

TRIBALE 95 CROSSOVER - TRIBALE YACHTS



Builder: [TRIBALE YACHTS](#)

LOA: 95' 0" (28.96 m)

Year Built: 2025

Beam: 24' 0" (7.47 m)

Model: 95 CROSSOVER

Min Draft: 19' 8" (6 m)

Price: \$11,869,295.31 USD Subject to change.

Max Draft: 24' 4" (7.42 m)

[See full listing on our website](#)

Location: Pisa, Italy

Cruising Speed: 19 Knots (21.86 MPH)

Max Speed: 23.50 Knots (27.04 MPH)

TABLE OF CONTENTS

OVERVIEW 3

SPECIFICATIONS 5

 Basic Information 5

 Dimensions 5

 Speed, Capacities and Weight 6

 Accommodations 6

 Hull and Deck Information 6

 Engine Information 7

GALLERY 8

DETAILED DESCRIPTION 14

CONTACTS 40

OVERVIEW

The Tribale 95 arrives as a masterpiece of nautical design, a custom motor yacht commissioned and completed in 2025 by the renowned Tribale Yachts. Stretching 28.96 meters — approximately 95 feet — this vessel is an elegant synthesis of luxury and sea-going capability, its proportions speaking as loudly as its refined finishes.

Built from a carefully selected array of premium materials, the Tribale 95 presents itself as an architectural statement upon the water. Tribale Yachts' reputation for inventive styling and meticulous workmanship is evident in every surface and seam, where aesthetic grace is matched by purposeful engineering to deliver both beauty and enduring function.

Yet its length is only part of the story. The true distinction of the Tribale 95 is found in the seamless union of opulence and versatility: it offers the generous volume, reassuring stability, and comprehensive amenities of larger yachts while retaining the agility and responsive handling more typical of smaller craft. This balance enables guests to revel equally in extended ocean passages and swift coastal jaunts, enjoying both exploration and ease.

Accommodations aboard the Tribale 95 are designed for indulgent comfort. Several sophisticated cabins provide private sanctuaries for guests, each appointed with elegant décor, contemporary fittings, and an array of modern conveniences to ensure restful privacy and refined living. The spacious saloon is exquisitely arranged, marrying contemporary touches with classic yachting character to create an inviting center for social life. A well-considered bar, dining area, and lounge offer versatile settings for entertaining, conducting business, or simply sharing quiet moments with family and friends during seaborne retreats.

Outside, the yacht expands the experience of alfresco living with generous decks laid out for lounging, dining, and recreation. The exterior spaces are

equipped with high-end features including expansive sun pads, a hot tub, and an onboard bar, all oriented toward taking in panoramic ocean views and the restorative rhythms of the sea.

Performance on the Tribale 95 is commanding. Fitted with advanced, high-quality engine systems from Tribale Yachts, the yacht delivers impressive speed potential while maintaining a smooth, comfortable cruising tempo and the capacity to attain exhilarating top speeds when desired. Every passage is enhanced by cutting-edge navigation systems and top-tier stabilizers that work in concert to ensure safety, comfort, and confident handling in a variety of conditions.

Sustainability is a clear priority in the yacht's design. Built to align with current global eco-friendly standards, the Tribale 95 incorporates systems and equipment intended to minimize environmental impact and promote energy efficiency, reflecting modern expectations for responsible yachting.

Equipped with state-of-the-art technology for navigation, entertainment, and convenience, the Tribale 95 epitomizes Tribale Yachts' commitment to innovation. The vessel's enduring appeal is a testament to a bold vision and steadfast pursuit of excellence, making it an outstanding choice for discerning yacht owners and ocean lovers.

More than a means of transport, the Tribale 95 stands as a symbol of sophistication, performance, and fine craftsmanship. Explore yacht sales in the current boat location and seize the opportunity to acquire a yacht that promises an extraordinary sea-faring experience.

SPECIFICATIONS

Basic Information

Category:
Motor yachts

Year Built:
2025

Sub category:
Expedition Yachts

Country:
Italy

Model Year:
2025

Dimensions

LOA:
95' 0" (28.96 m)

Beam:
24' 0" (7.47 m)

Min Draft:
19' 8" (6 m)

Max Draft:
24' 4" (7.42 m)

Speed, Capacities and Weight

Cruise Speed:

19 Knots (21.86 MPH)

Water Capacity:

422.68 Gallons

Max Speed:

23.50 Knots (27.04 MPH)

Fuel Capacity:

3434.24 Gallons

Gross Tonnage:

210 Pounds

Accommodations

Sleeps:

7

Crew Berths:

5

Total Heads:

6

Hull and Deck Information

Hull Material:

Fiberglass and Plastic Yachts

Hull Designer:

Tribale Yachts

Deck Material:

Fiberglass Sandwich

Interior Designer:

Michele Dragoni

Hull Configuration:

Fast Displacement Hull

Engine Information

Engines:

2

Engine Type:

Inboard

Manufacturer:

MAN

Fuel Type:

Diesel

GALLERY













DETAILED DESCRIPTION

Technical specifications

The yacht's technical architecture is a testament to meticulous engineering, beginning with a hull expertly constructed in glass reinforced plastic whose mechanical and chemical laminate properties are verified to CE Rules or Classification Society procedures where appointed, and executed in a monohedral form that couples an efficient system of longitudinal framing across bottom and sides with girders, bulkheads and web frames to deliver exemplary transverse rigidity. The bottom is single-skin while the sides are sandwich, and all local reinforcements—including fore sections, machinery foundations, shaft brackets, internal casings within accommodation areas, bow thruster tunnel and rudders—are specially engineered, with vinyl ester resin applied as the initial coats across the entire laid-up lamination. Decks, hull sides and superstructure are produced as a closed-cell foam cored sandwich with a predominantly transversal structure to optimize both strength and weight. Two structural GRP bulkheads create three watertight compartments, with structural bulkheads in GRP per Classification rules and compartmenting bulkheads in sandwich with plywood or PVC cores, while structural double-bottom tanks are arranged for fuel oil, fresh water, grey water and black water in accordance with the capacity plan. Engine foundations are formed by high-density PU-cored longitudinal girders into which metallic foundations are inserted, these girders running fore and aft to become integral to the bottom girder structure. A top-hinged, hydraulically operated transom garage door provides access to the tender bay, and forward of the watertight collision bulkhead a capacious chain locker accommodates anchor chains to CE or Classification requirements; hawse pipes are in stainless steel AISI 316L with half-round ends in anchor pockets and at deck level and a chain washer is

fitted. GRP rubstrakes are molded to protect main deck windows, and a GRP roll bar-shaped mast supports antennas and radomes for navigation and communications, together with masthead anchor lights and ancillary antennas. On deck, natural teak graces the main deck and flybridge in a traditional twelve millimetre finished thickness, laid with king planks and margin boards and glued down with five millimetre seams filled with a black rubber compound, while bulwarks on main deck and flybridge are in GRP with stainless-steel handrails to the Builder's standard. Ground tackle is managed by two stainless-steel 400 V electric double-speed windlasses, Maxwell or Italwinch or similar, each fitted with a gypsy for fourteen millimetre anchor chain and vertical shafts operating through a wandering lead, and the specification includes two galvanized steel SHHP Posidonia or similar anchors at one hundred thirty-five kilograms each, each served by two hundred metres of fourteen millimetre galvanized stud-link chain in full compliance with CE or Classification requirements. Two stainless-steel 400 V electric double-speed capstans, Maxwell or Italwinch or similar, are provided with a bulwark-mounted control panel and a rubber-coated switch at deck level. Mooring hardware comprises six bollards—two aft, two at the bow and two amidships—and eight fairleads—two aft, four at the bow and two amidships—with lines supplied including one hundred sixty metres of polyester and polyamide mooring line at thirty millimetre diameter and one hundred metres of polyester and polyamide towing line at thirty millimetre diameter. Portlights and fixed windows are fabricated in AISI 316 stainless with tempered glazing and removable deadlights and are of the non-easy-opening type as shown on the exterior profile, with two aft main deck bulwark gates granting access to the gangway and stern platform crafted in stainless-steel bars and glass with stainless-steel hinges, dogs and secure hold-open. Exterior closures include an array of automatic tempered-glass sliding doors and auxiliary manual doors positioned per the General Arrangement, all secured in the open position with makers such as Nautilus, Opac, Besenzoni or equivalent

approved by CE or Classification. A tempered-glass windshield crowns the forward wheelhouse bridge and the stern tender garage houses a large upper-hinged hatch with an integrated tender launch and recovery system by Pincraft, Besenzoni or equivalent, while boarding is via a telescopic hydraulic stern gangway with a five metre extension and remote control by Pincraft, Besenzoni, Sanguineti or similar. The yacht's backlit name and port of registry are fitted on the transom, all windows are dimensioned and positioned per the General Arrangement and Profile with thicknesses to CE or Classification requirements and wheelhouse front windows carry wipers with freshwater washing for each. A pneumatic horn by Marco or equivalent and two remote-controlled searchlights by Sunshin or equivalent are installed, and a transom flagpole and bow jack staff are in painted aluminium or polished stainless steel to the Builder's standard. Dacron covers are supplied for the flybridge console, wheelhouse windows, outdoor furniture and sunpads, with tender and water toy covers supplied by the Owner if any; supplied fenders include ten Polyform F6 cylindrical and four Polyform A5 balloon types with six stainless-steel fender holders fitted with cleats and a service rail on each side of the wide-body area for cleaning operations, and portable fire extinguishers and fire hoses with nozzles are fitted per CE or Classification alongside a full set of rescue and safety equipment.

Acoustic and vibration comfort are engineered from the outset: main mechanical equipment is installed on resilient mounts, main engines and reduction gears are elastically mounted on extra-rigid foundations, and all main pipes are secured on rubber-lined brackets while generators are elastically mounted and enclosed in supplier-supplied sound shields. Guest cabin floors are supported on elastic frames as floating floors underlined with noise insulation; bilges in the bow thruster, engine room and rudder areas are treated with special damping materials and insulation is strategically placed to reduce airborne noise at engine room bulkheads and ceilings. The engine room is comprehensively insulated with damping materials covering ceiling,

sides and bulkheads, exhaust pipes are wrapped in ceramic composite and clad in stainless steel, and all materials comply with CE or Classification. Throughout accommodations, hull sides receive noise-reduction paint and insulation per CE or Classification. Interior partitions are built of plywood and lightweight foam-fiberglass sandwich panels, ceilings carry noise-reduction paint and insulation, and lower-deck floors are floating on rubber in foam-fiberglass sandwich with underlay beneath carpets for additional attenuation.

Systems engineering is comprehensive and redundantly configured. Fuel capacity totals thirteen thousand litres, comprising two fiberglass structural tanks in the double bottom beneath guest cabins totaling ten thousand litres and two light-alloy day tanks located port and starboard forward in the engine room totaling three thousand litres, each tank fitted with inspection manholes, vent pipes and remote level gauges. Amidships fuel inlets port and starboard are recessed in the superstructure delivering by gravity to the main structural tanks and transferring to the day tanks via two electric pumps or, in emergency, a manual pump, with the two electric fuel pumps in the engine room powered respectively by 380 V AC three-phase 50 Hz and 24 V DC. Main engines and generators draw from the day tanks with return lines and fuel polishing provided via a twin Separ filter system for each main engine and a single Racor filter for each generator, and emergency cut-off quick-closing valves with remote control outside the engine room are fitted on the day tanks' diesel supply lines. All fuel transfers are remotely controlled from the wheelhouse with an emergency manual backup in the engine room, all piping is stainless steel, and an optional automatic boat trimming system can maintain target trim either fully automatically via a trim sensor that actuates valves and pumps or semi-automatically via a crew command panel. The lubricating oil system uses two light-alloy tanks to PE UNI 3575 in the engine room—a clean lube oil tank of approximately two hundred litres and a dirty lube oil tank of approximately one hundred twenty litres—with high-level

alarm for dirty and low-level alarm for clean; piping is flexible and/or stainless steel and a 220 V AC 50 Hz pump facilitates suction of dirty oil from main engines and generators to the dirty tank, filling from the clean tank and pumping dirty oil ashore via a shore connection. The potable water system features one structural fiberglass tank of approximately one thousand six hundred litres with a remote level gauge in the galley, a shore connection with pressure-reducing valve and two rubber-mounted 220 V AC 50 Hz pressure pumps; main lines are in PVC or Fusiotherm with distribution to showers and sinks in Alupex, GF or similar, and optional treatment includes a UV filter on pump delivery and/or a silver ion disinfection system at the tank inlet. Hot water is provided by two 380 V AC 120-litre water heaters with pressure relief valves and a 220 V AC 50 Hz single-phase circulating pump, with hot water piping insulated to match cold lines. Freshwater autonomy is extended by an Idromar MC3J or equivalent reverse-osmosis watermaker complete with gauges, filters and both high- and low-pressure pumps producing approximately one hundred eighty litres per hour. Black and grey water are handled via a distributed system of compact transfer tanks (Tecma or Jets) collecting discharges from showers, sinks, bidet and toilets and automatically transferring to the structural holding tank by internal pumps, with optional treatment to IMO, MED or USCG standards by Hamann, Tecnicomar or similar prior to overboard discharge and an optional fat trap near the galley; the galley sink may discharge to tank or directly overboard via a three-way valve and a shore discharge connection with international flange is plumbed from the structural tank. Each transfer tank has an eighteen-litre capacity with electric level sensor and solenoid valve operating at 24 V, manifolds and discharges are in high-density polyethylene with manifolds at DN 50 and discharges at DN 40 or DN 32, and the structural tank breathes via a polyethylene DN 65 air vent and a two-inch Matrix-type smell filter or similar. Toilets are Tecma type and bidets Ideal Standard or similar. Bilge and fire protection include level sensors in each bilge compartment monitored on a Bilge Alarms panel in the

wheelhouse, separate bilge suction for each watertight compartment via a manifold served by a 380 V AC three-phase 50 Hz electric bilge pump supplemented by a submerged automatic bilge pump in each compartment, with the main pump doubling for seawater firefighting and anchor chain washing, firefighting pipework in cupronickel and an engine room protected by a fixed manual FM200 or similar system approved by CE or Classification alongside portable extinguishers; the fixed system incorporates a discharge delay up to thirty seconds for personnel evacuation or per flag, automatic closure of engine room ventilation air inlets and visual and audible alarms, while for commercial use an optional diesel emergency fire pump on the main deck outside the engine room is supplied with fuel for four hours' operation. Climate control is sized to a design load of approximately one hundred ninety-two thousand BTU based on summer conditions of thirty-eight degrees Celsius ambient at eighty-five percent relative humidity with twenty-three degrees Celsius and fifty-five percent RH inside and maximum sea water at thirty-two degrees Celsius, and winter conditions of four degrees Celsius ambient with twenty degrees Celsius and thirty percent RH inside and minimum sea water at ten degrees Celsius. The system is a Frigomar or Condaria or equivalent reverse-cycle marine chiller with multiple independent condensing units feeding independent fan coils throughout so that each fan coil can be isolated for maintenance without interrupting the rest of the system. Optional mechanical ventilation for commercial rules provides dedicated fresh air changes with one four hundred seventy cubic metres per hour unit for guests and a separate two hundred fifty cubic metres per hour unit for crew while three six hundred ten cubic metres per hour exhausters extract air from the bathrooms. Sea water piping is in ninety/ten cupronickel, chilled water circulation piping is copper fully insulated with thirteen millimetre anti-condensation rubber, and each fan coil drains to dedicated transfer tanks leading to the structural grey water tank. System pumps are driven by 380 V AC three-phase 50 Hz motors and the chiller employs multiple forty-eight

thousand BTU, 3.8 kW compressors served by one self-priming seawater cooling pump and one circulating pump with a CUNI sea water heat exchanger. Approximately twenty 220 V AC single-phase 50 Hz fan coils with three-way valves, individual thermostats and speed control are distributed per the final layout with a dedicated fan coil for defrosting the front wheelhouse windows. The electrical and electronics suite is engineered and installed to CE or Classification standards with components selected and located for protection against water, oil, humidity and vibration and arranged for service access. A monitoring system on a fifteen-inch touchscreen integrates AC and DC power supply control, navigation lights and searchlight, fuel tank levels and alarms with pump control, potable water and black and grey water levels and alarms with pump control, engine room blower control, hatches, doors and porthole alarms, general alarms, fire and smoke alarms, generator power visualization, bilge alarms, horn, wipers and intercom, the optional fuel balancing system, CCTV selection and PTZ control, intercom control, autopilot control, trim tabs position visualization, instrument lights dimming and air conditioning status visualization. Winglet sub-panels provide engine controls, steering takeover, rudder position, bow thruster command, engine RPM display, horn command, trim tabs control, searchlight command and winch control. Main power and lighting are 400 V AC 50 Hz three-phase with three insulated conductors while emergency lighting, alarms and communications are 24 V DC with insulated two-wire circuits. AC power is supplied by two diesel generator sets of fifty kW each at 50 Hz or by shore connection at 400 V three-phase 50 Hz, 63 A, with twin generators including water separators and delivering automatic paralleling and seamless transfer between ship and shore; makers such as Onan or Kohler at fifty kW and 50 Hz, three-phase, 1,500 RPM full-load continuous rating and 24 V DC starting are specified. Electrical motors are, where possible, 400 V AC three-phase 50 Hz with others at 220 V AC single-phase 50 Hz as necessary, all resiliently mounted and ventilated. All wires are labelled at terminations, watertight bulkhead penetrations preserve

watertight integrity, AC distribution sub-panels are located to minimize wire runs and weight, ground-fault circuits are included as necessary, and equipment carries engraved nameplates. The main switchboard in the engine room is built in light alloy with hinged front panels and quick-release locks for access, ventilation grilles either side and a physical separation of high-voltage and 24 V sections. Lighting is comprehensive to the Builder's standard with fittings by Cantalupi, BCM, Metalstyle, Palagi or equivalent; exterior lights are waterproof and mounted overhead on superstructure ceilings and at foot level, normal lighting is 220 V AC with 24 V DC emergency lighting that automatically engages upon AC failure and all circuits are breaker-protected. Switches are Bticino, Vimar or similar in accommodations and waterproof types in technical and exterior areas. Navigation lights meet COLREG 72 and commercial vessel rules if requested with acoustic and visible failure alarms at the wheelhouse panel and the full suite includes masthead white, port red, starboard green, stern white, anchor white and NUC red lights. Batteries supplied total approximately five hundred sixty ampere-hours for services, approximately four hundred twenty ampere-hours at 24 V for main engine starting in two separate groups, approximately four hundred twenty ampere-hours for emergency loads such as lights and horn, and approximately one hundred twenty ampere-hours at 24 V for generator starting, with final capacities set by the completed electrical balance; charging is via alternators on each main engine and generator plus one automatic 24 V 75 A charger for service batteries, two automatic 24 V 25 A chargers for main engine start batteries and one automatic 24 V 25 A charger for emergency light and alarm batteries. Navigation, communication and control equipment are specified to a Raymarine or equivalent standard including one 12 kW, 72 nm radar at the wheelhouse with a six-foot open array aerial and one 15" monitor, one cartography system with two 15" monitors, one echosounder with dual-frequency transducer and one SATNAV GPS with LCD display; the log and wind package includes one wind/log/depth system with a solid-state wind

sensor, a speed and water temperature sensor and two digital multifunction displays, autopilot is supplied as one complete system and a Ritchie magnetic compass is installed. Communications include one Class A VHF at the wheelhouse and an intercom system with two master stations, three speakers positioned fore, stern and wheelhouse and one engine room speaker with headset. CCTV is integrated into the monitoring system with a dome camera in the engine room, one IP66 dome camera with integral motion detector at the stern, one touchscreen for camera selection and one fourteen-inch LCD TFT display in the crew mess. Television and entertainment details are provided on request and a domotic system on the main deck manages curtain operations, air conditioning and lighting control and crew call. Reception includes one satellite TV system (Starlink) or equivalent, one Naval MK20 terrestrial TV antenna, one Naval AM/FM VPA 30 and Wi-Fi coverage for the lower deck and main deck. A comprehensive grounding system of copper strips bonds all motors, metallic pipes and structures and an adequate number of zinc anodes protect underwater metal fittings from galvanic corrosion.

Propulsion and maneuvering are provided by two MAN turbocharged, aftercooled four-stroke marine diesel main engines as described in Chapter 003, installed on dedicated foundations and equipped with liquid coolers, exhaust gas turbines, aftercoolers, oil heat exchangers, fuel and oil filters, expansion tanks, fuel feeding pumps, sea water pumps, PTOs as necessary, control panels, oil pressure gauges and cooling water temperature gauges. Each engine drives a flange-mounted ZF 3055V reduction gearbox ensuring outward ship rotation of the propellers. Shaft lines comprise two Marinox 17 stainless steel shafts of about one hundred millimetre diameter with Simplan or equivalent shaft seals, stern tubes and struts in high-quality bronze alloy and water-cooled bearings. Thrust is delivered via two five-blade propellers of about one thousand two hundred millimetre diameter in Nibrall designed by Detra or Rolla. Steering is hydraulic or electric, operating twin rudders by actuators linked to the rudder shafts via a connector rod and integrated with

the autopilot, and a hydraulically operated emergency steering system approved by Classification provides redundancy. The two semi-compensated airfoil-section rudders are located in the propeller wash and built in stainless steel with shafts and connector rod likewise in stainless. Trim is controlled by stainless-steel trim tabs with proper stiffening, hydraulically operated via an electro-hydraulic power pack although an intruder system may be installed as an alternative, with trim tab position gauges on the wheelhouse console. For close quarters, an electric bow thruster is fitted forward with a fiberglass tunnel of sixteen inches diameter and CuNiAl three-blade propellers, maker ABT or equivalent, complemented by a stern thruster, both controlled from the wheelhouse console and flybridge. At rest and underway stabilization is provided by an electrically driven Zero Speed Stabilizer plant by ABT, CMC or equivalent.

Joinery and interiors are crafted to the Builder's Interior Design or, if requested and engaged by the Owner, to an independent designer working within this specification, defined cost allowances and the Builder's schedule, with upgrades quoted as extras and late information regarded as permissible delay affecting delivery. Layouts conform to the contractual General Arrangement and all appliances, TV and stereo equipment, climate and ventilation, lighting, alarms, detectors and panels are harmoniously integrated. Floor finishes include carpet in the Owner's suite, guest cabins, hallways and stairs per shipyard sample with parquet in the saloon and dining room and carpet in crew areas as per shipyard sample; all carpets carry acoustic underlay and are edge-bound or secured beneath furniture as needed. Marble floors are installed in the Owner's bathroom, guest bathrooms and day heads while vinyl or rubber floors feature in the galley, pantries, laundry and crew bathrooms; the wheelhouse floor is varnished wood and shower floors incorporate a drip pan with a varnished teak grating. Skirting boards are wood adjacent to carpet, vinyl and wood floors with marble skirtings matching marble floors. Walls are finished in refined wood species emblematic of the Italian yachting

tradition—oak, cherry, Tanganyika, mahogany or equivalent—with select upholstered panels in fabric or leather within cost limits and bathrooms and galley featuring lacquered panels, crew areas using Formica or lacquered finishes. Fixed furniture—cupboards, drawers, consoles, nightstands, washbasin units and desks—follows the General Arrangement and Builder's standards built in timber or marine-plywood veneers of selected woods with dedicated stowage outfitted with plexiglass retainers for glasses, dishes, cutlery and china, vanity tops in marble across bathrooms and day heads, and galley worktops in granite or stainless steel. Loose furniture is supplied by the Builder to the General Arrangement and within the shipyard's cost allowances. Interior doors are double-panel plywood with hold-open stoppers and finishes matching adjacent walls, ceilings lacquered or upholstered in fabric or leather within cost limits and lighting featuring elegant LED spotlights inside and out with refined reading lamps by BCM, Metalstyle, Cantalupi or equivalent; switches and sockets are B-Ticino or Vimar Living. Subtle strip LEDs grace window wells and undersides of beds, wardrobes illuminate automatically with courtesy lights and a dedicated drawing defines every fixture, switch and outlet. All windows and portholes except the wheelhouse windows carry curtains optionally lined for blackout, with electric curtains in the main saloon and Owner's cabin. Sanitaryware is by Pozzi Ginori, Ideal Standard, Cesame, Tecma, Jets or equivalent while taps and accessories are by Ideal Standard, Grohe, Jado or equivalent, and hardware is marine-grade with positive closures and stoppers where appropriate. Mattresses are custom spring type with clearance to frames; pillows and bed covers are supplied for each bed while bed linens and blankets are excluded. Domestic appliances are premium and include two Maytag refrigerator/freezers or equivalent, a Miele five-burner induction cooktop, Miele overhead hood, Miele electric oven, Miele microwave, Miele dishwasher, Miele washer and dryer, one Scotsman ice maker and one refrigerator for the main saloon plus one refrigerator for the aft deck. Final refinements include safes in the Owner's and Captain's cabins, sunbathing

mattresses and exterior sofa cushions upholstered in Sunbrella or equivalent exterior-grade fabric.

Технические характеристики

Техническая архитектура яхты демонстрирует высочайший уровень инженерии, начиная с корпуса, искусно выполненного из стеклопластика, механические и химические свойства ламинатов которого проверены в соответствии с Правилами CE или процедурами Классификационного общества при назначении, и выполненного в монохedralной форме, где эффективная система продольных ребер жесткости днища и бортов работает в едином ансамбле с поясами, переборками и рамами для достижения выдающейся поперечной жесткости. Днище выполнено в монокожухе, борта — сэндвич-конструкцией, а все локальные усиления — включая носовые секции, фундаменты машин, кронштейны валов, внутренние кожуха в жилых зонах, туннель под носовой струной и рули — специально инженерно проработаны; первые слои уложенного ламината выполнены из винил-эфирной смолы. Палубы, борта и надстройка выполнены в виде сэндвича с закрытоячеистым пеноматериалом в сердцевине и преимущественно поперечной структурой для оптимального сочетания прочности и веса. Две конструктивные переборки из GRP делят корпус на три водонепроницаемых отсека: конструктивные переборки выполнены из GRP согласно правилам Классификации, перегородки отсеков — в сэндвич-конструкции с фанерной или ПВХ сердцевинной, а в конструктивном двойном дне размещены танки для дизельного топлива, пресной воды, серых и черных сточных вод в соответствии с планом емкостей. Фундаменты двигателей формируются продольными поясами с сердечником из PU высокой плотности, в которые вставлен металлический фундамент; эти пояса проходят вдоль корпуса, становясь неотъемлемой частью

конструкции днищевого пояса. В кормовой части устанавливается верхнепетлевая гидравлическая герметичная дверь гаража для тендеров; перед водонепроницаемой столкновительной переборкой расположен вместительный цепной бот с размещением цепей якоря по требованиям CE или Классификационного общества, входы для цепей выполнены из нержавеющей стали AISI 316L с полукруглыми концами в карманах якорей и на уровне палубы, предусмотрена цепоочистительная установка. Для защиты окон главной палубы смоделированы GRP бортовые упоры, а GRP-стойкообразная мачта поддерживает антенны и радомы навигационного и коммуникационного оборудования вместе с мачтовыми огнями и вспомогательными антеннами.

На палубах натуральный тиковый настил украшает главную палубу и флайбридж при традиционной толщине отделки двенадцать миллиметров, уложенный с использованием кинг-планок и бордовых планок и приклеенный с швами пять миллиметров, заполненными черным резиновым составом; бортовые переборки главной палубы и флайбриджа выполнены из GRP со стальными поручнями из нержавеющей стали по стандарту Верфи. Якорное снабжение включает две нержавеющей электрические лебедки 400 V с двуступенчатым редуктором, Maxwell или Italwinch или аналогичные, каждая с трещеткой под цепь четырнадцатимиллиметрового сечения и вертикальными валами с хитрой проводкой, а в спецификацию входят два оцинкованных стальных якоря SHHP Posidonia или аналогичные весом сто тридцать пять килограммов каждый, обслуживаемые по двести метров четырнадцатимиллиметровой оцинкованной цепи с дорожкой, что полностью соответствует требованиям CE или Классификации. Две нержавеющей электрические кнехтовые лебедки 400 V с двуступенчатым редуктором, Maxwell или Italwinch или аналогичные, снабжены панелями управления на борту и резиновыми переключателями на палубе. Швартовное оснащение включает шесть кнехтов — два у кормы, два на

носу и два посередине — и восемь рывов — два у кормы, четыре на носу и два посередине; поставляемые линии включают сто шестьдесят метров швартовного каната из полиэстера и полиамида диаметром тридцать миллиметров и сто метров буксировочного каната из полиэстера и полиамида диаметром тридцать миллиметров. Портлайты и неподвижные окна изготовлены из нержавеющей стали AISI 316 с закаленным остеклением и съемными деплайтами; два кормовых борто-прохода главной палубы обеспечивают доступ к трапу и кормовой платформе, выполненной из стальных прутьев и стекла со стальными петлями, защелками и фиксатором открытого положения. Наружные закрытия включают ряд автоматических раздвижных дверей из закаленного стекла и дополнительные ручные двери, расположение которых соответствует Генеральной планировке, все они фиксируются в открытом положении и изготовлены изготовителями типа Nautilus, Oрас, Besenzoni или эквивалентными, одобряемыми СЕ или Классификацией. Ветровое стекло рубки выполнено из закаленного стекла, а в кормовом тендерном гараже предусмотрен большой верхнепетлевой люк и интегрированная система спуска и подъема тендера от Pincraft, Besenzoni или эквивалентного производителя; посадка производится по телескопическому гидравлическому кормовому трапу с выдвиганием пять метров и дистанционным управлением от Pincraft, Besenzoni, Sanguineti или схожих поставщиков. На транце размещено подсвеченное название яхты и порт приписки, все окна выполнены в соответствии с размерами и расположением по Генеральному виду и имеют толщины согласно требованиям СЕ или Классификации, а передние окна рулевой рубки оснащены стеклоочистителями с пресной водой для каждой. Установлен пневматический гудок марки Marco или аналогичный и две дистанционно управляемые прожекторные установки Sunshin или эквивалентные, флагшток на транце и бушприт выполнены из окрашенного алюминия или полированной нержавеющей стали по

стандарту Верфи. Поставляются Dascon-чехлы для консоли флайбриджа, окон рубки, уличной мебели и матрасов для загара, а чехлы для тендера и водных игрушек, если есть, поставяет Владелец; поставляемые отбойники включают десять цилиндрических Polyform F6 и четыре баллонных Polyform A5, с шестью держателями отбойников из нержавеющей стали с кливтами и сервисной рейкой по каждой стороне широкой зоны корпуса для операций по очистке. Переносные огнетушители и пожарные рукава с насадками установлены в соответствии с СЕ или Классификацией, а полный комплект спасательного и защитного оборудования поставляется соответственно.

Акустический комфорт и подавление вибраций заложены изначально: основное механическое оборудование установлено на упругих опорах, главные двигатели и редукторы эластично смонтированы на сверхжестких фундаментах, все магистральные трубопроводы закреплены на кронштейнах с резиновыми вставками, а генераторы эластично смонтированы и заключены в поставляемые поставщиком шумозащитные кожухи. Полы гостевых кают опираются на упругие рамы в виде плавающих полов с шумопоглощающей подложкой; корпуса в районе носового подруливающего устройства, машинного отделения и рулевого устройства обработаны специальными демпфирующими материалами, а изоляционные материалы стратегически размещены для снижения воздушного шума на переборках машинного отделения и потолках. Машинное отделение полностью изолировано специальными демпфирующими материалами по всем поверхностям; потолок, борта и переборки имеют звуко- и теплоизоляцию, выпускные трубы обмотаны керамическим композитом и облицованы нержавеющей сталью, материалы соответствуют требованиям СЕ или Классификации. Во всех жилых помещениях борта корпуса покрыты шумопоглощающей краской и изоляцией согласно СЕ или Классификации. Внутренние перегородки выполнены из фанеры и легких сэндвич-панелей из пенофибробетона,

верхние поверхности потолков покрыты шумопоглощающей краской и изоляцией, а на нижней палубе все полы сделаны плавающими на резине, в сэндвич-структуре из пенофибры, с подстилкой под ковры для дополнительного шумопонижения.

Инженерные системы выполнены комплексно и с резервированием. Топливная емкость составляет тринадцать тысяч литров, распределенных на два стеклопластиковых конструктивных танка в двойном дне под гостевыми каютами общим объемом десять тысяч литров и два легкосплавных дневных бака, расположенных по левому и правому борту в носовой части машинного отделения, суммарно три тысячи литров; все баки оснащены смотровыми люками и вентиляционными трубами с удаленными датчиками уровня. Сливные горловины для топлива по миделю слева и справа расположены в надстройке и по гравитации подают в конструктивные баки с последующей перекачкой в дневные баки двумя электрическими насосами или в аварийном режиме ручным насосом; два электрических топливных насоса в машинном отделении питаются соответственно от 380 V AC трехфазной сети 50 Hz и 24 V DC. Главные двигатели и генераторы питаются из дневных баков с возвратом в них, предусмотрена система очистки топлива с двумя Separ-фильтрами на каждый главный двигатель и одним Racor-фильтром на каждый генератор, а на линиях питания дизелем из дневных баков установлены аварийные быстрозакрывающиеся клапаны с дистанционным управлением вне машинного отделения. Все топливные перекачки дистанционно контролируются с рулевой рубки с аварийным ручным резервом в машинном отделении, все трубопроводы выполнены из нержавеющей стали, а в опции предусмотрена автоматическая подрезка осадки путем перекачки топлива для поддержания целевой осадки полностью автоматически через датчик или полуавтоматически через панель управления экипажа. Система смазочных масел использует два легкосплавных бака по PE UNI 3575 в машинном отделении: чистый бак

примерно двести литров и грязный бак примерно сто двадцать литров с сигнализацией высокого уровня для грязного и низкого уровня для чистого; трубопроводы гибкие и/или из нержавеющей стали, а насос 220 V AC 50 Hz позволяет отсасывать грязное масло из главных двигателей и генераторов в грязный бак, заполнять двигатели из чистого бака и перекачивать грязное масло на берег через береговое соединение. Система питьевой воды включает один конструктивный стеклопластиковый бак примерно на тысячу шестьсот литров с удаленным датчиком уровня в камбузе, береговое подключение с редукционным клапаном давления и два резиномонтированных насоса 220 V AC 50 Hz; магистрали выполнены из PVC или Fusiotherm с разводкой к душам и мойкам в Alupex, GF или аналогичных материалах, опциональная обработка может включать UV-фильтр на выходе насоса и/или систему обеззараживания серебряными ионами при входе в бак. Горячая вода обеспечивается двумя водонагревателями 380 V AC по 120 литров с предохранительными клапанами и циркуляционным насосом 220 V AC 50 Hz в однофазном исполнении, трубопроводы горячей воды утеплены согласно холодным. Автономность пресной воды расширена опреснительной установкой Idromar MC3J или аналогичной, оснащенной манометрами, фильтрами и насосами высокого и низкого давления с производительностью примерно сто восемьдесят литров в час. Черные и серые сточные воды собираются распределенной системой компактных перекачивающих баков (Теста или Jets), собирающих стоки от душей, раковин, биде и туалетов и автоматически перекачивающих в конструктивный накопительный бак внутренними насосами; опционально черные и серые воды могут подвергаться очистке по стандартам IMO, MED или USCG производителями Hamann, Tecnicomar или аналогичными перед сбросом за борт, вблизи камбуза при необходимости устанавливается жируловитель. Слив от кухонной раковины может идти в бак или непосредственно за борт через

трехсторонний клапан, предусмотрено береговое соединение для слива со стандартным фланцем. Каждый перекачивающий бак имеет емкость восемнадцать литров с электрическим датчиком уровня и соленоидным клапаном на 24 V, коллектора и выпускные трубы выполнены из полиэтилена высокой плотности, коллектора DN 50, выпускные линии DN 40 или DN 32, конструктивный бак вентилируется через полиэтиленовый воздуховод DN 65 и двухдюймовый Matrix тип фильтра запахов или аналогичный. Туалеты — типа Тесма, биде — Ideal Standard или аналогичные. Система откачки воды и пожаротушения оснащена датчиками уровня в каждом откачиваемом отсеке, контролируемые на панели Bilge Alarms в рулевой рубке; каждый водонепроницаемый отсек имеет отдельный всасывающий коллектор, обслуживаемый электрическим насосом 380 V AC трехфазным 50 Hz, дополненным погружным автоматическим откачивающим насосом в каждом отсеке, при этом основной насос дублирует функции морского пожаротушения и промывки якорной цепи. Пожарные магистрали выполнены из купроникеля с рукавами и насадками согласно СЕ или Классификации, машинное отделение защищено стационарной ручной системой FM200 или аналогичной, одобренной СЕ или Классификацией, вместе с переносными огнетушителями в гостевых и технических помещениях; стационарная система включает задержку сброса до тридцати секунд для эвакуации персонала (или в соответствии с флагом), автоматическое закрытие воздушных притоков машинного отделения и визуальную/звуковую сигнализацию. Для коммерческого использования по опции поставляется дизельный аварийный пожарный насос на главной палубе вне машинного отделения с топливом на четыре часа работы.

Климатическая установка рассчитана на проектную нагрузку примерно сто девяносто две тысячи BTU с учетом летних условий: тридцать восемь градусов Celsius внешней температуры при восемьдесят пять процентах

относительной влажности и внутренней целью двадцать три градуса Celsius и пятьдесят пять процентов RH при максимальной температуре морской воды тридцать два градуса Celsius; и зимних условий: четыре градуса внешней температуры при внутренней цели двадцать градусов и тридцать процентов RH и минимальной морской воде десять градусов. Система представляет собой реверсивный морской чиллер Frigomar или Condaria или эквивалент с несколькими независимыми конденсаторными блоками, питающими независимые фанкойлы по всей яхте, где каждый фанкойл может быть изолирован для обслуживания без прерывания работы остальной системы. Опциональная механическая вентиляция для коммерческих правил обеспечивает выделенные приточные обмены с одним блоком 470 м³/ч для гостей и отдельным блоком 250 м³/ч для экипажа, при этом три вытяжных устройства по 610 м³/ч удаляют воздух из ванных комнат. Морские трубопроводы выполнены из 90/10 купроникеля, трубопроводы циркуляции хладоносителя из меди полностью изолированы 13 мм антиконденсатной резиной, и каждый фанкойл сливается в выделенные сборные баки, ведущие в конструктивный танк серых вод. Насосы системы приводятся в действие двигателями 380 V AC трехфазными 50 Hz, чиллер использует несколько компрессоров по 48,000 BTU, 3.8 kW, обслуживаемых одним самовсасывающим морским насосом охлаждения и одним циркуляционным насосом с теплообменником CUNI. Около двадцати фанкойлов 220 V AC однофазных 50 Hz с трехходовыми клапанами, индивидуальным термостатом и регулировкой скорости распределены по окончательной планировке, включая выделенный фанкойл для размораживания передних окон рулевой рубки.

Электрооборудование и электронные системы спроектированы и установлены в соответствии с требованиями CE или Классификации с компонентами, выбранными и расположенными с учетом защиты от воды, масла, влажности и вибрации и организованными для сервисного

доступа. Мониторинговая система на пятнадцатидюймовом сенсорном экране интегрирует управление сетями переменного и постоянного тока, навигационные огни и прожектор, уровни топливных баков и сигнализацию с управлением насосами, уровни питьевой, черной и серой воды и сигнализацию с управлением насосами, управление нагнетателями машинного отделения, сигнализацию люков/дверей/портов, общие сигналы тревоги, пожарные и дымовые сигналы, визуализацию генераторной мощности, сигнализацию по затоплению, управление гудком, стеклоочистителями и интеркомом, опциональную систему балансировки топлива, выбор CCTV и управление PTZ, управление интеркомом, автопилотом, визуализацию положения трим-табов, диммирование приборной подсветки и визуализацию состояния кондиционирования. Винглетные субпанели предоставляют управление двигателями, взятие руля на себя, положение руля, команду носового подруливающего устройства, индикацию оборотов двигателей, управление гудком, управление трим-табами, команду прожектора и управление лебедкой. Главная электроэнергия и освещение — 400 V AC 50 Hz трехфазные с тремя изолированными проводниками, аварийное освещение, тревоги и коммуникации работают на 24 V DC с изолированными двухпроводными цепями. Питание может осуществляться от двух дизель-генераторных установок по 50 kW каждая на 50 Hz или от береговой сети 400 V трехфазной 50 Hz 63 A; парные генераторы включают сепараторы воды и обеспечивают автоматическое параллелирование и бесшовный переход между бортовым и береговым питанием, с рекомендованными изготовителями Onan или Kohler на 50 kW и 50 Hz, трехфазные, 1,500 RPM с номиналом непрерывной полной нагрузки и стартом 24 V DC. Электродвигатели, где возможно, — 400 V AC трехфазные 50 Hz, другие — 220 V AC однофазные 50 Hz по необходимости; все они эластично смонтированы и вентилируемы. Все провода маркируются на концах, водонепроницаемые проходы через

переборки сохраняют герметичность, распределительные щиты AC расположены для минимизации длины проводов и веса, включены схемы защиты от утечки на землю, а оборудование снабжено гравированными шильдиками. Главный щит в машинном отделении изготовлен из легкого сплава с откидными фронтальными панелями и быстросъемными замками для доступа, вентиляционными решетками по бокам и физическим разделением высоковольтной и 24 V секций. Освещение выполнено в соответствии со стандартом Верфи с арматурой Cantalupi, BCM, Metalstyle, Palagi или эквивалентной; наружные светильники водонепроницаемы и смонтированы на потолках надстройки и на уровне пола, нормальное освещение — 220 V AC, аварийное — 24 V DC, автоматически включаемое при отказе AC, все цепи защищены автоматическими выключателями. Выключатели в жилых помещениях — Bticino, Vimar или аналогичные, в технических и наружных зонах — водонепроницаемые типы. Навигационные огни соответствуют COLREG 72 и правилам для коммерческих судов при необходимости с акустической и видимой сигнализацией отказа на панели рулевой рубки; набор включает мачтовые (белые), носовые (красные), правые (зеленые), кормовые (белые), якорные (белые) и NUC (красные) огни. Поставляемые аккумуляторы составляют примерно пятьсот шестьдесят Ah для сервисов, примерно четыреста двадцать Ah на 24 V для запуска главных двигателей в двух отдельных группах, примерно четыреста двадцать Ah для аварийных нагрузок и примерно сто двадцать Ah на 24 V для запуска генераторов; окончательные емкости определяются завершенным электрическим балансом. Зарядка осуществляется через генераторы на каждом главном двигателе и генераторе, плюс один автоматический зарядный устройство 24 V 75 A для сервисных батарей, два автоматических 24 V 25 A зарядных устройства для батарей запуска главных двигателей и одно автоматическое 24 V 25 A зарядное устройство для батарей аварийного освещения и сигнализации. Навигационное,

коммуникационное и контрольное оборудование соответствует стандартам Raymarine или эквивалентным, включая один 12 kW радар с дальностью 72 nm на рулевой рубке с шестифутовой открытой антенной и одним 15" монитором; одну картографическую систему с двумя 15" мониторами; эхолот с двухчастотным преобразователем; и SATNAV GPS с LCD-дисплеем. Пакет лог/ветер включает систему wind/log/depth с твердотельным анемометром, датчиком скорости и температуры воды и двумя цифровыми многофункциональными дисплеями. Автопилот поставляется в комплекте, установлена магнитная компасная система Ritchie. Связь включает Class A VHF на рулевой рубке и интерком с двумя мастер-станциями, тремя громкоговорителями (нос, корма, рулевая рубка) и одним громкоговорителем в машинном отделении с гарнитурой. CCTV интегрирован в мониторинговую систему с купольной камерой в машинном отделении, IP66 купольной камерой с детектором движения на корме, сенсорной панелью для выбора камер и четырнадцатидюймовым LCD TFT-дисплеем в комнате экипажа. Телевизионные и развлекательские решения предоставляются по запросу; домотическая система на главной палубе управляет шторами, кондиционированием и освещением и вызовом экипажа. Прием включает одну спутниковую ТВ-систему (Starlink) или эквивалент, одну наземную антенну Naval MK20, один Naval AM/FM VPA 30 и Wi-Fi покрытие для нижней и главной палуб. Комплексная система заземления из медных шунтов связывает все двигатели, металлические трубопроводы и конструкции, а достаточное количество цинковых анодов защищает подводные металлические элементы от гальванической коррозии.

Силовая установка и маневренность обеспечиваются двумя MAN турбированными, с промежуточным охлаждением четырехтактными морскими дизельными главными двигателями, описанными в Главе 003, установленными на выделенных фундаментах и оснащенные жидкостными охладителями, турбокомпрессорами отработавших газов,

промежуточными охладителями, масляными теплообменниками, топливными и масляными фильтрами, расширительными баками, топливными насосами, морскими насосами, РТО при необходимости, панелями управления, манометрами давления масла и температур охлаждающей воды. Каждый двигатель приводит во вращение фланцево смонтированный редуктор ZF 3055V, обеспечивающий наружную ротацию корабля винтами. Валопроводы состоят из двух Marinox 17 валов из нержавеющей стали диаметром примерно сто миллиметров с Simplan или аналогичными сальниками, штевни и опоры выполнены из бронзового сплава высокого качества с водяным охлаждением. Тягу передают два пятилопастных винта диаметром примерно одна тысяча двести миллиметров из Nibral, спроектированные Detra или Rolla. Управление рулевым устройством гидравлическое или электрическое, приводя в действие двойные рули через актуаторы, связанные с валами рулей с помощью соединительного стержня и интегрированные с автопилотом; предусмотрена гидравлическая аварийная система рулевого управления, одобренная Классификацией, для резервирования. Два полукомпенсированных руля аэродинамического профиля расположены в струе винтов и изготовлены из нержавеющей стали, также как валы и соединительный стержень. Трим регулируется нержавеющей трим-табами с соответствующим усилением, гидравлически приводимыми от электро-гидравлического блока питания; альтернативно может быть установлена система intruder, индикаторы положения трим-табов выведены на консоль рулевой рубки. Для маневров вблизи причалов установлен электрический носовой подруливающий агрегат в передней части с волокнистым туннелем диаметром шестнадцать дюймов и трехлопастными пропеллерами CuNiAl, производитель АВТ или эквивалентный, дополненный кормовым подруливающим устройством, оба управляются с консоли рулевой рубки и флайбриджа. В покое и в движении стабилизация обеспечивается

электрически приводимым комплексом Zero Speed Stabilizer от ABT, CMC или эквивалентного производителя.

Столярные и интерьерные работы выполнены в соответствии с Дизайном интерьера Верфи или, по запросу и привлечению Владельца, независимым дизайнером, работающим в рамках данной спецификации, установленных лимитов стоимости и графика Верфи; апгрейды оцениваются как дополнительные работы, а позднее предоставление данных приравнивается к допустимому задержанию в поставке.

Планировки соответствуют контрактной Генеральной планировке, все приборы, ТВ и стереооборудование, климатические установки, вентиляция, освещение, сигнализации, датчики и панели гармонично интегрированы. Отделка полов включает ковры в сьоте Владельца, гостевых каютах, коридорах и лестницах согласно образцу верфи с паркетом в салоне и столовой; в зонах экипажа ковровые покрытия по образцу верфи. Все ковры имеют акустическую подложку и обработанные кромки или зафиксированы под мебелью по необходимости. Ванных комнатах Владельца, гостевых ванных и дамских туалетах — мраморные полы, в камбузе, кладовых, прачечной и санузлах экипажа — винил или резиновое покрытие; пол рулевой рубки — лакированное дерево, полы душевых снабжены поддоном с лакированной тиковой решеткой.

Плнтусы деревянные в зонах рядом с ковром, винилом и деревянными полами, мраморные плнтусы — в зонах с мраморными полами. Стены отделаны благородными породами древесины, характерными для итальянской яхтенной традиции — дуб, вишня, Tanganyika, махагони или эквивалент — с отдельными панелями, обитыми тканью или кожей в рамках лимита стоимости; в ванных и камбузе — лакированные панели, в зонах экипажа — Formica или лакированные отделки. Фиксированная мебель — шкафы, ящики, консоли, тумбы, умывальники и письменные столы — следует Генеральной планировке и стандартам Верфи, выполнена из древесины или морской фанеры с шпоном выбранных

пород и снабжена специализированными отсеками с акриловыми фиксаторами для бокалов, посуды и столовых приборов; столешницы ванных комнат из мрамора, рабочие поверхности камбуза из гранита или нержавеющей стали. Свободная мебель поставляется Верфью в рамках Генеральной планировки и лимитов стоимости. Межкомнатные двери — двустворчатые фанерованные панели с фиксаторами открытого положения и отделкой, соответствующей прилегающим стенам; потолки лакированные или обиты тканью/кожей в рамках бюджета, в зонах экипажа, камбузе и ванных — лакированные панели. Освещение выполнено элегантными LED-спотами внутри и снаружи и утонченными настольными лампами от BCM, Metalstyle, Cantalupi или эквивалентных; выключатели и розетки B-Ticino или Vimar Living. Ненавязчивые светодиодные ленты украшают оконные ниши и низа кроватей, шкафы оснащены автоматической подсветкой, и детальная схема определяет каждую арматуру, выключатель и розетку. Все окна и иллюминаторы, за исключением окон рулевой рубки, снабжены шторами из ткани с опциональной подкладкой blackout; электрические шторы — в главном салоне и каюте Владельца. Санитарная керамика — Pozzi Ginori, Ideal Standard, Cesame, Tecma, Jets или эквивалент, смесители и аксессуары — Ideal Standard, Grohe, Jado или эквивалент, включая мыльницы, держатели стаканов, полотенцедержатели и кольца, ершики, держатели бумаги, крючки для халатов и мусорные корзины. Фурнитура морского класса с положительными запорами для шкафов, отсеков и ящиков, стопоры для ящиков; при необходимости устанавливаются ручки мебели, противоскатные штанги, поручни и дверные упоры по стандарту Верфи, например Jado или эквивалент. Матрасы индивидуальной пружинной конструкции с зазором к рамам, подушки и покрывала поставляются для каждой кровати, постельное белье и одеяла не включены. Бытовая техника премиум-класса включает два Maytag холодильника/морозильника или эквивалент, индукционную варочную

панель Miele на пять конфорок, вытяжку Miele, электрическую духовку Miele, микроволновую печь Miele, посудомоечную машину Miele, стиральную машину и сушильную машину Miele, ледогенератор Scotsman и холодильник для главного салона, а также холодильник для кормовой палубы. Финальные штрихи включают сейфы в каютах Владельца и Капитана, матрасы для загара и внешние диванные подушки, обитые тканью Sunbrella или эквивалентной тканью для внешнего использования.

CONTACTS

Shestakov Yacht Sales is a brokerage company specializing in the sale and service of yachts worldwide. The company offers services for buying and selling both new and used motor yachts, sailing vessels, and luxury superyachts. They also provide yacht registration, insurance, technical maintenance, crew selection, and charter organization services across the U.S., Canada, Latin America, the Caribbean, and the Bahamas.

The founder and lead broker of the company is Andrey Shestakov, a licensed and certified expert with extensive experience in marine engineering and shipbuilding.

The company has an extensive network of partnerships with major yacht manufacturers worldwide and provides services in multiple languages, including Russian, Ukrainian, Spanish, and English. The office is in Dania Beach, Florida, USA.

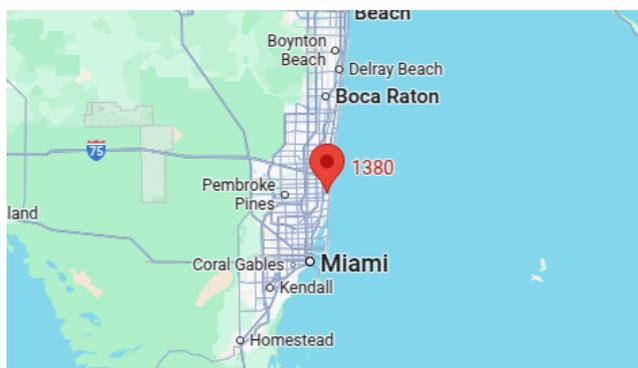
For more information and to view available yachts, you can visit the company's official website: <https://shestakovyachtsales.com>

Contact details

Phone: +1(954)274-4435

Email: andrey@shestakovyachtsales.com

Address



1380 Weeping Willow Way, Hollywood,
Florida 33019