

SONATE Ova i 40

ALU  BAT



1 - CARRÉ

Sur Tribord :
Grande banquette avec dossier. Derrière dossier équipets de rangement. Sous banquette, accès à de grands coffres pour rangement.

Sur Babord :
Grande banquette en L avec dossier. Coussins en mousse bultex 10 cm. Angles arrondis démontables pour le couchage sur les banquettes. Derrière dossier, équipets de rangement. Sous coussins accès à de grands coffres. Table de carré avec abattant et fargues. Eclairage par roof panoramique et deux panneaux ouvrants LEWMAR 450x320 munis d'aérateurs. 2 spots et 1 plafonnier. Couchette mer superposée avec dossier pour anti-roulis. Vaigrage orme. Equipet superposé avec placard.

2 - NAVIGATION

Table à cartes de grande dimension dans le sens de la marche (GA) avec tiroirs sur clayette en façade. Siège navigateur avec coffre en-dessous. Tableau électrique complet. Derrière siège navigateur grande bibliothèque avec étagères et meuble bas, pannes sur clayette. Deuxième bibliothèque contre la coque, avec emplacement important pour l'électronique. Eclairage et aération par panneau ouvrant LEWMAR 254x254, un lecteur de cartes et un plafonnier. Tableau électrique avec contacteur-vumètre, état de charge des batteries et divers voyants de contrôle.

3 - CUISINE

Cuisine très fonctionnelle avec 2 bacs éviers en inox (très profonds) équipés de deux becs verseurs, munis de pompes à pied double effet (eau de mer et eau douce). A côté réchaud four, 2 feux sur cardan. Sous réchaud, rangement pour poêles. Derrière réchaud, rangement pour bouteilles Glacière dans l'angle (103 litres) avec ouverture par le dessus. Grand plan de travail rejoignant le puits de dérive avec fargues de retenue. Sous plan de travail, huche à pain, meuble de 4 pannes sur coulisses et meuble à étagères pour le rangement de la batterie de cuisine. En façade, grand vaisselier. Eclairage et aération par panneau LEWMAR 254x254 et 1 plafonnier. Descente avec marches antidérapantes se reprenant devant coffre moteur. Réservoir eau douce 500 l. Poubelle encastrée. Eclairage naturel par Dog-house panoramique.



DESRIPTIF TECHNIQUE

CONSTRUCTION DE LA COQUE (version standard)

COQUE

• Construction en alliage d'aluminium (5086 H 111/ex AG4MC). Réalisation de l'ensemble en tôles par roulage à froid. Soudage par procédé semi-automatique sous protection de gaz neutre (argon).

• Un soudage double face assure une parfaite étanchéité de la coque. Celle-ci est contrôlée par procédé de ressuage.

• Echantillonnage : Bordé œuvres mortes 4 et 6 mm. Oeuvres vives en 10 et 8 mm. Pont et Roof en 4 mm. Couples en L de 80x50x6 et lisses en T de 40x40x4 mm. Varanguages en 6 et 8 mm. Les Porques de mât de cadènes reprennent sur l'ensemble de la coque les efforts de compression et de traction du mât et des haubans.

• Structure mixte avec carlingue axiale reprenant la cadène d'étai et de trinquette. Cloison étanche à l'avant délimitant la baïlle à mouillage. Dans les fonds deux carlingues en 8 mm renforcent la structure longitudinale et délimitent le saumon de quille. Puits de dérive intégral en tôle de 8 mm avec accès par le sommet, par trappes de visites étanches.

• Dérive en une seule tôle aluminium ép. 50 mm. Le bord d'attaque est arrondi, le bord de fuite dégraissé en lame de coupe. Pour éviter les risques de blocage elle pivote sur un axe bagué en Ertacéf. Le guidage latéral est effectué par des glissières en Ertalène, qui en tant que pièce d'usure sont amovibles par le haut. Les manœuvres de la dérive se font du siège barreur par vérin hydraulique avec pastille de rupture. L'entrée de la dérive dans le puits est protégée par des lèvres en caoutchouc évitant aux corps étrangers de pénétrer à l'intérieur.

• Lest en lingot de fonte dans les fonds du bateau isolé par résine polyester. Le caisson du lest est fermé par une tôle épaisse soudée, étanche sur la quille, et sur laquelle vient se reprendre l'épontille de mât.

• Tableau arrière avec cadène de pataras reprise sur le plat de quille longitudinal. Echelons d'accès de la jupe arrière au pont. Grande jupe arrière aux formes

généreuses et terminant le design du bateau. Le fond de la jupe est plat permettant de s'allonger.

SAFRANS

Principe de fonctionnement du safran pivotant : Le principal problème du dériveur intégral réside dans le système de relevage du safran et son corrolaire, le jeu que l'on introduit dans cet ensemble. Le principe du relevage vertical a été à priori écarté dans la mesure où il engendre trop de jeu dans le mécanisme. Nous n'avons pas retenu non plus le système du safran à volet de portance qui risque d'être inefficace à la gîte sur cette taille de bateau. Nous avons donc opté pour un safran pivotant vers l'arrière. Le palier inférieur, constitué d'un massif aluminium avec roulement en Ertacéf est inséré dans une forte structure aluminium formant fond de jupe arrière et glisse sur des patins en Ertacéf interchangeables. La commande de relevage se fait au moyen d'un vérin inox avec pastille de rupture. Ce système présente le double avantage d'un safran compensé bien profilé et d'une sécurité de rupture en cas de choc intempêtif.

COCKPIT

• Cockpit auto-videur de grande dimension permettant d'y vivre, de s'allonger sur les bancs. Très confortable, la boiserie (caillebotis et banquettes, siège barreur) est en teck. A tribord, par une ouverture de la banquette, on accède à un très grand coffre à voiles avec plancher et étagère. A babord sous siège barreur coffre à mouillage. Dossier de banquette remontant au-dessus du pont, permettant des rangements d'écoute dans l'hiloire et une meilleure tenue à la gîte. Rangement pour bouteille de gaz. Sous plancher barreur, deux panneaux démontables permettent d'accéder aux secteur et safrans.

PLAN ET ÉQUIPEMENT DE PONT

- Double davier d'étrave avec galet nylon et fixation de l'ancre.
- Baïlle à mouillage profonde, autovideuse et cadénassable, avec cloison étanche.
- Support amovible pour fixation d'un guindeau. Lors de la navigation celui-ci est rangé à l'intérieur.
- Piton d'étalingure pour fixation de la chaîne.
- Taquets d'amarrage à l'avant et à l'arrière du bateau, ainsi qu'au maître bau pour la garde.
- Balcon avant avec feux bicolores.
- Balcon arrière avec ouverture décalée, afin d'éviter le pataras, support bouée à tribord, queue de cochon et feu blanc à l'arrière.
- Double étages de filières blanches.
- Un grand plexi permet l'éclairage direct de la cabine avant.
- Aérations de la cabine avant, du toilette avant et du carré par 4 panneaux ouvrants LEWMAR 450x320. Ceux du carré sont munis d'aérateurs.
- Balcon de pied de mât.
- Sur passavants, rails de trinquette avec rollers et butées. La longueur du rail permet sur l'avant d'y adjoindre un tourmentin endrayé sur l'étai de trinquette et sur l'arrière de déplacer sur l'intérieur le point d'amure du génois.
- A l'extérieur rails de génois avec rollers et butées.
- Aération de la cabine arrière, du toilette arrière, table à cartes et cuisine par 4 panneaux LEWMAR 254x254.
- Dog House avec roof panoramique 360°.
- Entrée de cockpit par panneau alu à glissières intégrées sous roof avec écoulement latéral.
- Porte d'entrée en teck avec serrure.
- Dans cockpit : rail d'écoute de GV Amiot avec chariot 6 galets renvoyant le palan sur embouts de rail munis de poulies coincideuses.
- Palan de GV 4 brins avec renvoi au Winch.
- 2 Winches LEWMAR 48 pour écoutes de génois. (ST).
- 2 Winches LEWMAR 40 pour écoutes de trinquette. (ST).
- 2 poulies LEWMAR 8435 pour renvoi des écoutes de génois et trinquette.
- Ensemble de barre à roue inox Ø 1000 monté sur colonne de barre, comprenant, commande moteur, arceau de protection et compas.
- Direction chaîne et drosses par platine de renvoi sur secteur.
- Prise de barre franche de secours sous banquette barreur.

MOTEUR - ÉLECTRICITÉ - PLOMBERIE

Moteur Perkins 4.108/40 CV, monté sur silent-bloc, équipé d'un démarreur électrique, alternateur, circuits 12 volts. Echappement humide avec silencieux et prise d'eau visitable. Moteur et périphérique montés dans compartiment insonorisé par mousse alvéolée et accessible sur toutes les faces. 2 batteries 80 A avec permutateur coupe-circuit, pour démarrage

moteur. 2 batteries 80 A pour servitudes, commande moteur sur colonne ou barre, et tableau de bord près de la table à cartes. Réservoir gas-oil de 200 litres, sous les planchers cuisine table à cartes. Circuit gaz par tuyau cuivre gainé avec bac étanches à l'arrière pour 2 bouteilles de gaz, (5 kilos).

PEINTURE

Elle est réalisée selon une séquence approuvée pour aluminium :
- ponçage, dérochage, enduit microballon.

- laque polyuréthane (couleur au choix du client).
- antifouling T.B.T.
- pont en treadmaster (anti-dérapant).





CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

Longueur hors tout : 12,60 m.
 Longueur à la flottaison : 10,30 m.
 Largeur maxi : 4,30 m.
 Tirant d'eau dérive haute : 0,70 m.
 Tirant d'eau dérive basse : 2,30 m.
 Déplacement : 8,500 kg.
 Lest plomb : 3,600 kg.
 Catégorie de navigation : 1.
 Nombre de passagers : 10/12.
 Voilure au près : 102,88.

GRÉEMENT-VOILES

1 étau Ø 10.
 1 pataras Ø 10 avec ridoir Barbarossa à manivelle de winche.
 2 galhaubans Ø 10 avec ridoirs.
 2 inter Ø 8 avec ridoirs.
 4 bashaubans (avant et arrière) Ø 8 avec ridoirs.
 1 bas étau (étau de trinquette) Ø 8.
 2 bastaques Ø 6 montées sur palan, réglage par poulie coinçeuse.
 Mât en alliage léger (profil d'une seule longueur) avec 2 étages de barre de flèches. Tête de mât à 4 réas, ferrure de spi double, feu de route moteur, sortie de fil tête de mât, rail de tangon avec embout et poulie.
 Entrées et sorties de drisses intérieures en siflet avec plaques anti-usure.
 2 poulies coinçuses SOFERAC major simple en pied de mât.
 2 winches LEWMAR 30 pour drisse GV géniois et trinquette.

4 taquets 165 alu.

1 winch LEWMAR 16 pour prise de ris.

Bôme en alliage léger avec prise de halebas et d'écoute de GV. 3 pontets de prise de ris, et embout de bôme à 4 réas et 4 cammes coinçuses, cardan, croc de ris et coulisseau alu.

COURANT

1 drisse de géniois textile Ø 14.

1 drisse de GV textile Ø 12.

1 drisse de spi textile Ø 14.

1 balancine de bôme Ø 10.

2 écoutes de géniois Ø 16.

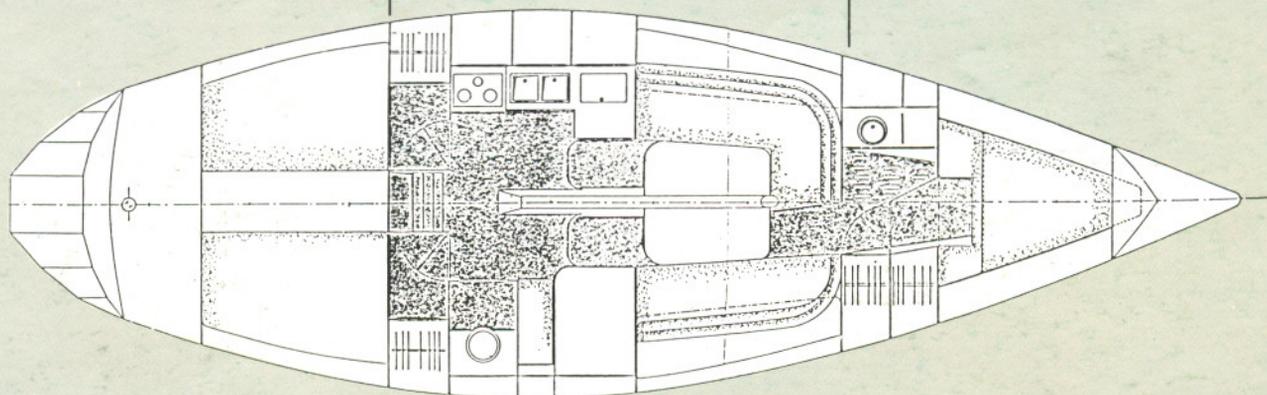
1 drisse de trinquette Ø 14.

2 écoutes de trinquette Ø 14.

1 palan de halebas de bôme 4 brins avec poulie coinçeuse.

1 palan d'écoute de GV 4 brins avec retour au winch GV.

2 palans de bastaques avec poulie coinçeuse.



Depuis 1776 (guerre d'indépendance aux Etats-Unis), les bateaux anglais et américains sont à fond plat. A cette époque, le Capitaine Anglais Schank eut l'idée de mettre la dérive au centre du navire.

- 1781 : « CUMBERLAND », dessiné par Schank, était équipé de 5 dérives.
- 1790 : « TRIAC », dériveur de 20 m. pour 6,40 m. de large, était un cutter de 12 canons et 3 dérives.
- 1811 : Les frères SWAIN (USA) déposent un brevet de dérive pivotante.
- 1844 : « MARIA » de Stevens, muni de 2 dérives pour une longueur de flottaison de 34,50 m, une grand'voile de 540 m² et un foc bômé de 200 m² devient imbattable.
- 1849 : Apparition des dériveurs américains en Europe aux régates du Hâvre : « MARGOT » « REINE BLANCHE ».
- 1850: Les Anglais admettent que les dériveurs Yankees sont les plus rapides et les plus performants.
- 1870 : Le dériveur « MAGIC » bat « CAMBRIA » à l'America's cup. La dérive apparaît pour la première fois en compétition.
- 1871 : « COLUMBIA », goélette à dérive, gagne l'America's cup.
- 1875 : Sur 617 yachts enregistrés aux USA, 497 sont des dériveurs.
- 1881 : « MISCHIEF » (cotre à dérive) bat « ATLANTA » à l'America's cup. C'est le premier bateau en métal de la coupe.
- 1885 : « PURITAIN » (cotre à dérive) bat le cutter anglais « GÉNESTA » à l'America's cup.
- 1886 : « MAYFLOWER », cotre à dérive bat le cutter anglais « GALATEA » à l'America's cup.
- 1898 : « OUTLOOK », dériveur ultra léger gagne la « QUINCY-CUP ». Son architecte Starling-Burgess sera célèbre avec la coupe de l'América.
- 1930 : « ENTERPRISE ».
- 1934 : « RAINBOW ».
- 1937 : « RANGER ».

...Ce fut le début des dériveurs.



ALU  **BAT**

Z.I. Les Plesses - LE CHATEAU-D'OLONNE - B.P. 73 - 85100 LES SABLES-D'OLONNE
Tél. : (51) 32.08.02 - 32.17.90 - Télex : 700 256