



Ketch alu Auzepy-Brenneur (15,24 m) - 1976



Caractéristiques générales :

- Longueur : 15,24 m (49' 11")
- Longueur à la flottaison : 12,10 m
- Largeur : 4,45 m
- Tirant d'eau : 0,90 m à 2,55 m
- Déplacement lège 14 tonnes, en charge : 17 tonnes
- Matériau : Aluminium
- Gréement : ketch
- Moteurs : 2 x Yanmar 39 CV

Prix : 7,76 M XPF / 65 000 euros

Bateau de grande croisière, très solide de par sa construction, très bonne tenue à la mer.

Grande autonomie, facile à manœuvrer. Sécurité accrue grâce à la présence de deux moteurs.

Tirant d'eau modulable (quille et safran relevables). Bon état général.

Aménagements :

Couchages : 5 fixes, 2 couchages d'appoint

- Cabine arrière : couchette de nav et table à carte à tribord, grande couchette double (1600x2100) à bâbord, placards, rangements et tiroirs, descente cockpit
- Grand carré panoramique, banquette en L, table pliable (1400x1200), nombreux rangements, descente bridge deck,
- accès moteurs
- Cuisine à tribord en long
- Coursive : toilettes à bâbord, avec douche et lavabo, 2 grands placards à tribord
- Cabine avant : couchette simple à tribord, pouvant servir de bureau, grand couchette double (2000x1500) à tribord, rangements, porte étanche accès soute avant et baille à mouillage

Construction

Voilier en aluminium à quille pivotante construit en 1976 au chantier ACNAM à Chateau-du-Loir (bref historique du chantier ici : <http://chateauduloir.over-blog.com/2014/12/l-acnam-c-etait-un-chantier-naval-a-chateau-du-loir.html>) France, selon des plans de l'architecte Auzepy-Brenneur.

Reconditionnement complet : 2010 au chantier "Toby" à St-Martin, FWI.

Quille relevable par vérin hydraulique entraîné par une pompe électrique (pompe manuelle de secours).

Le bateau a navigué pendant 30 ans en Méditerranée, et Atlantique Nord avec son 1er propriétaire, la plupart du temps en solitaire. Le bateau est vendu en 2004 au propriétaire actuel.

Épaisseurs de l'alu aux différents endroits de la coque : 8 mm dans les fonds puis 6 mm et 5 mm dans les hauts.

Espacement des membrures et des lisses : une membrure tout les mètres y compris les 5 cloisons sur la longueur

du bateau dont deux étanches ; espacement des lisses (10x60) compris entre 15 cm dans les fonds et 250 cm dans les hauts.

Entièrement reconditionné entre 2004 et 2010 (travaux en relation avec l'architecte du bateau)

Changement de 25 m2 de fond de coque (épaisseur 8 mm), chantier Mendel

Varangues, lisses, berceaux moteurs, étambots etc...

Aménagements entièrement refaits à neuf (entièrement "Epoxyés")

Isolation (Stirodur 30 mm)

Circuit électrique bipolaire entièrement gainé

Circuit d'eau et vannes

Moteurs reconditionnés

Système de barre hydraulique

Gréement dormant et courant

Enrouleur et voile

Le bateau est ensuite resté à sec au chantier « TOBY » à St-Martin FWI, jusqu'en 2016, l'actuel propriétaire étant retourné en France métropolitaine (raison familiale). Les travaux ont été finalisés et le bateau remis à l'eau en janvier 2017.

Départ de St-Martin en juin 2017, canal de Panama en février 2018, arrivée à Tahiti en juillet 2018.

Etant dans l'obligation de rentrer en France métropolitaine pour reprendre son travail, le bateau est mis à la vente à Tahiti.

Propulsion

Moteurs: 2 x Yanmar 3JH2CE 39 CV

Consommation à 2200 tr : 2.5 l/h

Vitesse à 2200 tr : 1 moteur 4.5 kns 2 moteurs 6.5 kns

Refaits en 2006, 600 heures

Alternateur bâbord 80 Amp 600 h 2016

Alternateur tribord 60 Amp 200 h 2018

Deux démarreurs 600 h 2016

Deux pompes d'injections neuves 600 h 2016

Tous les injecteurs 600 h 2016

Deux arbres d'hélices diam. : 30 mm neufs 2016

Deux presse étoupe classique « France hélice » neufs 2016

Deux hélices tripales

Capacité des réservoir gazole totale env. 1000 L

475 L réservoir principal (alimentant les deux moteurs)

2 x 300L (à transférer dans le réservoir principal)

Gréement de ketch

Gréement dormant changé en 2016 : étai 12 mm, haubans et bas-haubans 10 mm, haubans intermédiaires 6 mm, étai largable en textile Dyneema 12 mm sur-gainé

Ridoirs ACMO et axes neufs 2016

Mâts : NIRVANA (suisse) d'origine

Echelons de mâts jusqu'aux barres de flèches

Barres de flèches : un étage

Etat du vît-de-mulet : neuf
2017

Tangon : 1 d'origine

Liste des voiles :

Grand-voile HOOD 2004 38 m2 bon état

Artimon 2004 13.50 m2 bon état

Enrouleur FURLEX type « D » bon état

Solent sur enrouleur, INCIDENCE VOILE 2010 50 m2 très bon état

Trinquette autovireuse sur étai largable, INCIDENCE VOILE 2010 22.65 m2 très bon état

Foc N°1 sur étai largable 39 m2 bon état

Génois lourd 56 M2 bon état

Tourmentin 10.5 m2 bon état

WINCHS :

Cockpit : 2 x Barbarossa ST 60 deux vitesses écoutes de Génois
1 Lewmar ST 46 deux vitesses bosse d'enrouleur
1 Barient ST 27 deux vitesses écoute de Grand-voile
2 x Lewmar 7 rail d'écoute d'artimon

Mâts :

Artimon : 1 Barient 20 Drisse et prise de ris
Mât principal : 1 Barient ST 27 2 vitesses Drisse de G.V et Prise de Ris
2 Barbarossa 40 Drisses de Génois et spi

Safran aluminium

Système hydraulique LECOMBLE ET SCHMITT

Mouillage

Guindeau LOFRANS Falkon 1500 W, 2006, révisé en 2010

Télécommande Filaire, disjoncteur à l'intérieur, fonctionne sur les batteries service

Mouillage principal : ancre FOB ROCK 24 kg 2016, très bon état + 80 m de chaîne FOB de 12 mm, 2016 très bon état + 50 m de câblot 22 mm, 2016 très bon état

Mouillage secondaire : ancre FOB HP 24 kg, 2016, très bon état + 50 m de 7/16 inch (11 mm) bon état + 50 m de câblot 22 mm 2016, très bon état

Mouillage trois : ancre FOB TPHP 16kg 2016 très bon état + 40 m de câblot de 20 mm, bon état

Confort

Eau douce : 2 x 600 L, réservoirs aluminium traités Epoxy, refaits en 2006

Groupe d'eau sous pression électrique

Evier deux bacs

Gazinière 4 feux et four

Réfrigérateur 200L

Deux douches électriques : une intérieur, une extérieure

1 WC manuel

Electricité

Batteries service : 3 x 110 Ah, 2017

Batteries de démarrage : 2 x 110 Ah, 2017

Alternateurs : 1 de 80 Ampères 2006

1 de 60 Ampères 2018

Panneaux solaires : 1 x 100 W, 2017 + 1 x 80 W, 2010, régulateur

Eolienne 20 Ampères, 2010

Chargeur de batteries XANTREX 20 A 2016

Convertisseurs 150 W

Détecteur de fuite électrique manuel avec une diode 3 mA

Eclairage LED

Electronique et instruments de navigation

VHF ICOM IC-M-323-G (GPS), 2017

VHF IC-M-73-EURO portable, 2017

GPS-AIS RAYMARINE AIS 650 (couplé avec un PC), 2017

Pilote auto RAYMARINE ACU 400 EVOLUTION, 2017

Récepteur Météo NAVTEX, 2017

Loch-Sondeur RAYMARINE, 2017

Compas

Possibilité d'installer un fletner directement sur le safran

Annexe

Annexe ZODIAC 3,20 m

Hors-bord YAMAKITA 5 CV, 2017

Sécurité

3 gilets automatiques

4 gilets standards
2 harnais
2 extincteurs
Fusées : équipements réglementaires
Pompes d'assèchement : 2 x 2800 L électriques automatiques, 1 x 7600 L électrique

Divers

Housses de GV, état moyen
Taud de roof bon état
4 coussins de cockpit
Bimini fixe sur le cockpit
Pièces de rechange : 2 bagues hydrolubes, 2 anodes d'arbres d'hélices, 2 anodes Mercatal (spécial aluminium), 2 courroies moteurs, plusieurs joints spi pour les moteurs, kit d'entretien pour le guindeau
Toutes les factures disponibles du refit de 2016-2017 (gréement, ridoirs, électronique, accastillage, armement, système de barre, démarreurs des pompes à injection, injecteurs etc...)

Dernier carénage : janvier 2018, changement des anodes d'arbre d'hélices, 3 couches d'antifouling PACIFICA PLUS International

N.B. : la coque et le pont sont entièrement protégés par 3 couches de peinture EPOXY INTER PROTECT de INTERNATIONAL

Travaux à faire : Peinture extérieure. Et changement des durites de circuit hydraulique de relevage de quille.

Points forts

Bateau de grande croisière, très solide, stable à toutes les allures.
Grande autonomie, facile à manœuvrer. Sécurité accrue grâce à la présence de deux moteurs.
Très évolutif au moteur grâce à ses deux hélices. Intérieur très lumineux.
Pas de gros travaux à prévoir, bon état général.
Entretien très simple, très bonne accessibilité des fonds.

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.