transitar y existen agarraderas para poder sujetarse. Los tambuchos de proa y cabina son fácilmente practicables desde el interior.

ESTADO GENERAL:

Se trata de un barco del año 1984, en el cual se emplearon los más altos estándares de calidad, verificados por Lloyds. Ha soportado bien el paso del tiempo gracias a un mantenimiento continuo y adecuado y a tener únicamente 2 propietarios, siendo el primero durante 38 años lo cual siempre es garantía de que no ha sufrido modificaciones producto de las ideas de cada nuevo propietario. El segundo propietario se ha limitado a conservar y mantener. El tercer propietario tiene como prioridad mantener lo mejor posible su estado pues la intención es navegar en familia.



Plano del SIGMA 41 versión aparejo a tope.



Motor, aparejo, velamen, etc, todo funciona correctamente y está al día.

La electrónica no es de última generación, pero está completa y funciona perfectamente.

Se aconseja seguir con el mantenimiento que se lleva efectuando hasta la fecha de hoy, y procurar que el barco siga siendo lo máximo estanco posible.

La recomendación principal es prestar atención continuada, y no escatimar en su mantenimiento para asegurar una larga vida y buen funcionamiento de todo.

La inspección fue realizada en 2 días diferentes, una en varadero y otro día en su amarre.

Se facilitó toda la documentación, histórico así como el acceso a bordo.
Pudimos abrir sentinas, armarios y todo lugar inspeccionable.

Barcelona a 13 de Mayo del año 2024



INFOSER NAUTIC SL, NIF B63975783. Muelle de España s/n, BARCELONA

Yacht broker, wooden boats specialist, Technical Consultancy, Expertise & Survey, Judiciary Expert, Naval Engineering, Nautical Services in general or both professionals and individuals since 1994.