

Bonjour,

Je vous remercie pour l'intérêt que vous portez à mon compagnon des mers. Je vous joins le document en pdf résumant l'état actuel de « Wéoflaif », avec quelques photos. Je suppose que vous aurez encore beaucoup de questions à me poser par rapport à votre projet. Afin d'anticiper un peu, je vous fais un petit énoncé. J'ai mis le voilier à l'eau en 1988 en Vendée, et après une brève croisière en Méditerranée, j'ai rejoint les Antilles. L'année suivante, et suite au cyclone Hugo, en Guadeloupe, je fus obligé de sortir le voilier de l'eau pour réparer le safran qui avait éclaté dans la mangrove. Je constate de l'osmose sur la coque, et comme le SAV de Jeanneau était sur place, il me confirma que le traitement sera totalement et obligatoirement pris en charge par eux. Ce qui fut fait par leur agent au Québec. (Sablage coque, traitement complet epoxy à l'abri dans un chantier bien chauffé, ce qui garantit le tout) Je peux confirmer qu'il fut par la suite toujours protégé et toujours sans osmose à ce jour (ajout préventif d'une couche epoxy l'hors des carénages longue durée à terre). Sauf un peu d'eau dans le safran qui pénètre inévitablement par la mèche inox, mais sécher à chaque mise au sec. Puis, après un bref retour par La Rochelle, après avoir compléter la préparation, je partis pour un grand tour qui dura 13 ans. Donc, j'ai le certificat de jauge pour le passage de Panama. En 2003, je revins en Belgique, avec la ferme intention de repartir après avoir regarni la caisse du bord. Auparavant, je dus réparer et restaurer. Les varangues d'origines, trop faibles étaient vrillées, et pour les changer, il m'a fallu déposer le carré (rond) qui était moulé en fibre de verre. Il fallait aussi revoir l'aménagement initial qui manquait de cloisons structurelles (inventé par le décorateur, pour donner une image d'espace au détriment de la solidité. (Jeanneau à rajouter une couche de kevlar pour compenser cet absence mais insuffisant !). Ce qui explique la singularité des aménagements, mais avec l'expérience de la circum, j'ai préféré une cuisine en U au lieu d'une à l'américaine qui n'est pas du tout fonctionnelle en mer, rajouter des penderies et rangements. Installer un carré utilisable pour y dormir. Supprimer les couchettes supérieures dans les cabines arrières, ainsi que les lavabos et la 2^{de} salle de bains, gros consommateur d'eau. Sur la coque ce sont les sabords que j'ai fermé car à la gîte ils étaient immergés et que j'ai eu des fuites qui auraient pu être conséquentes. Sur le pont, ce sont les grands hublots (jamais étanches et glissants) que j'ai colmaté, puis, j'ai fabriqué une capote rigide pour protéger la descente (et en faire une sorte de timonerie) et prolongé celle-ci par un bimini rigide, y installant un arceau (inox) supportant le nouveau rail d'écoute et retirer l'ancien rail d'écoute de grand voile qui divisait le cockpit. Comme le grand et long cockpit devint un abri protégé, j'ai prolongé le pont par une plage arrière, (pour profiter du soleil) en inversant le tableau arrière y incluant une ouverture mobile, pour accès à la mer, annexe, etc. Cela me permit d'ajouter 2 grands coffres supplémentaires toujours bienvenu pour du rangement quand le voilier devient la maison ! J'ai remplacé la grande barre à roue pour une barre franche laissant ainsi plus de place dans le cockpit. A l'avant, j'ai ajouté un bout dehors, car je voulais un 2nd étai pour y installer une voile de petite surface, et de gros grammage pour le gros temps plutôt que de naviguer avec un génois enroulé à moitié, qui se déforme et augmente la gîte. Voilà pour expliquer ces transformations.

L'état du bateau. Il est sain, simple, sans électronique superflue, sans la sécurité ou hors date de révision (radeau), j'ai vendu le 2nd enrouleur, mais y mettre un 2nd étai n'est plus un problème puisque les ferrures y sont déjà. Le moteur est neuf, comme le gréement dormant et une partie du gréement courant.

Les travaux. Incontournable : la batterie de démarrage moteur, revoir les connections électriques et le tableau (car un voilier à terre en Bretagne avec humidité peut...). Contrôle de toutes les vannes et d'entrées d'eau, remettre en place évier, tuyauterie et rangements. Entretien du moteur (il y a les filtres et l'impellor). J'ai aussi constaté dernièrement une fuite à hauteur d'un pied de chandelier ou d'une cadène de haubans (il faudrait déposer le vaigrage pour voir). L'antifouling, et les anodes à contrôler (remplacer) la bague hydrolube. Sur le pont, il a été poncé et peint d'un primaire epoxy, il faut une peinture antidérapante sur les passavants, le pont (peut être sur le bimini avec les enfants !?). Restaurer le liston (ponçage, enduit microballon, peinture). Et réarmer le voilier, (les écoutes, voiles, pouliage, etc.) déposé à terre pour éviter vols et humidité.

Travaux cosmétiques (pas indispensable) dépendra de votre budget. Le plancher du carré à refaire (actuellement un simple contreplaqué béton). Rafraichir les peintures, installer un système d'accrochage pour la sellerie du carré et refaire une peinture coque. (j'ai encore de la peinture rouge bordeaux) dépend des goûts.

Je vends pour plusieurs raisons. 1) mon épouse n'a plus envie de grande navigation, et, est sujette au mal de mer à cause d'une hernie de l'œsophage. 2) les enfants, qui ont pour certains parcouru la moitié du monde, ont tous fait des transats, préfèrent la voile légère et sportive, et surtout rester avec les « amis ». 3) puisqu'il y a changement de programme, j'ai construit un petit trimaran pour du day-boat ou camping côtier, transportable (pour changer de plan d'eau). 4) j'arrive à l'âge de la retraite (61 ans) et navigue depuis l'âge de 17 ans en pro ou pour le plaisir, mais j'ai chopé un cancer de la peau (trop de soleil) pas très grave car traité à temps, heureusement ! 5) je m'installe prochainement au Portugal, et 2 voiliers à maintenir, trop cher pour mon budget de retraité ! 6) voir se détériorer celui qui fut mon rêve, avec lequel j'ai parcouru le monde, rencontré multiples aventures, ai entretenu avec amour, ça me désole, j'avais espéré que les enfants reprennent la suite mais...c'est la vie lui, chacun doit essayer ou faire ce qu'il lui plait, je ne veux pas leur imposer mon rêve.

Pourquoi, le bateau n'est pas encore vendu ? Il était trop cher (prix argus) pour beaucoup qui aimeraient bien mais n'ont pas le budget, il est trop singularisé pour ceux qui préfèrent un voilier grande série traditionnel. Certains croient que vu ce bas prix, il y a anguille....ce qui n'est pas le cas. Je n'aurais jamais repris la mer avec un voilier pas sécurisé, surtout en famille comme pour notre dernière navigation Algarve, Madère, Açores, Bretagne. (On ne prend pas de risque aux Açores !). C'est vrai que j'ai vendu du matériel car j'ai voulu récupérer une partie de l'investissement (pas loin de 35000 euro) pour la rénovation, sans main d'œuvre puisque j'ai tout pu faire grâce à l'expérience acquise lorsque je devais remplir la caisse du bord pendant 22 ans (j'ai démarré avec un plus petit bateau en 1981).

J'espère que cela satisfera votre intérêt, pour Wéoflaïf l'emplacement est payé jusqu'à la fin mai, après, s'il n'est pas vendu, je l'emmènerai en Algarve. Donc, si vous étiez intéressés, il faudrait aviser avant cette date,

Cordialement,

Daniel

Modèle : VOYAGE 12m50

Année de construction 1988, aux Herbiers

Caractéristiques d'origine : Longueur: 12,5m Largeur: 4,05m Tirant d'eau : 1,65m, Tirant d'air: 15,5m
Déplacement: 9,8 tonnes Jauge: 16,81 tx

Caractéristique actuelle : Longueur hors tout : 13m40 avec bout dehors et plage arrière rallongée.
Déplacement : 9,200 kg (suppression de cloison en contre plaqué, remplacé par composite « epoxy-herex-biaxial ») voir photos.

Reconditionnement par proprio expérimenté (acquit durant la circumnavigation en travaillant dans les chantiers pour remplir la caisse du bord).

3 cabines, 1 salle d'eau / WC, carré, Moteur Diesel Vétus / Mitsubishi 42 CV de 473 heures.

Extérieur : Quille Scheel (bulbe/ailette), Rajout d'un beaupré avec sous barbe et double davier, Guindeau électrique (switch à pied) avec ancre Bruce 20 kg, 35 m de chaîne et 50 m de câblot. Guindeau non apparent, intégré dans la baille à mouillage, Filières ouvrantes à l'arrière du maître bau. Pont dégagé avec 3 panneaux de pont, Capote de roof rigide, panoramique avec panneau central ouvrable = timonerie, + bimini rigide (hard top) composite herex, epoxy, biaxial + plexi en forme,

Cockpit spacieux avec plage arrière, Barre Franche, 4 winches Lewmar ST 2 x 52, 2 x 43 et 1 Lewmar 40 en pied de mât, arrière rallongé (tableau inversé) pour création d'une plage agréable et de 2 coffres volumineux, Echelle de bain par mise à l'eau d'une plate forme longitudinale intégrée au tableau arrière. Total de 4 coffres volumineux, douchette cockpit, Chaise moteur HB, bossoirs, Eolienne Airmarine (3ème génération) 300 amp avec fusible interrupteur.

Intérieur : Carré lumineux pouvant accueillir 8 passagers, 3 grandes cabines doubles avec penderies, nombreux équipets, et nombreux coffres sous bannettes, Carré tribord avec table 6 personnes (+ dépliée), canapé-banquette carré bâbord, Eclairage par lampes plafonniers à Led, Cuisine avec plaque de cuisson 4 feux, four gaz intégré et Grand plan de travail, four micro-ondes 220V Nombreux rangements placards et tiroirs, Eviers 2 bacs inox avec eau froide sous pression, Capacité eau, 3 x150 L réservoirs inox, Réfrigérateur 12volts de grande capacité (130 L), groupe froid révisé, Autoradio lecteur CD + enceintes,

Une salle eau avec douche (ballon eau chaude, uniquement 220 volt), WC électrique, pompe de douche électrique.

Voiles/Navigation : Mât deux étages barres de flèche, échelons de mât, 3 drisses, un hâle haut de tangon, taquets coinçeurs à came Spinlock, winchs Lewmar 40, Gréement neuf (étaï, haubans, pataras), GV enrouleur dans le mât, Génois sur enrouleur Proengin cô neuf (2006 peu servis). Tangon sur chariot de mât réglable en hauteur, hale bas rigide, Rail d'écoute GV, avec chariot neuf. Toutes les écoutes et les retours cockpit sont neuves.

Electronique/Electricité/Navigation : Girouette mécanique tête de mât - sondeur Nasa en cockpit, Pilote auto Raymarine sur vérin électrique ST 7000+ de 2007 et télécommande filaire raymarine SR600 +moteur unité de réserve type 2 linéaire, VHF Icom classique, compas de cloison Plastimo en cockpit, prise de quai . Pompes de cale électriques+ 1 manuelle dans le cockpit. 1 batterie service 210amp

Motorisation : Moteur Diesel Vétus M417 de 42 CV de 2006, 468 heures, Transmission par ligne d'arbre, hélice tripale, Capacité gasoil de 220 litres, Inverseur Hurth et buffler d'alignement.

Sécurité : bib 6 pers en container à reviser, gilet de sauvetage .

NB: Pas d'annexe ni de HB.

Ce voilier a été pensé, modulé, renforcé et amélioré le propriétaire, skipper de métier!!!

Nous avons fait le tour du monde ensemble et le bateau a été reconditionné à son retour de 2005 à 2008.

La barre à roue a été remplacée par une barre franche accompagnée d'un pilote ST 7000 (linear type 2) = un gain de place dans le cockpit.

Unité cédée à prix attractif, pour offrir l'occasion d'une agréable vie à bord aux envieux d'espace et de sécurité fait avec pragmatisme et expérience d'un marin!!

Expertisée en 2009 (75000€) sans osmose, depuis toutes les suggestions de l'expert ont été prises en comptes et améliorées ou modifiées au mieux.

Travaux à prévoir : batterie démarrage,
bague hydrolube,
étoupe,
cosmétique/peintures.

lister
vérifier
// eau

achat
électronique
panneaux solaires
350 € les 2
(130 W chaque
kyocera).

Visible à Redon, au port à sec.

Les visiteurs intéressés et avertis doivent s'identifier, et informer de la date de visite.
Un n° de téléphone pour prise de rendez-vous leur sera communiqué.
Photos des travaux >>>>>

peinture
anti dérapant
pr le pont
anti fouling

