

Descriptif AKILARIA 950



Architecte : Marc Lombard

LOA : 9,50 m

BOA : 3,69 m

Tirant d'eau : 2,40 m

Déplacement jauge : 2700 kg

Ballasts : 2 x 450 litres

Lest : 950 kg

Voilure au près : 80 m²

Voilure au portant : 155 m²

Motorisation : 21cv NANNI diesel

Système de direction : barre franche centrale et deux safrans

Construction : Sandwich verre vinylester en infusion

Homologation CE : catégorie A

Conformité : Classe 950

Construction :

- L'AKILARIA 950 est fabriqué en moule femelle.
- La coque est infusée en sandwich verre balsa 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.
- Tous les aménagements intérieurs sont en composite : Table à carte, bloc cuisine, meuble de lavabo, rangements de bordés.
- Chaque pièce fait l'objet de pesée systématique au cours de la fabrication du bateau et ce pour chaque unité produite.

Système de direction :

Système conçu et réalisé en collaboration avec la société JP3.

Barre franche centrale sur fausse mèche et paliers, transmission aux safrans par barres de liaison aluminium sur rotules. Mèches de safran en F16PH de diamètre 44 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.

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 3 chandeliers par côté. Les chandeliers sont en inox retreints en tête et complétés d'une jambe de force.

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'une raquette supportant un stick télescopique Spinlock. Le rail d'écoute de grand-voile est en fond de cockpit. Les postes de barres sont décaissés dans le pont afin d'optimiser l'ergonomie. Des cales pieds en fond de cockpit permettent de se caler lors des manœuvres. Le cockpit est autovideur.

Deux compas sur les verticaux de roof sous les casquettes.

Ballasts et système de ballasts :

Ecope de type SOFOSCOOP n°1, pompe électrique de remplissage, vannes de transfert quart de tour. Ballasts 450l scindés afin de pouvoir jouer sur l'équilibre longitudinal en 214 l à l'avant (sur le bordé dans le carré) et 236 l à l'arrière (sur le bordé dans les cabines). Chaque ballast est pourvu d'une trappe de visite étanche et d'un évent caréné débouchant sur le pont.

Gréement :

Le mat et le bout dehors sont en carbone pré imprégné cuits sous vide en autoclave.

Le mat est équipé de deux étages de barres de flèches poussantes. Le mat 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 en carbone supporte un feu de navigation tricolore.

La bôme est en aluminium laqué noir.

Gréement dormant :

Gréement dormant en Rod comprenant par côté 1 câble vertical sur ridoir, 1cable diagonal 1 sur ridoir, 1 câble diagonal 2 sur ridoir, et un étau principal sur ridoir. Un étau de trinquette textile et deux bastaques textiles viennent compléter les Rod.

Accastillage :

Winches de marque Harken, 2 B40-2STA sur le roof et 2 B44-2STA sur les hiloires de cockpit. Toutes les poulies, tourelles et taquets sont de marque Harken. Les bloqueurs sont des Spinlock et les cadènes inox de marque Wichard.

Voir descriptif accastillage joint.

Quille :

Voile de quille en acier E 36 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 21 cv diesel saildrive sur chassis intégré à la structure de coque.

Local moteur ventilé par ventilation forcé en service dès le contact moteur.

Tableau moteur avec compte-tours dans la cabine arrière tribord.

Manette de commande moteur fixée sur le vertical d'hiloire de cockpit tribord.

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

Hélice bipale repliable.

Mouillage :

Davier inox à rouleau démontable à l'étrave.

4 cadènes inox repliables Wichard faisant office de taquets d'amarrage.

Un puits de chaîne avant autovideur avec capot de fermeture sur charnières.

Installations électriques :

1 alternateur 70A Balmar

Tableau électrique BEP 12v avec 12 disjoncteurs et contrôleur de batteries.

Coupes batteries sous la table à carte.

2 batteries gel de service 12V 120A.

1 batterie AGM de démarrage moteur 12V 50A OPTIMA.

1 prise allume cigare sur table à carte.

Plafonnier LED HELLA rouge blanc avec variateur d'intensité dans le carré, lecteur de carte à LED, jeu de 8 lampes à LED à piles sur velcro à positionner au choix.

Feux de navigation à LED rouge, vert, blanc en tête de mat et feu de poupe sur balcon central arrière.

Compartiment avant :

WC chimique.

Grande soute à voiles

Carré symétrique avec banquettes équipées de coussins et de dossiers. Rangements sous les banquettes. Equipets derrière les banquettes.

Table à carte sur tribord, pupitre de rangement et siège de veille
Cuisine sur bâbord avec évier inox, plaque 2 feux sur cardan et frigo WAECO 31 litres.
Table de carré sur pieds inox.
2 mains courantes inox.
Planchers composites.

Cabines arrière :

Cabines arrière double avec matelas.
Equipets de rangements sur les bordés.
En course il est possible de réduire à un couchage par cabine en démontant les panneaux amovibles d'extension de banquettes.
1 hublot ouvrant Lewmar par cabine sur l'hiloire de roof.

Circuit d'eau :

Passes coques plastique flush avec la carène et équipés d'une vanne quart de tour.
2 réservoirs d'eau souples de 55 litres chacun sous les banquettes de carré bâbord et tribord.
Eau froide sous pression.

Assèchement :

Deux pompes de cales, l'une électrique et l'autre manuelle.
Pompe automatique positionnée en arrière du parc batteries
Crépine d'assèchement sur flexible mobile stocké sur « escargot » derrière le compartiment moteur.

Divers :

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

Options :

Voir liste spécifique.



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.