

Dott. ing. Mario Maestro

Cod. fiscale: MST MRA 42C15 L424 B
Partita IVA: 01329680324

Trieste, 22 giugno 2022.

RELAZIONE DI VISITA PER L'ASSICURAZIONE DI UNITÀ DA DIPORTO

(DI ETÀ SUPERIORE A NOVE ANNI)

LA PRESENTE PERIZIA È VALIDA TRE ANNI

Il sottoscritto dott. ing. Mario Maestro ha visitato in data 21 giugno 2022 l'imbarcazione a vela con motore ausiliario di bandiera italiana denominata "AURORA OF ELLOS"

Caratteristiche principali dell'imbarcazione

tipo	: cabinato a vela con motore ausiliario
costruttore	: HALLBERG-RASSY VARVS AB – Ellös (Svezia)
modello	: "HR 36" [MARK II]
progetto	: Germán Frers
numero di identificazione dello scafo	: SE-HRM36528K001
categoria di progettazione CE	: A - per navigazione senza alcun limite [Dichiarazione scritta di conformità rilasciata in data 06.04.2001 dal Cantiere costruttore]
lunghezza	: 11,31 m
larghezza f.f.	: 3,55 m
materiale di costruzione	: vetroresina (G.R.P.)
superficie velica	: 65 m ² (armamento a <i>sloop</i>)
apparato motore	: entrobordo Diesel BETA MARINE mod. BETA 60 da 41,95 kW a 2700 giri/min - matricola: 7JK1414 (installato in sostituzione di quello originariamente a bordo nel gennaio del 2019)
anno di costruzione (dello scafo)	: 2001

L'imbarcazione è dotata della LICENZA DI NAVIGAZIONE DELLE IMBARCAZIONI DA DIPORTO MUNITE DI "MARCATURA CE" No. 048003 rilasciata in data 7 febbraio 2019 dalla CAPITANERIA DI PORTO di Trieste, documento che è apparso in regola. Pure a posto appare essere il CERTIFICATO DI SICUREZZA (No. 16/2011, rilasciato in data 6 dicembre 2011 dalla stessa CAPITANERIA DI PORTO di Trieste), CERTIFICATO la cui validità – a seguito della visita effettuata (con esito positivo) a Muggia (TS) in data 18 gennaio 2019 da parte dell'EUROPEAN NOTIFIED BODY UDICER/NAUTITEST, dopo il rimpiazzo del motore originariamente a bordo con quello le cui caratteristiche sono qui sopra riportate (Attestazione di idoneità N. 17905/SIC, datata 28 gennaio 2019) – è stata estesa sino al 27 gennaio 2024.

Detto *CERTIFICATO DI SICUREZZA* consente la navigazione in conformità con la categoria di progettazione CE (A, come già sopra precisato, ovvero senza alcun limite) con un massimo di nove persone a bordo (equipaggio compreso).

Proprietari dell'imbarcazione risultano essere

Il **fasciame**, le **strutture** (per quanto accertabile) e le **sovrastutture** sono stati riscontrati tutti in ottime condizioni. Pure in ottime condizioni si presenta il **ponte di coperta**, totalmente rivestito in *teak*. L'*opera viva*, la cui protezione antivegetativa risulta esser stata rinnovata nella primavera dell'anno scorso, è stata recentemente controllata ad imbarcazione galleggiante (e trovata tuttora in buone condizioni). Nell'occasione sono stati rinnovati gli *zunchi*.

I **mezzi di governo** (ruota e frenelli) risultano a posto. È stato riferito che le boccole del timone sono state rinnovate nel 2013 e che inoltre che le stesse sono state oggetto di un puntuale controllo nel 2021.

Scarichi e prese a mare hanno tutti valvole in ottime condizioni (tanto le valvole quanto i passaggi a scafo sono stati interamente rinnovati all'inizio del 2019). Esse risultano essere poi oggetto di manutenzione con regolare periodicità. La loro accessibilità è adeguata.

I tubi del WC formano collo d'oca di altezza appropriata.

I **mezzi di chiusura stagna** (portellini, finestrini, boccaportelli, ecc.) sono tutti integri e conformi alle normative vigenti.

Le **sistemazioni interne** comprendono un *saloncino* centrale, con zona cucina verso poppa sulla dritta ed area carteggio verso poppa sulla sinistra, due ampie cabine (una a prora ed una a poppa) ed un *locale d'igiene* che si apre sulla sinistra del passaggio tra *saloncino* centrale e cabina prodiera. I posti letto sono in totale sei (due in ciascuna delle due cabine ed altri due ricavabili nel *saloncino*).

Gli arredi sono curati ed in buone condizioni. Per quanto concerne la possibile pericolosità degli arredi stessi agli effetti della sicurezza antincendio, la situazione può considerarsi nella norma. La cucina è peraltro conformata in modo atto a minimizzare i pericoli d'ignizione.

L'**apparato motore** (le cui caratteristiche sono riportate nella prima pagina della presente *relazione* e che – come già sopra riferito – è stato installato all'inizio del 2019) si presenta in ottime condizioni.

Il tubo di scarico è installato in modo da impedire l'ingresso nel motore di acqua di mare.

L'impianto del combustibile è conforme alle norme di sicurezza.

L'elica di servizio è una *J-PROP* 19" a tre pale (orientabili). L'albero porta-elica (le cui boccole risultano esser state rinnovate l'anno scorso) è dotato di *taglia-cime*.

A bordo si conservano vari elementi (giranti, cinghie, guarnizioni, filtri, ecc.) che potrebbero consentire al caso piccole riparazioni senza dover ricorrere necessariamente ad officine esterne. Si dispone anche di un'elica (a pale fisse) *di rispetto*.

L'**impianto elettrico** [12 V CC] è adeguato ed in ottime condizioni.

Per quanto concerne l'**attrezzatura velica**, l'imbarcazione – armata, come già sopra ricordato, a *sloop* – è dotata di un **albero** in lega leggera. Si dispone poi di un *avvolgi-fiocco*

(marca *FURLEX*). Gli arganelli per la manovra delle vele (*winches*) sono di marca *LEWMAR*.

Il sartame e gli accessori (che risultano esser stati oggetto di un controllo puntuale, assieme all'albero, da parte di un professionista del settore l'anno scorso) sono apparsi in ottime condizioni.

La dotazione di **vele** è costituita da *Genoa avvolgibile 140%* (del 2016, in *Dacron*, di fabbricazione *EUROSAIL*), *randa* (del 2013, in *Dacron*, di fabbricazione *ULLMAN SAILS*, con *lazy bag*), *Code Zero*, *Gennaker* (in *Nylon*), "*working gib*" (del 2001, in *Dacron* e da una *tormentina* (del 2001, in *Dacron*). È stato riferito che tutte dette vele sono in buone condizioni

La **protezione contro gli incendi** è assicurata da tre estintori portatili (acquistati nel 2021, apparentemente carichi ed efficienti e periodicamente controllati).

Sulla paratia prodiera del vano motore è presente un foro (munito di apposito tappo) che, in caso di necessità, potrebbe consentire di intervenire con un estintore portatile senza dover aprire il vano medesimo.

La ventilazione del vano motore e dello spazio che alloga il serbatoio del combustibile è conforme alle normative di sicurezza.

Anche l'**impianto di alimentazione a gas**, la cui *tubolatura* è dotata di intercettazioni all'inizio ed alla fine del circuito, è conforme alle normative di sicurezza. È installato pure un impianto di rilevazione di perdite di gas (con allarme).

Le apparecchiature di bordo sono le seguenti:

- bussola di governo	marca <i>SUUNTO</i>	mod. non rilevabile (Ø 175 mm)
- orologio	" <i>FCC</i>	" non rilevabile (Ø 120 mm)
- barometro	" <i>FCC</i>	" non rilevabile (Ø 120 mm)
- Log, centralina del vento ed ecoscandaglio	" <i>RAYMARINE</i>	" <i>ST-60</i> (con ripetitore <i>MULTI</i> al tavolo di carteggio)
- radar combinato con localizzatore satellitare <i>GPS</i> e con <i>plotter</i> cartografico	" <i>RAYMARINE</i>	" <i>RL 80</i>
- altro localizzatore satellitare <i>GPS</i> con <i>plotter</i> cartografico	" <i>RAYMARINE</i>	" <i>C90W</i>
- pilota automatico	" <i>AUTOHELM</i>	" <i>ST 7000+</i> (con ripetitore <i>ST 6002+</i> al tavolo di carteggio)
- radiotelefono VHF	" <i>ICOM</i>	" <i>DSC</i> (con collegamento anche in <i>pozzetto</i>)
- ricevitore meteo <i>NAVTEX</i>	" <i>ICS ELECTRONICS</i>	" <i>6 PLUS / 4</i>
- <i>AIS</i> [<i>AUTOMATIC IDENTIFICATION SYSTEM</i> (con <i>GPS</i>)]	" <i>MCMURDO</i>	" <i>95</i>
- <i>EPIRB</i> [<i>EMERGENCY POSITION INDICATING RADIO BEACON</i>]	" <i>MCMURDO</i>	" <i>SMARTFIND G8 AIS</i>

Tutti gli strumenti e le apparecchiature sopra elencati risultano essere in buono stato di efficienza.

I **mezzi di esaurimento** sono costituiti da una pompa elettrica ed una a mano fissa. Numero e portata delle pompe appaiono adeguati.

Adeguato appare essere anche l'**armamento marinaresco** (ancora, catena e cavi di ormeggio). In particolare, l'ancora è del tipo *SPADE* e si hanno 50 metri di catena in acciaio zincato calibro 8, unita a 70 metri di cima *GLEISTEN GEOSQUARE POLYAMMIDE* diam 18 mm. L'arganello salpa-ancora (ad azionamento elettrico, con abbinata *campana di tonneggio*) è un *LEWMAR OCEAN*.

Quanto alla **compartimentazione stagna**, si ha la sola paratia *di collisione*, che appare essere effettivamente stagna.

I **serbatoi per il combustibile** (due, in acciaio inossidabile) sono sistemati in zona centrale ed hanno una capacità complessiva (dichiarata) è di 350 litri circa.

I **serbatoi per l'acqua** (due, in acciaio inossidabile) sono sistemati pur essi in zona centrale ed hanno una capacità complessiva (dichiarata) è di 380 litri circa.

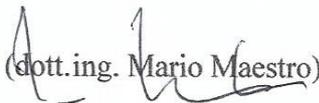
L'imbarcazione è dotata di un **battello di servizio** costituito da un *gomme* marca *BOMBARD* modello *AX3*.

L'imbarcazione appare **atta a navigare in condizioni di sicurezza**. Si tratta di un'imbarcazione costruita da un Cantiere ben noto per l'altissima qualità della sua produzione e che si presenta in **condizioni di conservazione e manutenzione** decisamente molto buone (che danno testimonianza delle invero non comuni attenzione e competenza con cui l'imbarcazione stessa viene mantenuta e curata). Il suo **stato generale** si giudica senz'altro **ottimo**.

Tenuto conto di tutte le sue caratteristiche, del suo stato generale e delle sue dotazioni, nonché delle attuali condizioni del mercato (in verità al momento alquanto variabile ed instabile), ma anche del fatto che si tratta di un'imbarcazione in genere assai apprezzata dagli intenditori e nel contempo pure della necessità di poter disporre sempre di adeguati margini in caso di danni parziali, si è dell'avviso che per essa un *valore di riferimento* adeguato e ragionevole possa venir indicato in una somma dell'ordine di Euro 150.000 / 170.000 [comprendendo circa Euro 1.000 per il battello di servizio].

La presente relazione di perizia deve intendersi limitata all'attestazione delle condizioni apparenti e generali dell'imbarcazione descritta, nello stato in cui esso si trova e giace al momento dell'ispezione ed è effettuata senza pregiudizio per le condizioni ed i termini di polizza.

Pertanto il controllo non può intendersi esteso alla verifica della funzionalità ed efficienza delle singole parti dello scafo, apparato di propulsione, dotazioni e strumentazioni che compongono l'imbarcazione, come eventualmente descritti, né all'accertamento di eventuali difetti e vizi occulti dei relativi materiali.


(dott.ing. Mario Maestro)

dott.ing. Mario Maestro

(Ruolo Nazionale Periti Assicurativi n. P000001737/2048)