

Cette vue de la carène donne une bonne idée de l'importance du creux.

jamais été utilisés. Evacuation des eaux usées de la cuisine : 1/4 tour, un peu dur mais bon état. Pas de lavabo. Un réservoir d'eau de 50 litres fixé sur l'arrière, vide.

ŒUVRES VIVES

Etat de la carène : dernier carénage en juillet 2000. Peinture antislissure Nautix A4 blanc. Lest et safran en bon état ; absence de traces de choc. Passe-coque en bon état (le bâbord arrière d'évacuation cuisine est condamné pour la course). Sortie d'arbre, ligne d'arbre et chaise d'arbre en bon état. Etat de l'hélice : un bec de canard de 1996, léger jeu des pales traduisant une usure. Etat des anodes : une noix d'arbre de juin 2000, bon.

ŒUVRES MORTES

Bordés (gelcoat bleu - polish en juin 2000), liaison pont/coque, cale-pieds bois, rouf et hiloires en bon état. Pas de rail de fargue. Une échelle de bain inox amovible à cinq marches, stockée dans le coque-ron arrière, bon état.

ARMEMENT NAVIGATION

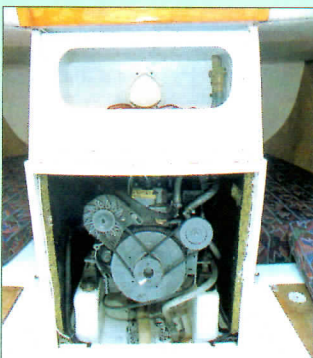
Bon état de fonctionnement du compas de route de cloison sur l'avant du cock-



pit (avec son cache), du sondeur NKE avec multimètre sur la cloison de cockpit tribord, du loch-speedo NKE avec multimètre sur la cloison de cockpit tribord. Absence de VHF, de girouette/anémomètre et de radar. GPS portable Garmin 45 de décembre 1995, peu utilisé ; à contrôler s'il fonctionne après le passage à l'an 2000.

MOTEUR

Type : in board Lombardini. Date dernière vidange : juillet 2000 (une heure d'utilisation depuis). Etat d'entretien général extérieur et interventions : en 1997, remplacement de bielle, coussinets, piston, porte-injecteur, pompe injection, soupapes. Filtre eau de mer Vetus difficile d'accès ; coude anti-siphon. Un pot à barbotage Vetus LP. Fond de cockpit démontable pour accès à l'appareil propulsif. Carburant/alimentation : gasoil, réservoir de 25 litres environ. Fonctionnement vanne : 1/4 tour, bon état. Commande : une manette monolevier, bon état mais enjoliveur central perdu. Tableau moteur standard Lombardini, bon état visuel. Transmissions type : inverseur mécanique, niveau d'huile non contrôlé. Bon état des durites et colliers, et courroie de pompe à eau. Celle de l'alternateur à retendre. Démarrages instantanés ; bon état visuel de l'alternateur.



Le moteur Lombardini est accessible en enlevant le panneau de la descente.

Etat général cale moteur : propre et sèche. Presse-étoupe : joint ERCCEM. Silent-bloc d'origine, bon état. Compte tenu du fait que l'huile n'a qu'une heure de service, nous n'en avons pas effectué de prélèvement, et par conséquent les analyses spectrométrique et physico-chimiques n'ont pas été effectuées. Néanmoins, il serait judicieux d'envisager une analyse après 30 heures de service de cette huile.

STRUCTURE

Le cloisonnement est bon dans les parties visibles ; contremoule d'emmé-

En cinq ans, les ébénisteries, les vaigrages, les planchers, sont restés en parfait état.



Les fonds, les boulons de quille sont très propres.

ments. Varangage en bon état. Etat des boulons de quille : bon ; deux ferrures permettent de sortir le voilier avec des sangles prises sur les boulons. Mât implanté. Bon état des tirants de cadènes ; absence d'anomalies au niveau de la visserie.



Pour contrôler la dureté du gelcoat, Claude Mettrie utilise un appareil Barcol.

CONTROLE DE LA CARENE

Date de mise à terre : le 24 novembre 2000. Météo du lieu : temps humide, quelques précipitations. Surcouchage d'antifouling : non ; la peinture a été appliquée en juillet 2000 après élimination des anciennes couches. Le gelcoat présente en certains endroits une colonie de petites cloques sans gravité à 100 mm sous la flottaison ; celles-ci correspondent très probablement à un défaut d'application lors du pistilage des gelcoats blanc (œuvres vives) et bleu (œuvres mortes). Ailleurs, nous n'avons relevé aucun cloquage. Nous avons éliminé la peinture antislissure dans plusieurs zones tant sur tribord que sur bâbord pour y effectuer des mesures de dureté et d'humidité.

Contrôle de la dureté du gel coat

A l'aide d'un appareil Barcol et après étalonnage, nous avons obtenu des mesures de l'ordre de 35 unités Barcol. Ces mesures sont relativement faibles par rapport à un gelcoat récent, qui avoisinerait les 45/50.

Contrôle de l'humidité relative

A l'aide d'un appareil Sovereign et après étalonnage, nous avons obtenu des mesures allant de 18 à 21. Compte tenu du fait que le voilier avait été sorti en fin de matinée, que les mesures ont été effectuées en début d'après-midi et par temps humide, ces mesures ne sont pas réellement exploitables ; habituellement, nous prenons nos mesures après 48 ou 72 heures de stationnement à terre.

Remarque : ce voilier ne demande pas de traitement à court ou moyen terme.

La conclusion de l'expert

IMPRESSION GENERALE

Grément : mâture de 1997 hors standard, échantillonnage supérieur. **Garde-robe** : deux jeux de voiles complets sauf le tourmentin ; un jeu destiné à la course et un jeu utilisé en convoi/croisière.

Pont et accastillage : accastillage de qualité ; winch à graisser, bon.

Appareil à gouverner : bon ; absence de jeu.

Emménagements : disposition selon le standard du type du yacht, sellerie jamais utilisée à bord, de même que le réchaud, le WC chimique ; ensemble propre.

Structure : bon état ; aucune trace de choc.

Œuvres vives : bon état ; peinture antislissure récente.

Œuvres mortes : bon état ; gelcoat poli récemment.

Moteur : bon état visuel, entretien courant effectué.

Electricité : installation minimum, suffisante pour une navigation côtière.

Armement obligatoire :

5^e catégorie.

Armement électronique :

équipement correspondant à une utilisation en régate et en sortie à la journée ; prévoir un complément de matériel en cas de navigation effective en 4^e catégorie.

Sécurité : prévoir la révision de l'extincteur, la pose d'un mouillage secondaire et le contrôle du ventilateur (non obligatoire).

Esthétique particulièrement réussie et construction soignée en petite série. Voilier sorti de l'eau en juin 2000 pour révision et entretien courant au chantier Pinta à La Rochelle. Voilier destiné à la régate, très performant, particulièrement rapide à la voile. Vainqueur de deux Semaines de La Rochelle.

NOTRE ESTIMATION

La mise en balance des éléments tant favorables que défavorables nous permet de fixer sa valeur vénale de la façon suivante :

Coque, emménagements et moteur fixe	245 000 F
Garde-robe	35 000 F
Armement sécurité (5^e catégorie)	5 000 F
Armement électronique	5 000 F
TOTAL	290 000 F

Fait et clos à La Rochelle, le 11 décembre 2000
Claude Mettrie, Atlantique Expertises maritimes-La Rochelle.