



## **Beaufort 14 (14,60 m) - 1979**



### **Caractéristiques générales :**

- Longueur : 14,60 m (47' 10")
- Largeur : 4,20 m
- Tirant d'eau : 2,10 m
- Matériau : bois moulé / stratifié époxy
- Gréement : ketch
- Moteur : Mercedes/Wizeman 110 CV

---

**Prix : 12 M XPF / 100 600 euros**

**Bateau de voyage solide et marin par excellence. 3 cabines.**

---

### **Aménagements :**

#### **6 à 9 couchages**

- Cabine double à l'avant (couchette longueur 2,35 m, largeurs 2,40 m à 0,75 m)
- 2 cabines doubles au centre, de part et d'autre de la coursive (couchettes longueur 2,05 m, largeurs 1,20 m à 0,80 m)
- + couchette simple et couchette double transformable dans le carré
- Grand carré avec 2 tables
- Salle de bain avec douche
- WC séparé
- Table à cartes
- Cuisine en L

### **Construction**

Voilier de type Beaufort 14, construit en 1979 par la Société Etudes des Carènes, à St Mandrier France, selon les plans de l'architecte JJ Herbulot

La coque est réalisée en bois moulé sur structure primaire et lisses en bois massif. Le bordé est constitué de plusieurs plis de bois exotiques donnant une épaisseur moyenne d'environ 20mm. A l'extérieur, le bois est revêtu de fibre de verre stratifié initialement à la résine PU, mais refait à l'époxy par son propriétaire lors d'une première campagne de rénovation profonde en 2001, puis en 2005.

La peinture de coque (oeuvre vive et oeuvre mortes) récente est de plus en excellent état, ce qui garanti une étanchéité supplémentaire pour protéger le bois. Tout risque d'osmose est donc écarté.

Le pont est en contreplaqué stratifié verre époxy, la solidité, l'étanchéité et l'état cosmétique sont parfait. Le livet de pont a été changé en 2005.

Les boulons de quille ont été intégralement changés en 2001.

Les fonds sont régulièrement inspectés et repeint, les varangues et le bordé sont en état parfait.

Coque, structure et pont en TBE.

### **Moteur**

Moteur Mercedes/Wizeman 110 CV, de 1995 (1450 heures)

Modèle : WM617AWS

Ligne d'arbre et presse étoupe changée en 2005, tube d'étambot en 2011.

Ligne d'échappement changée en 2005.

2017 : Turbo neuf , échangeurs reconditionnés

Réservoir de gasoil de 400 litres

## **Gréement de ketch**

Gréement dormant changé en 2009  
Gréement courant changé en 2005  
Grand voile 30m<sup>2</sup> 2001 BE  
Génois 50m<sup>2</sup> BE  
Trinquette 25m<sup>2</sup> 2011 TBE  
Voile d'artimon 14m<sup>2</sup> 2011 TBE  
Spinnaker 130m<sup>2</sup> BE

## **Mouillage**

Guindeau électrique 24V (2001) refait en 2017  
Mouillage principal : ancre CQR avec 100m de chaîne de 10mm (2005)  
Mouillage secondaire: ancre FOB de 45 lbs, 40 m de chaîne d'10mm, 60m de câblot de 18mm

## **Confort**

Eau douce : 400 litres (réservoir inox)  
Evier deux bacs, eau de mer à l'évier  
Frigo : 2 dont 1 modèle Danfoss 24v à façade inox tiroir (2009)  
Gazinière avec four Force 10 inox (2009)  
WC électrique 24V TMC (2011)

## **Electricité**

2 batteries de servitude Victron Gel 2x200Ah 12V en série 24V (2009)  
1 batterie moteur : 2x90Ah 12V(2011)  
Câblage refait en 2005  
Contrôleur de batterie BEP « Matrix » (2009)  
Panneaux solaires fixes : 2x180W 24V (2011)+ 1x50W 12V  
Alternateur sur moteur  
Groupe électrogène essence portatif 2KW (2011)  
Chargeur automatique 220V>12/24V 20A  
Eclairage en LED (2011)  
Feux de navigation : LED (2011)

## **Electronique**

Centrale loch / speedo / sondeur / girouette anémomètre Advansea + NASA (2011)  
GPS chartplotter Lowrance 5200 C et cartographie Polynésie / Pacific sud (2009) + South Asia/West Africa  
GPS portable de secours Garmin Etrex (2011)  
Radar Furuno  
Sextant Freiburger  
Compas magnétique sur fût de barre  
Pilote automatique principal « Course master » avec vérin hydraulique 2001  
Pilote auto secondaire « Navico » à courroie sur barre à roue  
VHF Icom  
Téléphone satellite Iridium 9555 (juillet 2013)

## **Sécurité**

Matériel de sécurité de 1ere catégorie complet  
Radeau de survie hauturier « Sea Pro » (2009)  
Balise de détresse Kannad 406 Mhz  
Assèchement coque :  
1 pompe manuelle Whale Gusher actionnée depuis le cockpit  
1 Pompe de cale électrique 24V RULE  
1 Pompe de cale électrique 12V RULE

## **Annexe**

Annexe semi rigide Caribe C9 L  
Moteur HB Evinrude 15CV (2001)

## **Divers**

Cockpit habillé de teck (2011)

Pont recouverte de peinture antidérapante (2005)  
Bimini et taud  
Bagues de safran remplacées en mai 2013 par des "JP3steering" auto alignantes

Dernier carénage : janvier 2017 + peinture de coque et peinture intérieure  
Tous les passe coques et vannes ont été remplacés en 2009

### **Points forts**

Grâce à une bonne qualité de construction originelle et à une remise à neuf par étape de son propriétaire actuel, la coque et la structure sont dans un état parfait. Les accessoires coques et le gréement simples et solides ont bien traversé le temps et restent parfaitement fiables.

Aujourd'hui, ce voilier est dans un état proche du neuf grâce à la passion et à l'expérience de son propriétaire menuisier de marine et marin averti. Etant donné son âge et la qualité de sa restauration, il pourrait être classé dans un état « collection ».

A cela il faut ajouter la mise à jour des postes voile, gréement dormant et électronique pour redonner à ce voilier son plein potentiel de voilier hauturier.

Enfin, l'équipement de sécurité mis à jour et la remise à neuf d'éléments aussi importants que l'étambot garantissent la sérénité de l'équipage pour de belles navigations

---

### **ATTENTION :**

*Ce descriptif est établi sur la foi des informations délivrées par le propriétaire du bateau. En dépit du soin apporté à sa réalisation, des différences peuvent subsister. L'état réel du bateau et son équipement sont à vérifier entre acheteur et vendeur avant la vente.*

*Les responsabilités respectives du vendeur et de l'acheteur demeurent entières.*

*Raiatea-yacht ne peut en aucun cas être tenu responsable en cas d'écarts avec la réalité ou de vices cachés.*