Classic Gentleman Yacht

€ 900 000



Constructeur de bateaux:	James A. Silver	Longueur:	26 m
Type de bateau:	bateau à moteur	Largeur:	5,80 m
Catégorie:	bateau d'occasion	Année de construction:	avant 1985
Lieu:	Italie, Genova	Cabines:	6
		moteur:	2x Gardner 214 HP 6LXB, 214 cv (157 kW)

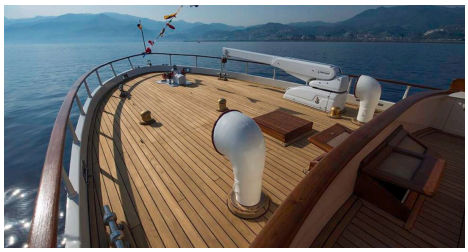
Vendeur:
Bernard Gallay Yacht Brokerage
Bernard Gallay
1 Rue Barthez
34000 Montpellier
France

Téléphone: +33 4 67 66 39 93
Site web: http://www.bernard-gallay.com/yacht-sales-search
Langues: anglais, français










Détails

Réf du bateau	**s293846**
Architecte	**John Bain**
Mis à l’eau	**1957**
Année de restauration	**2014**
Pavillon	**Italie**

Données techniques

Tirant d’eau	**2,20 m**
Chauffage	**chauffage avec air conditionné**
Réservoir d’eau	**3 500 l**
Réservoir de carburant	**6 000 l**

moteur

Modèle	**Gardner 214 HP 6LXB**
Puissance	**214 cv (157 kW)**
Modèle	**Gardner 214 HP 6LXB**
Puissance	**214 cv (157 kW)**

Équipement

Navigation	**autopilote, girouette, GPS, plotter, radar, sondeur, VHF**
Equipement technique	**ancre, climatisation, générateur, pompe de cale**
Equipement du pont	**barrière de sécurité, cadres de fenêtres en bois, coussin de soleil**
Intérieur	**congélateur, four, lave-vaisselle, machine à laver, micro-ondes, réfrigérateur, robinet, sèche-linge**
Equipement de divertissement	**haut-parleurs dans le cockpit, internet, radio, TV**
Sécurité	**canot de sauvetage, EPIRB, gilet de sauvetage**

Description

Ce texte a été traduit automatiquement.

Initialement baptisé Claudia, EMERALD a été conçu pour un gentleman américain par le célèbre architecte naval John Bain et construit en 1957 par le chantier écossais James A. Silver, comme beaucoup des meilleurs bateaux dessinés par John Bain.
Sa disposition remarquable comprend trois zones distinctes de même taille : l'avant, le centre et l'arrière, offrant de grands espaces ouverts – une véritable particularité, puisque le navire a été conçu pour naviguer sur l'océan et dans les mers du Nord.
Après son lancement, EMERALD a navigué jusqu'à Philadelphie, aux États-Unis, où elle est restée pendant des années, jusqu'à ce qu'un ingénieur néerlandais l'achète pour y vivre à bord tout en voyageant autour du monde avec son épouse. Il la rebaptisa Kjef.
jusqu'à ce que la veuve décide de la revendre. Kjef fut alors transférée à Catane, en Italie, où elle a attiré l'attention de son propriétaire actuel.
Après l'achat, trois membres du chantier Mostes (Gênes, Italie) se sont rendus à Catane pour vérifier l'aptitude d'EMERALD à naviguer. Dans les trois mois, EMERALD a été transférée à Gênes, où a débuté une remise en état complète.
Commencés début avril 2013 et achevés en mai de l'année suivante, les travaux ont mobilisé 14 personnes à plein temps qui, surtout lors des dernières étapes, ont travaillé jour et nuit pour respecter le délai convenu.
EMERALD est entièrement construite en bois ; son bordé double est constitué de planches de teck de 40 mm (la couche intérieure posée à 45° par rapport à la couche extérieure), ainsi que le pont et le rouf. Après le remplacement des pièces détériorées par des pièces neuves (cintrées à la vapeur, comme autrefois), le bordé a été fixé par des rivets en cuivre et vissé à la membrure et aux structures porteuses de la coque. Naturellement, la quille a également été refixée, ainsi que le tambour de barre et les arbres d'hélice, habituellement sujets à l'usure.
La zone de passerelle d'origine a été entièrement reconditionnée. Elle a été démontée, profondément nettoyée et restaurée, et certains de ses éléments ont été remplacés par des neufs, toujours dans le respect des principes d'une restauration conservatoire. Les vitrages de la passerelle étaient les seules parties à être remplacées en raison de l'usure du temps, mais les nouveaux éléments, identiques, ont conservé le caractère de l'original.
Quant à l'aménagement intérieur, le navire a été vidé jusqu'à la coque, cloisons comprises. L'installation électrique et la climatisation ont été recâblées, et un nouveau système gyroscopique a été mis en place, assurant un confort exceptionnel à un navire qui, sans cela, serait sujet au roulis.
Tous les hublots et les skylights ont été démontés, polis, remontés et correctement étanchéifiés.
La machinerie de la salle des machines a été remplacée, tandis que les moteurs Gardner d'origine ont été contrôlés et soigneusement révisés.
La remise en état d'EMERALD fut en effet un projet de grande importance. Livrée dans des délais rapides et à des standards exceptionnels, elle a été menée avec une passion remarquable, tant par le propriétaire que par le chantier Mostes.
Le salon, entièrement vitré sur les côtés et vers l'arrière, est très lumineux grâce aux teintes claires dominant l'espace et à la lumière naturelle entrant par les fenêtres. Le blanc pur des panneaux de plafond, les tons clairs des panneaux de mobilier en frêne, l'or fauve du plancher en teck, les tons chauds et marins des structures de plafond en acajou et le crème des garnitures composent l'ensemble de la palette de couleurs de tous les aménagements.
Au centre du salon, un petit escalier mène à la passerelle ; un espace très classique et caractéristique, avec des panneaux de verre continus (aux bords arrondis) qui lui confèrent un effet vraiment unique.
La barre à roue a un style traditionnel ; un canapé face à la navigation se trouve sous le tableau de bord, et un autre petit canapé est placé à côté de la timonerie.
Sous le pont, vers l'avant, l'espace équipage comprend la cuisine (avec un cellier climatisé), la cabine du capitaine, une cabine double pour deux marins et une salle d'eau.
Vers l'arrière, les invités disposent d'une cabine double avec un lit transversal et d'une salle d'eau privée, de deux cabines doubles identiques avec couchettes murales et d'une salle d'eau privée, ainsi que d'une salle d'eau commune dans la coursive.
À l'extérieur, le très grand cockpit est en partie couvert par le pont supérieur et la bâche, ce qui permet de dîner à l'abri tandis que les spots de plafond illuminent la nuit. Au centre du cockpit, un skylight classique à deux volets laisse entrer l'air et la lumière dans les cabines. Deux coursives latérales mènent à l'avant, et une main courante en acier et teck protège les murailles du navire.
Une passerelle portugaise entoure le rouf de timonerie.
La zone avant est dégagée et spacieuse, et peut accueillir un annexe.