



Blue Sky 51 One-Off • RY checked (15,80 m) - 1991



Caractéristiques générales :

- Longueur : 15,80 m (51' 9")
- Largeur : 4,74 m
- Tirant d'eau : 2,2 m
- Matériau de construction : acier
- Gréement : cône
- Moteur : PERKINS 6-354, 120 CV

Prix : Faire offre

Superbe unité, unique et sûr, équipé grand voyage. Très bien entretenu. Prêt à partir.

2 cabines double dont 1 propriétaire très spacieuse, 1 grande salle de bain.

Aménagements :

2 à 5 couchages

- 1 cabine arrière propriétaire double très spacieuse
- Un grand carré/salon très confortable
- Table à cartes/bureau de navigation dans la cabine arrière
- Une cuisine en long très équipée à tribord
- Une grande salle de bain à bâbord avec douche, lavabo, nombreux rangements et lave-linge
- 1 cabine avant avec deux couchettes simples superposées à bâbord et un bureau/étailli à tribord
- Porte étanche, soute à voile à l'avant avec puit à chaîne

Construction

Le Blue Sky 51 est un voilier acier sur-mesure construit par le chantier HMI Entreprenad AB en Suède avec les normes de super yacht.

Le bateau a été construit en 1991, sablé et peint début 1992 et mis à l'eau pour la première fois à la mi-juillet 1996. Ce yacht réunit ingénierie et conception de qualité créant des espaces confortables et conçus pour la navigation océanique et une vie à bord optimales.

Cloisons étanches, poste de barre entièrement sécurisé et protégé contre les intempéries, salle des machines complète avec accès facile pour la maintenance, peu d'entretien extérieur et intérieur, extrêmement fonctionnel, de nombreux espaces de rangement sur le pont et à l'intérieur... sont les quelques atouts de ce bateau prêt à partir.

Une isolation en PU de 60 mm vous permettra de partir sous les froides latitudes. La chaudière et l'isolation maintiendront la température idéale, quelles que soient les conditions extérieures. Tout l'intérieur est en teck et teck massif. Ce voilier fait sensation dans chaque port visité.

Moteur

La salle des machines est placée sous le cockpit central. Accès par une porte dans la descente.

Moteur PERKINS 6-354, 120 CV (3580 heures)

Moteur auxiliaire MITSUBISHI S3L2, 33 CV (2550 heures)

1 batterie démarrage ENDURANT MMF31 / 930, 12V, 100Ah (2017)
Propulseur d'étrave hydraulique :Sleipner SP300HYD diam. 300mm, 24 CV (2010)
Hélice Teignbridge 21 "x 17" RH, tripales fixes

Gréement de côté

1 grand voile LEE SAILS, Dacron 544gr / m², 65 m² (1996)
Stack-pack en PVC Ferrari pour une protection UV de la voile principale et des lazy jacks, UK-Sails (2017)
1 Génois LEE SAILS, Dacron 311gr / m², 80 m², avec bande anti-UV (1996)
1 Génois LEE SAILS, 401gr / m², 80 m², avec bande anti-UV (2016)
1 Trinquette LEE SAILS, Dacron 544gr / m², 25m², avec bande anti-UV (de 1996, nouvelle bande UV 2012)
1 Gennaker BONDING SAILS, Bainbridge MP90 1,5 oz, 43 g / m², 140 m², avec chaussette gennaker ATN
Protections UV supplémentaires amovible pour génois et trinquette
Toutes les protections UV sont en Sunbrella, à l'exception du StackPack fabriqué en PVC Ferrari couleur vanille
Rail de GV et chariot RUTGERSON
2 tangons pour navigation en ciseau : 1 tangon télescopique SELDEN et 1 NAUTOR
Enrouleur EASY-REEF, BS Design & Service, Suède, pour trinquette et génois
Gréement inox, tailles calculées pour du monotoron standard mais monté en Dyform / Hamma
☐Winches self tailing ANDERSEN inox

Mouillage

Avant:

Guindeau hydraulique, LOFRANS ALBATROSS

Ancre principale : ROCNA 88kg / 40kg avec 80 m de chaîne 10 mm galvanisée à haute tension,, charge de rupture de 11000 kp (107 kN) (2009)

2e ancre : CQR en acier inoxydable 75 lb / 34 kg avec câblot (2009)

Arrière :

Guindeau hydraulique, LOFRANS ALBATROSS

Ancre principale, BRUCE 20kg / 44 lbs + 80 m de chaîne 10 mm galvanisée, charge de rupture de 5500 kp (54kN) (2009)

Confort

Capacité en eau : 600L répartis en 2 réservoirs

Pompe électrique eau douce SHURFLO max 3.2 Bar - 40 PSI

Pompe électrique eau de mer automatique SHURFLO max 4.2 Bar - 60 PSI

Dessalinisateur : PHOENIX VESSEL Ltd (2012)

Système de chauffage AUTOCOLOR avec brûleur diesel haute pression BENTONE

Réfrigérateur ISOTHERM 73 L à ouverture sur le dessus (2016)

Congélateur ISOTHERM 54 L (peut-être utilisé comme réfrigérateur) (2016)

Gazinière Husqvarna Profinett - 2 brûleurs

2 plaques de cuisson électriques Husqvarna Profinett - 230V, 50Hz

Four Philips Whirlpool Electronic M930, à air chaud combiné avec grill et four à micro-ondes, 230V, 50Hz

Aération par boîtes à dorade

Electricité

Batteries de service : 12 x 12V 75 Ah OPTIMA Blue Top 31M, montées en série 3x2 pour chaque parc pour fournir au total 450Ah en 24V (2018)

Chargeurs de batteries : • 1 MASTERVOLT CHARGEMASTER 24 / 60-3 (recharge)

• 1 MASTERVOLT CHARGEMASTER 24 / 100-3

• 1 MASTERVOLT MPPT Solar ChargeMaster 25

2 moniteurs de batterie MASTERVOLT BMV-702 (2018) pour les 2 parcs batterie

1 générateur HONDA EU 20i, 2000W 230V (2012) très peu utilisé

Panneaux solaires nonocristallins : total 500W, 24V (2006 et 2016) avec régulateur MPPT MasterVolt (2016)

1 convertisseur sinusoïdal VICTRON PHOENIX 24V / 3000VA - 230V

1 combi convertisseur chargeur VICTRON ATLAS 24V / 1500 VA - 230V / 35A

Electronique et instruments de navigation

1 pilote automatique, anémomètre, loch, sondeur, compas SILVA NEXUS dans le cockpit (2007) et anémo tête de mât (2013)

1 GPS MLR FX312 dans le cockpit (2018). Fonctionne comme un GPS séparé et peut être connecté à un ordinateur portable par un port série RS232 pour une navigation de secours / sécurité

1 Radar FURUNO M 1845, GD-1920C-BB, avec traceur ARP-11 (2005)
1 GPS FURUNO GP-32 avec antenne (2009)
1 Sondeur FURUNO ETR-6 / 10N, transducteur 525ST-MSD bronze, 50 / 200kHz (2005)
1 compas gyro FURUNO PG500 (2005)
Pilote automatique SILVA NEXUS. Deux pompes hydrauliques: AUTONAV PF0,3-24, 24V DC (2000), refit majeur avec joint à lèvres et brosses (2017) et SIMRAD RPU300-24V (2014)
1 Transpondeur AIS-CTRX classe B TRING HEADING et séparateur d'antenne AIS Classe B avec antenne GPS Garmin 138 séparée pour GPS et Glonass
Compas traditionnel LYTH 6" dans logement laiton
1 Antenne Télévision / FM OMNIMAX (2009)
1 VHF émetteur-récepteur Marine ICOM-M402 DSC dans le cockpit (2009), utilisable dans la cabine arrière via le microphone séparé
2 VHF émetteur-récepteur portables étanches ICOM IC-M1V (2009)
1 Radio HAM Émetteur-récepteur MF / HF: ICOM-IC706mkllg (2009) + Tuner antenne automatique HF SCG 234, + Modem Pactor III SCS PTCpro
Ampli cockpit et haut-parleurs utilisables via l'ordinateur de navigation ou via un câble de connexion dans le cockpit pour lecteur MP3 ou similaire

Sécurité

Survie VIKING Rescue Pro 6 pers., (2007), 1ère révision (2012), 2ème révision (2017)
Dispositif de largage hydrostatique HAMMAR H20 SOLAS pour la survie (2017)
Balise EPIRB1 Ocean Signal Class 2 GPS (2017)
Bouée de sauvetage avec feu, (2014)
Fusées à main
4 gilets de sauvetage Crewsaver 275 N (gonflage gaz entièrement automatique HAMMAR) avec harnais intégré
Corne de brume électrique Marco (possible d'utiliser en automatique via la VHF Icom)
4 lignes de vie (2009)
Sac d'abandon de navire (2017)

Annexe

Annexe SEATEC Pro Adv. fond alu 3,10 m
Ancre galvanisée de 1,5kg + 20m de câblot, pompe manuelle (2015), remise en état majeure de l'annexe à Whangarei, NZ (2017)
TOHATSU 2 temps 9,8 HP, peu utilisé (2014)

Divers

Support moteur extérieur sur la filière sur tribord arrière
Échelle de bain adaptée pour être utilisée à bâbord ou à tribord
Machine à coudre, 230V, 50Hz (PFAFF 138, spécialement conçue pour la réparation de la voile)

Points forts

Bateau très sûr et confortable. En parfait état général, structurel, fonctionnel et cosmétique.
Facilement manoeuvrable pour un équipage réduit.
Détail et historique des travaux effectués disponible.
Prêt à partir n'importe où.

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.