

AKILARIA 40



Architecte : Marc Lombard
Longueur : 12,18 m
Largeur : 4.49 m
Tirant d'eau : 3,00 m
Déplacement : 4650 kg
Ballast : 2 x 750 litres
Lest : 1700 kg
Surface voiles au près : 115 m²
Surface voile au portant : 220 m²
Moteur : 29cv NANNI diesel
Construction : Infusion Vinylester
Homologation CE : catégorie A
Conformité : Class 40



Construction :

- L'AKILARIA 40 STANDARD est fabriqué en moule femelle.
- La coque est infusée en sandwich verre balsa mousse dans les fonds et verre mousse sur les bordés.
- Le pont est infusé en sandwich verre mousse.
- Toutes les structures internes telles que les cloisons transversales et longitudinales sont fabriquées en sandwich verre mousse infusé.
- Les varangues sont faites en monolithique verre vinylester infusé en moule femelle. Celles-ci sont collées au PLEXUS (colle méthacrylate) dans le fond de coque. Ce matériau garantit un collage mécanique mais aussi chimique.
- Le pont est aussi collé au PLEXUS sur la coque. Les chandeliers boulonnés traversant la zone de collage coque pont complètent la liaison.
- Tout les aménagements intérieurs sont en composite : Table à carte, bloc cuisine.
- Chaque pièce fait l'objet de pesée systématique au cours de la fabrication du bateau et ce pour chaque unité produite.

Sécurité sur le pont :

Un balcon avant inox, deux balcons arrières latéraux en inox, un balcon arrière central, l'ensemble est ceinturé par une double rangée de filières inox maintenues par 5 chandeliers par côté. Les chandeliers sont en inox retreints en tête et complétés d'une jambe de force. Un capot de survie LEWMAR LP 54 sur le POD central.

Cockpit :

Le cockpit a été conçu afin d'optimiser les manœuvres et de faciliter la navigation en équipage réduit ou en solitaire. Les deux barres franches sont équipées de sticks télescopiques Spinlock. Le rail d'écoute de grand-voile HARKEN est de type autoporté. Les postes de barres sont équipés de cales pieds en fond de cockpit permettent de se caler lors des manœuvres. Le cockpit est autovideur.

La descente est équipée de deux capots dont l'un vient fermer les casquettes latérales qui assurent un poste de veille confortable et abrité.

Ballasts et système de ballasts :

Deux écopés de type SOFOSCOOP n°2, pompe électrique de remplissage, vannes de transfert quart de tour,. Ballasts 750l scindés afin de pouvoir jouer sur l'équilibre longitudinal en 500 l au centre (sur le bordé dans le carré) et 250 l à l'arrière (sur le bordé dans les compartiments arrières). Chaque ballast est pourvu de trappes de visite étanches et d'évents débouchant sur le pont.



Gréement :

Le mat est en carbone pré imprégné cuits sous vide en autoclave et équipé de deux étages de barres de flèches poussantes. Il est posé sur le pont sur une platine aluminium anodisée. L'amure de vis de mulet est assurée par un sanglage en carbone. La tête de mat est aussi en carbone.

La bôme est en aluminium.

Le bout dehors est en carbone sur brides aluminium anodisé.

Gréement dormant :

Gréement dormant en Rod comprenant un étai principal et par côté 1 câble V1 V2 D3 sur ridoir, 1cable diagonal 1 sur ridoir, 1 câble diagonal 2 sur ridoir,.

Un étai de trinquette textile, un jeu de bastaques basses et un jeu de bastaques hautes viennent compléter les Rod.

Accastillage :

Winches de marque Harken, 2 x B44-2STA sur le roof, 2 x B40-2STA et 2 x B46-STA sur les hiloires de cockpit, 1 x B44-2STA pour l'écoute de grand-voile sur le pod central. Toutes les poulies, tourelles et taquets sont de marque Harken. Les bloqueurs sont des Spinlock et les cadènes inox de marque Wichard.

Système de direction :

Système conçu et réalisé en collaboration avec la société JP3.

2 barres franches mèche et paliers, transmission entre safrans par barre de liaison aluminium sur rotules. Mèches de safran en F16PH de diamètre 49 mm avec broches dans les profils de safran. Les safrans sont de type suspendus sous la voûte et fabriqués en moules femelles.

Les mèches sont montées sur paliers JP3 auto alignant à sphères. Les barres franches sont en acajou lamellé collé renforcé fibre de verre.

Quille :

Voile de quille en acier HR et bulbe en plomb fabriqué par la fonderie Lemer.
Le voile est fini en chantier par un carénage en mousse PVC, fibre de verre et Epoxy. Le profil fait l'objet d'un soin tout particulier dans les phases de finition.

Moteur :

Moteur NANNI 29 cv diesel saildrive sur chassis composite intégré à la structure de coque.
Local moteur ventilé par ventilation forcé en service dès le contact moteur.
Tableau moteur sans clé avec compte-tours dans le compartiment arrière tribord.
Manette de commande moteur SPINLOCK fixée sur le vertical tribord de pod central.
Réservoir de gasoil d'une capacité de 53 l sous le cockpit derrière le compartiment moteur.
Hélice bipale repliable.

Installations électriques :

- 1 alternateur 100A Balmar
- 1 batterie AGM de démarrage moteur 12V 50A OPTIMA.
- 2 batteries gel de service 12V 120A.
- 1 répartiteur de charge
- Tableau électrique BEP 12v avec 20 disjoncteurs et contrôleur de batteries.
- 3 coupes batteries.
- 1 prise 12V sur table à carte.
- Plafonnier LED HELLA rouge blanc avec variateur d'intensité dans le carré, lecteur de carte rouge blanc à LED.
- Feux de navigation à LED : 1 rouge et 1 vert sur balcon avant à hauteur de filières hautes, feu de poupe sur balcon central arrière, feu de mouillage en tête de mat.

Compartiment avant :

Grande soute à voile ouvrant sur le pont par un capot LEWMAR LP 54.
Matelas sur le plateau.

Carré :

Descente avec porte sur charnière.
Escalier trois marches.
Table à carte centrale avec console d'électronique verticale.
Siège de table à carte sur pieds inox.
Coussins sur banquette et siège table à carte
Tableau électrique fixe dans la console haute.
Cuisine centrale avec évier inox, plaque 1 feu sur cardan.
Ballasts latéraux de 500L chacun avec deux trappes de visite transparentes étanches

Compartiments arrières :

Bannettes cadres réglables sur palan.
Ballasts de 250 l sur les bordés équipés d'une trappe transparente étanche.
Accès au compartiment moteur par trappes sur les cloisons longitudinales.
Réservoir de gazoil 53 l dans compartiment moteur.

Circuit d'eau :

Passes coques plastique flush avec la carène et équipés d'une vanne quart de tour.
Réservoir d'eau 42 litres.
Eau froide par robinet pompe à main.

Assèchement :

Deux pompes de cales, l'une électrique et l'autre manuelle.
Crépine d'assèchement sur flexible mobile stocké sur « escargot » derrière le compartiment moteur.



Croisement El Kedoua / 8045 El Haouaria / Tunisie
Tel : +216 72 297 020 / Fax : +216 72 297 021
Email : mc-tec@gonser-group.com

Document non contractuel, le chantier se réservant la possibilité de modifier les équipements décrits et les caractéristiques à tout moment et sans préavis.