

Descriptif CLASS40 PROTO



Architecte : Cabinet Marc Lombard

LOA : 12,19 m

BOA : 4,496 m

Tirant d'eau : 3,00 m

Déplacement jauge : 4500 kg

Ballasts: 2 x 750 litres

Motorisation : 29cv NANNI diesel

Système de direction : barre franche centrale et deux safrans relevables

Construction : Sandwich verre Epoxy sous vide

Homologation CE : catégorie A

Conformité : Class40

Construction :

- Le CLASS 40 PROTO est fabriqué en Epoxy haut module et en moule femelle.
- La coque et le pont sont fabriqués en sandwich Epoxy verre mousse PVC sous vide. Un apprêt époxy est appliqué dans les moules, la peau extérieure est faite sous vide. Dans un deuxième temps les plaques de mousse PVC sont ajustées et collées sous vide. Une troisième opération voit l'application de la peau intérieure sous vide.
- Toutes les structures internes telles que les cloisons transversales et longitudinales sont fabriquées sous vide en sandwich verre mousse PVC.
- Les varangues sont faites en monolithique verre Epoxy infusé en moule femelle. Celles-ci sont ajustées dans le fond de coque et reprises en stratification sous vide
- Le pont est collé sur la coque et une reprise de stratification intérieure extérieure finalise la liaison coque pont.
- Tout les aménagements intérieurs sont en composite : Table à carte, bloc cuisine.
- Chaque pièce est pesée systématiquement avant d'être validée et posée pendant l'assemblage du bateau.
- La structure composite fait l'objet d'une post-cuisson afin d'optimiser les caractéristiques mécaniques de la résine epoxy.
- Les cycles de d'enduits étant réduits au stricte minimum par la fabrication en moule femelle, l'influence sur le poids du bateau est considérablement réduite. Les enduits sont concentrés dans les zones de liaison.
- Le bateau est peint en blanc (autre couleur sur devis). La peinture est appliquée au pistolet et fait l'objet d'une cuisson.
- Les antidérapants sont traités en gris clair sur le pont et le fond de cockpit et en blanc sur le roof.

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 4 chandeliers par côté. Les chandeliers sont en inox retreints en tête et complétés d'une jambe de force. L'ensemble de ces pièces inox est traité en finition peinture noire mat.

Un capot de survie LEWMAR LP 54 se trouve sur le fond de cockpit en arrière du rail de grand-voile.

Cockpit :

Le cockpit a été conçu afin d'optimiser les manœuvres et de faciliter la navigation en équipage réduit ou en solitaire. La barre franche centrale est équipée d'un stick télescopique SPINLOCK. Le rail d'écoute de grand-voile est posé sur un support composite. L'ergonomie des postes de barres a été optimisée. Un décaissé dans le pont orienté de $\frac{3}{4}$ avant permet de barrer avec une position confortable tout en permettant de compenser sur les cales pieds réglables les départs en avant notamment au près . Un logement de commande de pilote par poste de barre et à portée de main. Des cales pieds en fond de cockpit permettent de se caler lors des manœuvres. Le cockpit est autovideur.

Une double descente permet de positionner un pupitre de piano central recevant les bloqueurs et deux winches. Deux supports orientables de répétiteur TL25 sont posés sur chaque côté du piano sous la casquette.

Ballasts et système de ballasts :

Deux écopés de type SOFOSCOOP n°2, pompe électrique de remplissage, vannes de transfert guillotine et quart de tour,. Ballasts 750l scindés afin de pouvoir jouer sur l'équilibre longitudinal en 250 l à l'avant (sur le bordé dans la soute à voile) et 500 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, la bôme et le bout dehors sont en carbone pré imprégné cuits sous vide en autoclave.

Le mat dont la conception a été complètement revue est équipé de deux étages de barres de flèches poussantes en carbone. 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 en carbone.

Le bout dehors est orientable et sa section rectangulaire afin de limiter la flexion latérale. La gestion de son orientation est faite par un rail circulaire posé sur le pont. Les renvois vont au cockpit afin de pouvoir optimiser le réglage à distance.

Gréement dormant :

Gréement dormant en Rod comprenant par côté 1 câble V1 V2 D3 sur ridoir, 1câble diagonal 1 sur ridoir, 1 câble diagonal 2 sur ridoir, 1 câble diagonal 3' sur ridoir.

Un étau principal textile sur palan, un étau de trinquette textile, un jeu de bastaques basses et un jeu de bastaques hautes avec arbalètes viennent compléter les Rod.

Accastillage :

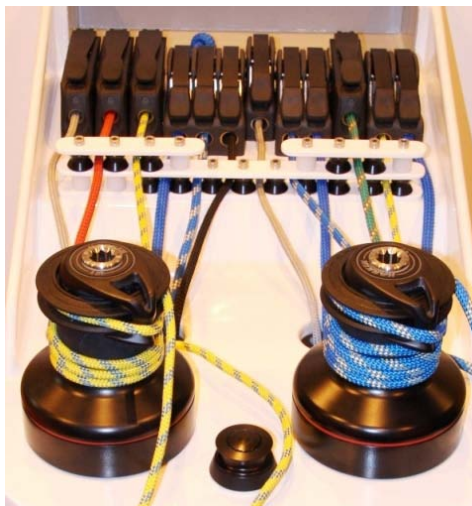
Winches de marque Harken :

- 2 x B45-2STR sur la console de piano
- 1 x B45-2STR et 1x B50-2STR de chaque côté sur les hiloires de cockpit.

Les poulies sont des Black Magic HARKEN, les tourelles et taquets sont de marque Harken.

Les bloqueurs SPINLOCK comprennent six XX0812 forte charge, un ZS, le reste est en XTS ou XAS. Les cadènes inox articulées sont de marque Wichard.

Les compas sont de marque SUUNTO à plat pont.



Système de direction :

Système conçu et réalisé en collaboration avec la société JP3.

Barre franche centrale sur fausse mèche avec paliers haut et bas à aiguilles, transmission aux safrans par barres de liaison aluminium sur rotules avec filetages à pas inversés facilitant le réglage. Mèches de safran en F16PH de diamètre 49 mm avec broches dans les profils de safran. Les safrans sont relevables et de type suspendus sous la voûte. Ils sont fabriqués en époxy dans des moules femelles.

Les mèches de safran sont montées sur paliers JP3 auto-alignant à sphères et aiguilles pour les paliers hauts et bas.

Un vérin de pilote type NKE est inclus et posé sur un support custom.



Quille :

Voile de quille en acier HR et bulbe en plomb fabriqué par la fonderie Lemer. Le voile de quille est rempli de plomb dans son caisson central afin d'optimiser le redressement sans avoir recours à un bulbe à fort volume. Le bulbe est en plomb conformément aux règles de class40. L'ensemble voile de quille et bulbe est au minimum 200 kg plus lourd que sur un bateau de série. Le centre de gravité du bateau se trouve de ce fait plus bas.

Le voile de quille 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.

Un dossier d'assurance qualité constructeur de l'ensemble voile de quille bulbe est délivré avec le bateau.

Moteur :

Moteur NANNI 29 cv diesel sur support composite. La transmission se fait par une ligne d'arbre carénée.

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 d'hiloire de cockpit.

Réservoir de gasoil d'une capacité de 53 l sous le cockpit derrière le compartiment moteur.

Hélice GORI RACING bipale repliable.

Installations électriques :

- 1 alternateur 100A Balmar chargeant 1 batterie AGM de démarrage moteur 12V 50A OPTIMA.
- 1 alternateur supplémentaire 150A Balmar chargeant 3 batteries gel de service 12V 120A.
- 1 régulateur booster BALMAR MC-612 avec sonde de température.
- Tableau électrique BEP 12v avec 2 x 8 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 et la soute à voile, lecteur de carte rouge blanc à LED, éclairages à LED étanche dans le compartiment moteur, le compartiment technique

la console fixe de tableau électrique, la console pivotante d'électronique de table à carte et dans la zone de système de safrans située en arrière de la cloison étanche.

- 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 60. Ballast de 250 l équipé d'une trappe étanche transparente sur les bordés. Compartiment batteries sur fond de coque en avant de la cloison de mat. Trappe composite étanche dans la cloison avant donnant accès au compartiment étanche et aux fixations composite de sous barbes.

WC chimique.

Carré :

Double descente avec portes sur charnières.

Escalier une marche facilitant les allers et venues.

Table à carte centrale avec console d'électronique verticale pivotante sur 180°.

Trois positions d'utilisation de table à carte : 1 dans l'axe navire, 1 à bâbord, 1 à tribord.

Siège mobile pour positions bâbord et tribord.

Tableau électrique fixe au dessus de la console pivotante d'électronique.

Réservoir d'eau sous siège central de table à carte.

Cuisine centrale avec évier inox, plaque 1 feu sur cardan au dessus du compartiment moteur.

Main courante composite le long du roof sur toute la longueur du carré

Compartiments arrières :

Grand espace de matassage sur les extérieurs bordés arrières. Ballasts de 500 l sur les bordés équipés de deux trappes étanches transparentes.

De chaque côté une bannette en toile sur cadre aluminium réglable en hauteur par palan textile.

Accès au compartiment moteur par trappe sur la cloison longitudinale babord.

Accès au compartiment technique par ouvertures dans les cloisons longitudinales.

Réservoir de gazoil 53 l dans compartiment technique.

Déssalinisateur dans compartiment technique.

Circuit d'eau :

Passe coques plastique flush avec la carène et équipés d'une vanne quart de tour.

Réservoir d'eau 42 litres.

Eau froide sous pression.

Déssalinisateur KATADYN 7l/h 12v (fonctionnement aussi en mode manuel)

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.

Stockage transport :

Un bers de transport convertible permettant dans sa position haute de poser le bateau quillé et dans sa position basse de poser le bateau sans quille pour transport ou hivernage.

Divers :

Bateau livré sans électronique, sans bout, sans gréement courant et sans matériel de sécurité.



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.