

**Survey Report N° 119/2022**  
**Modello : Yawl d'epoca Henry Rasmussen**  
**Nome : Konigin II**  
**Iscrizione N. : VG 3331 D**



## RAPPORTO DI VISITA IMBARCAZIONE O NAVE DA DIPORTO

Io sottoscritto Perito Navale, iscritto all'albo dei periti ed esperti della Camera di Commercio e dell'industria di Roma al ruolo categoria XXIII "Attività marittime, aeree e di navigazione interna" e "Navi galleggianti in genere (costruzione, picchettaggio, carenaggio, dipinture, valutazione commerciale) ho eseguito, per conto di :

Nome Cognome	
Indirizzo	
Recapiti	
Codice Fisc. P. Iva	

Perizia n°	98/2023		
Data verifiche	25/07/2023	Orario	10.00
Luogo	Cantieri Ulisse Civitavecchia		
Tipo Visita	Visita in secco per verifica scafo		
Condizioni Meteo	Nuvoloso, 33 °, Vento teso		

### DATI IMBARCAZIONE

Tipo Imbarcazione	Unità da diporto a vela con motore ausiliario		
Cantiere/Modello	Abeking & Rasmussen su progetto Rasmussen		
Bandiera	Italiana		
Hin/Cin	Non CE	Hin/Cin	Non CE
Iscrizione N.	VG 3331 D	Iscrizione N.	VG 3331 D
Licenza N.	Non visionata	Licenza N.	Non visionata
Rilasciata da	Non noto		
Annotazioni di sicurezza	Non Noto		
N. Trasportati Max	Non Noto	N. Trasportati Max	Non Noto
Lunghezza	22.10 m	Lunghezza	22.10 m
Dislocamento	35.00 t	Dislocamento	35.00 t
Armatore	Imbarcazione sequestrata		
Documentazione Visionata	Documenti non visionati		
Dotazioni di sicurezza	Dotazioni di sicurezza scadute		
Nome Imbarcazione	Konigin II		
Tipo Imbarcazione	Unità da diporto a vela con motore ausiliario		
Cantiere/Modello	Abeking & Rasmussen su progetto Rasmussen		

### NOTE



## Relazione a seguito di visita in secco

In data 25/07/2023 , il Perito navale \_\_\_\_\_ il Perito navale \_\_\_\_\_ (specializzato in Barche d'epoca) e il tirocinante Ing. Navale \_\_\_\_\_ , in presenza di \_\_\_\_\_ hanno effettuato un accesso all'imbarcazione in oggetto, alata in secca presso il cantiere \_\_\_\_\_ di Civitavecchia, allo scopo di ispezionarne l'opera viva, lo scafo esterno , le appendici e il sistema di trasmissione. Nella stessa occasione è stato effettuato un ulteriore accesso alle strutture dello scafo interno e della coperta.

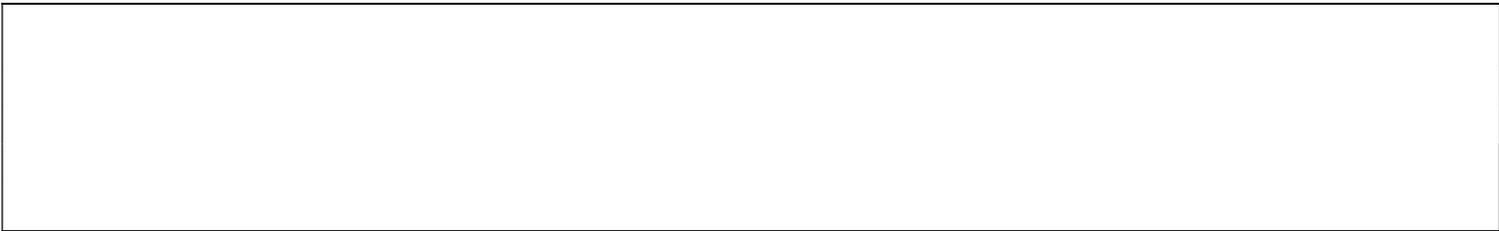
Prima di ogni considerazione tecnica su quanto riscontrato, a causa della cospicua umidità misurata ed osservata al livello del fasciame esterno, si è resa evidente la urgenza di rimettere in acqua l'imbarcazione. Questa operazione è necessaria per evitare un eccessivo ritiro del legno del fasciame che influirebbe negativamente sul calafataggio e quindi sulla tenuta stagna dell'opera viva. In questa sede si tiene a precisare che l'operazione di varo non sottintende che l'imbarcazione sia in sicurezza e pronta a navigare, ma ne potrebbe solo rallentare l'ulteriore ammaloramento. Per questo motivo è una raccomandazione urgente installare un sistema di esaurimento efficace contestualmente al varo.

1. Il fasciame dell'opera viva è stato misurato molto umido e tutta l'opera viva era incamiciata con stucchi e materiali epossidici che incrementano la ritenzione dell'umido all'interno delle fibre del legno. Infatti, durante l'ispezione a campione (80/100 campioni complessivamente a dritta e a sinistra) dove lo stucco è stato rimosso dai periti e il legno del fasciame è stato esposto, quest'ultimo è stato trovato morbido, scuro (imbevuto e marcescente) e quando testato con appositi punteruoli questi ultimi sono penetrati per almeno 15 mm. Questa osservazione è stata riscontrata anche lungo il corso di fasciame immediatamente superiore alla chiglia denominato torello

I campioni, dove questo fenomeno è stato riscontrato, interessano anche alcune strutture principali:

- a) Ruota di prua circa 70 cm sotto alla linea di galleggiamento a sinistra;
- b) In corrispondenza di numerosi comenti tra le tavole di fasciame evidenziate da crepe sulla camicia di stucco esterno e trasudi di acqua;
- c) Nel sotto-chiglia, all'altezza delle sezioni poppiere ;
- d) In vari punti all'altezza del bagnasciuga su tutta la lunghezza del galleggiamento su entrambi i lati







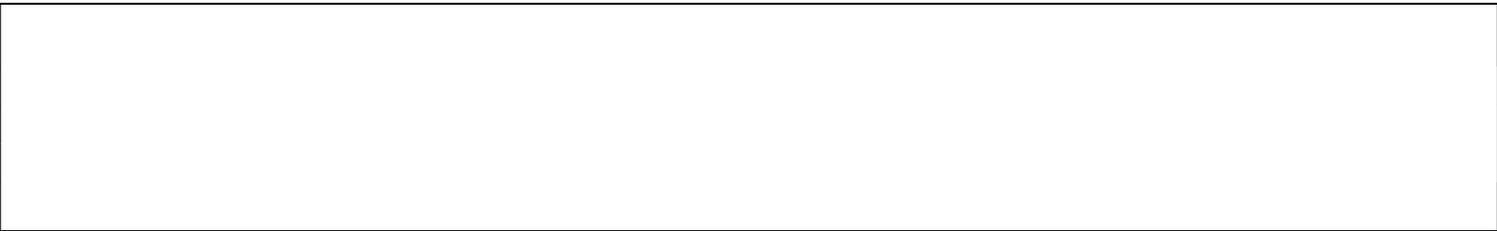
2. La pala del timone costruita da tavolame parallelo al dritto di poppa imbullonato oltre a trasudi rugginosi sul 30% della sua superficie ha mostrato alcune riparazioni sul bordo di uscita mentre sulla sua parte inferiore era evidente una mancanza di materiale dovuta a impatto o marcescenza attaccata da parassiti invertebrati che trivellano il legno e distruggono rapidamente i legni marini ed a volte anche le infrastrutture costiere in legno. Ispezionando da vicino il tipo di ammaloramento causato da questi organismi nonché confrontando la visibile produzione di pellet fecale è sembrato trattarsi di *Limnoria lignorum* ma, visto che le stesse tracce sono state riscontrate anche in altri punti dell'opera viva e dell'opera morta si raccomanda l'intervento di uno specialista.





**3. Altre tracce dell'attacco dello stesso parassita sono state riscontrate altrove:**

- Pala del timone
- Lungo la linea di galleggiamento
- Lungo la parte poppiera del sotto-chiglia
- Su numerosi punti del corso del fasciame di cinta su entrambi i lati
- Su alcune paratie e semi-paratie interne
- Su i rinforzi interni in corrispondenza del passaggio sulla coperta dell'albero di maestra
- Sul compensato marino della coperta fissato all'impagliatura
- In corrispondenza di alcune teste di fasciame sulla ruota di prua a dritta
- Su parte dell'alberatura ispezionata a terra



3. Nonostante non siano stati estratti nessuno dei bulloni che assicurano le tavole del fasciame alle strutture trasversali interne di rinforzo dello scafo costituite da profilo "L" in ferro zincato (parzialmente arrugginito), sul fasciame dell'opera viva sono stati visti alcuni punti concavi e convessi ad indicare un possibile allentamento del fissaggio degli stessi perni a causa della ruggine e/o dell'ammaloramento del legno intorno ad essi



4. L'area del legno in prossimità dell'elemento longitudinale che ospita la losca del timone, quando testata attraverso apposito punteruolo, ha rilasciato copiosa acqua ed è stato testato morbido. In questa area non è stata rimossa la camicia di stucco e il legname non è stato esposto.



5. La coperta è apparsa generalmente in cattive/Pessime condizioni. Nel punto in cui, come noto, dalla precedente relazione, la bitta di poppa di dritta è ancora strappata falla coperta il passaggio degli scalmotti di supporto dell'impavesata relativi alle sezioni di mezzanave ha mostrato segni di marcio e di infiltrazione che interessavano sia la copertura che il singolo scalmotto stesso



6. Gli alberi, posizionati a terra su cavalletti sono apparsi in pessime condizioni. La base della mezzana era marcia ed erano ben visibili tracce di parassiti . Il legno dell' albero di maestra, specialmente nei punti bassi di maggiore sforzo era scollato ed era, quindi necessaria la invergatura. La crocetta spezzata (vedi perizia precedente) non era stata riparata e/o sostituita



7. La vernice sull' opera viva (fiancate dell'imbarcazione) era totalmente rovinata. In molti punti il fasciame era scoperto ed erano presenti molte bolle piene di acqua all' interno

## **Conclusioni**

Lo scrivente conferma per quanto accertato da questa ispezione che, sebbene certe aree dell'imbarcazione fossero inaccessibili, scafo e coperta sono stati trovati in pessime condizioni. Inoltre, a causa della mancanza di energia a bordo e della fatiscenza degli impianti nessun macchinario o utenza è stato testato, il motore è stato dichiarato non funzionante come anche tutti gli impianti di bordo.

Per questo motivo si ribadisce la necessità e l'urgenza di varare l'imbarcazione al più presto allo scopo di evitare ulteriore grave danneggiamento. E' molto importante ribadire che il varo dell'imbarcazione è sì necessario al fine di preservarla, per quanto possibile, da ulteriori ammaloramenti ma è anche vero che sarà **INDISPENSABILE** munire l'imbarcazione di mezzi di esaurimento adeguati e funzionanti autonomamente.

Si ricorda che dovendo predisporre il varo dell'imbarcazione non si è valutato la possibilità di sostituire le prese a mare proprio per le critiche condizioni dello scafo (se il fasciame intorno alla presa a mare fosse troppo marcio sarebbe impossibile montare la nuova presa a mare senza sostituire del fasciame ).

E altresì urgente prendere rapidi provvedimenti allo scopo di tutelare il valore residuo di questa unità già esiguo come descritto nella prima perizia già in vostro possesso e come confermata dalla ispezione dell'opera viva odierna.

Nonostante le strutture trasversali metalliche interne possano probabilmente essere parzialmente ripristinate in caso di restauro integrale, il valore indicato dalla precedente valutazione, dopo l'ispezione dell'opera viva , viene ulteriormente drasticamente ridotto, in ultima istanza, alla migliore offerta dato l'importo necessario, basato sui prezzi correnti dei cantieri specializzati italiani, per eseguire un restauro integrale necessario per questa imbarcazione.

Allegati





## **CONDIZIONI GENERALI E LIMITAZIONI DELLA PERIZIA TECNICA**

Sebbene la visita sia stata fatta con ogni cura, non si può garantire di aver scoperto ogni anomalia o difformità al momento della ispezione. Di conseguenza la presente relazione non può assumere di garanzia, esplicita o implicita dello stato assoluto dell'imbarcazione.

*La validità della perizia è condizionata dal mantenimento delle caratteristiche e condizioni verificate nell'occasione. Si chiarisce che le operazioni in oggetto sono limitate alla sola verifica delle condizioni generali dell'unità e non intendono, né possono, certificare la funzionalità delle singole voci. E' inoltre escluso l'accertamento di eventuali difetti o vizi occulti dei componenti e materiali per l'impossibilità di procedere agli smontaggi ed alle verifiche necessarie.*

La relazione non implica una garanzia contro errati disegni di costruzione, difetti occulti o latenti; essa rappresenta le condizioni generali dell'imbarcazione alla data e all'ora della perizia; essa è un'imparziale opinione sottoscritta ma non può essere considerata una garanzia né specifica né implicita.

La completa ispezione del motore, di tubazioni, serbatoi, trasmissioni, sistemi elettrici ed elettronici può essere fatta con un uso continuo e prolungato degli stessi o tramite il loro smontaggio e questo non è possibile da eseguire in una normale perizia di stato. *La perizia è basata esclusivamente su di un'attenta ispezione visiva, di tutti gli ambienti accessibili, senza operare smontaggi di qualsiasi natura e test distruttivi e dell'equipaggiamento disponibile e delle strutture dell'imbarcazione. I dati riportati sono stati rilevati dalla documentazione fornita al Perito.*

*La relazione non comprende nessuna garanzia, riguardo il proprietario dell'imbarcazione o altre garanzie riguardanti lo stato ipotecario, oneri o debiti gravanti sull'imbarcazione.* Salvo ulteriore patto scritto, la relazione è compilata con l'uso esclusivo di informare il cliente e non è predisposta ad essere accettata o fornita a terze parti che possono di conseguenza leggerla o farne una copia integrale, o di parte dei suoi contenuti. Il Copyright è di proprietà del perito.

La presente perizia si dichiara accettata e letta, con la modalità silenzio assenso, entro i tre giorni successivi alla ricezione della raccomandata A/R. o Posta Prioritaria, email o Posta certificata.

Ogni controversia relativa alla seguente relazione dovuta ad errori professionali è regolata dal foro di Roma.

**Civitavecchia, 25/07/2023**

**Iscrizione al Ruolo dei Periti ed Esperti della CCIAA di Roma e del IAMCS  
Membro Affiliato International Institute of Marine Surveying  
Certificato RINA Operatore Livello II UNI EN ISO 9127 e Regolamento RC/C 14  
Perizia 94 2023 Appendice 04/08/2023**

**Survey Report N° 119/2022  
Modello : Yawl d'epoca Henry Rasmussen  
Nome : Konigin II  
Iscrizione N. : VG 3331 D**



## RAPPORTO DI VISITA IMBARCAZIONE O NAVE DA DIPORTO

Io sottoscritto Perito Navale, iscritto all'albo dei periti ed esperti della Camera di Commercio e dell'industria di Roma al ruolo n per la categoria "Attività marittime, aeree e di navigazione interna" e " Navi galleggianti in genere (costruzione, picchettaggio, carenaggio, dipinture, valutazione commerciale) ho eseguito, per conto di :

Nome Cognome	
Indirizzo	
Recapiti	
Codice Fisc. P. Iva	

Perizia n°	98/2023		
Data verifiche	25/07/2023	Orario	10.00
Luogo	Cantieri Ulisse Civitavecchia		
Tipo Visita	Visita in secco per verifica scafo		
Condizioni Meteo	Nuvoloso, 33 °, Vento teso		

DATI IMBARCAZIONE			
Tipo Imbarcazione	Unità da diporto a vela con motore ausiliario		
Cantiere/Modello	Abeking & Rasmussen su progetto Rasmussen		
Bandiera	Italiana		
Hin/Cin	Non CE	Hin/Cin	Non CE
Iscrizione N.	VG 3331 D	Iscrizione N.	VG 3331 D
Licenza N.	Non visionata	Licenza N.	Non visionata
Rilasciata da	Non noto		
Annotazioni di sicurezza	Non Noto		
N. Trasportati Max	Non Noto	N. Trasportati Max	Non Noto
Lunghezza	22.10 m	Lunghezza	22.10 m
Dislocamento	35.00 t	Dislocamento	35.00 t
Armatore	Imbarcazione sequestrata		
Documentazione Visionata	Documenti non visionati		
Dotazioni di sicurezza	Dotazioni di sicurezza scadute		
Nome Imbarcazione	Konigin II		
Tipo Imbarcazione	Unità da diporto a vela con motore ausiliario		
Cantiere/Modello	Abeking & Rasmussen su progetto Rasmussen		

### NOTE



## Valutazione

Una imbarcazione d'epoca o classica in legno necessita di continue attenzioni e cure.

“Konigin II”, costruita in teak nei famosi cantieri Abeking & Rasmussen nel 1912, ha subito vari restauri ma ad oggi è in stato di abbandono.

Come appena affermato, Konigin II è stata sottoposta a numerosi restauri e modifiche.

Nonostante alcuni di essi siano stati eseguiti con competenza e diretti da professionisti del settore l'originalità dell'imbarcazione è via via venuta meno.

Per quanto nella mobilia degli interni, nell'ultimo restauro, si sia cercato di mantenere l'aspetto, i materiali e la configurazione originale, all'atto pratico, non lo sono più.

Per questo motivo alcune scelte architettoniche, nonostante il profondo studio che è stato applicato durante i vari restauri che si sono susseguiti, non sposano i criteri di valutazione che si applicano a questo tipo di imbarcazioni che sono riassunti nel regolamento CIM-Classic Yacht Rules.

In accordo con le specifiche CIM, (che è la Federazione Internazionale delle Associazioni Nazionali di Yachts Classici) Konigin II verrebbe valutato con un Coefficiente di Originalità (CO) molto basso e questo elemento abbassa e influisce pesantemente sul suo valore economico nel mondo delle barche classiche.

Inoltre, anche il piano velico e l'alberatura sono stati modificati da \_\_\_\_\_ e questo elemento influisce ancora una volta, per gli stessi motivi appena descritti, sul suo valore economico.

Il Progettista H. Rasmussen, sebbene di nobili origine nella storia della disegno e della costruzione di yachts e nonostante sia stato un ottimo progettista del suo tempo, fuori dalla Germania non è universalmente riconosciuto e “a la mode” tra gli armatori appassionati alle barche classiche come progettisti quali William Fife, Charles Nicholson, Nat Herreshoff, John Alden, Sparkman & Stephens, Anker& Jensen ed altri nomi riconosciuti che sono considerati superiori nel disegno delle barche a vela del passato.

Anche questo elemento, assieme agli altri già evidenziati, mette immediatamente su un livello differente l'attenzione di potenziali compratori esperti e limita il valore commerciale di Konigin II.

A tutto questo si aggiunge ciò che è descritto nel testo di delle perizie eseguite sull'imbarcazione e relativo alle condizioni attuali che sono quelle di una imbarcazione che necessita, ancora una volta, di un restauro totale.

**La struttura interna in ferro/Acciaio rende sicuramente meno difficile ed oneroso un possibile restauro nonostante le gravi problematiche riscontrate durante le visite.**

**Questa perizia rappresenta una formale ed indipendente valutazione dello stato attuale del mercato delle barche classiche.**

**Quest'ultima comprende anche una sommaria ispezione dell'unità vista all'ormeggio e in secca. Il valore attribuito all'imbarcazione è approssimato e basato sulle nostre ricerche. Inoltre, il prezzo di vendita di Konigin II deve essere considerato al tempo e nel posto dove l'imbarcazione è stata ispezionata.**

**Considerazione per la valutazione è stata attribuita prevalentemente alle condizioni generali dell'imbarcazione, alla necessità di interventi di restauro radicali, alla collocazione geografica, alle valutazioni di barche di simili caratteristiche che sono pubblicate a livello internazionale su listini di mediazione e guide, alla ricerca storica, alle vendite già effettuate di imbarcazioni comparabili ed alla condizione attuale del mercato.**

**Questa valutazione non include i costi di mantenimento, di rimessaggio e tasse.**

**Il valore di Koinigin II nello stato in cui si trovava al momento della visita si può collocare tra i € 45.000 e i € 55.000 (iva compresa se dovuta) attribuibile più al valore storico che alle condizioni dell'unità. Considerando il degrado che si è potuto valutare tra la visita di cui alla Perizia 119/2022 e la 94/2023 si fa presente ancora una volta che, al fine di preservare il bene, è fondamentale la necessità di intraprendere il restauro prima che l'imbarcazione sia definitivamente da rottamare.**

## **CONDIZIONI GENERALI E LIMITAZIONI DELLA PERIZIA TECNICA**

Sebbene la visita sia stata fatta con ogni cura, non si può garantire di aver scoperto ogni anomalia o difformità al momento della ispezione. Di conseguenza la presente relazione non può assumere di garanzia, esplicita o implicita dello stato assoluto dell'imbarcazione.

*La validità della perizia è condizionata dal mantenimento delle caratteristiche e condizioni verificate nell'occasione. Si chiarisce che le operazioni in oggetto sono limitate alla sola verifica delle condizioni generali dell'unità e non intendono, né possono, certificare la funzionalità delle singole voci. E' inoltre escluso l'accertamento di eventuali difetti o vizi occulti dei componenti e materiali per l'impossibilità di procedere agli smontaggi ed alle verifiche necessarie.*

La relazione non implica una garanzia contro errati disegni di costruzione, difetti occulti o latenti; essa rappresenta le condizioni generali dell'imbarcazione alla data e all'ora della perizia; essa è un'imparziale opinione sottoscritta ma non può essere considerata una garanzia né specifica né implicita.

La completa ispezione del motore, di tubazioni, serbatoi, trasmissioni, sistemi elettrici ed elettronici può essere fatta con un uso continuo e prolungato degli stessi o tramite il loro smontaggio e questo non è possibile da eseguire in una normale perizia di stato. *La perizia è basata esclusivamente su di un'attenta ispezione visiva, di tutti gli ambienti accessibili, senza operare smontaggi di qualsiasi natura e test distruttivi e dell'equipaggiamento disponibile e delle strutture dell'imbarcazione. I dati riportati sono stati rilevati dalla documentazione fornita al Perito.*

*La relazione non comprende nessuna garanzia, riguardo il proprietario dell'imbarcazione o altre garanzie riguardanti lo stato ipotecario, oneri o debiti gravanti sull'imbarcazione. Salvo ulteriore patto scritto, la relazione è compilata con l'uso esclusivo di informare il cliente e non è predisposta ad essere accettata o fornita a terze parti che possono di conseguenza leggerla o farne una copia integrale, o di parte dei suoi contenuti. Il Copyright è di proprietà del perito.*

La presente perizia si dichiara accettata e letta, con la modalità silenzio assenso, entro i tre giorni successivi alla ricezione della raccomandata A/R. o Posta Prioritaria, email o Posta certificata.

Ogni controversia relativa alla seguente relazione dovuta ad errori professionali è regolata dal foro di Roma.

Civitavecchia, 04/08/2023