# Curtis, Frank, Looe

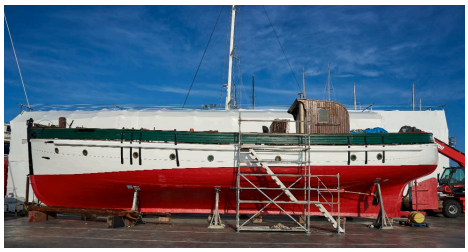
**£ 68 000**
négociable



| | | | |
|---|---|---|---|
| Constructeur de bateaux: | Curtis, Frank, Looe | Longueur: | 19,48 m |
| Type de bateau: | bateau à moteur | Largeur: | 6 m |
| Catégorie: | bateau ancien | Année de construction: | avant 1985 |
| Condition: | bon état | Cabines: | 3 |
| Lieu: | Espagne, Vilanova I la Geltrú | moteur: | Mercedes-Benz 5, diesel |

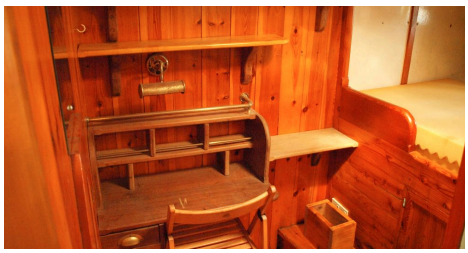
Vendeur:
**Pendennis Shipyard Ltd**
Tristan Jones
The docks
TR11 4NR Falmouth
Grande Bretagne

Portable: +44 7971635191
Site web: https://pendennis.com
Langues: anglais







## Détails

| | |
|---|---|
| Réf du bateau | **s321215** |
| Architecte | **British Admiralty** |
| Mis à l’eau | **1942** |
| Année de restauration | **2026** |
| couchettes | **6+2** |

## Données techniques

| | |
|---|---|
| Tirant d’eau | **2,68 m** |
| Matériau de la coque | **bois** |
| Type de coque | **carène à déplacement** |
| Réservoir d’eau | **1 818 l** |

## moteur

| | |
|---|---|
| Modèle | **Mercedes-Benz 5** |

## Description

*Ce texte a été traduit automatiquement.*

WILLOWMOON – VAISSEAU HISTORIQUE DE L'ADMIRAUTÉ BRITANNIQUE DE 1942 – VENTE SUR SAISIE – TOUTES LES OFFRES SÉRIEUSES SERONT ÉTUDIÉES
Emplacement : chantier naval Vilanova, Espagne

Une occasion inhabituelle d'acquérir WILLOWMOON, un vaisseau historique de l'Amirauté britannique construit en 1942 puis transformé en ketch traditionnel à deux mâts et voile aurique.
D'une longueur d'environ 65 pieds, WILLOWMOON est un imposant bateau en bois au patrimoine maritime documenté.

Bien que répertorié comme PROJET DE RESTAURATION, la coque a déjà fait l'objet d'une restauration étendue, visible sur les photos des précédents courtiers.
Le chantier naval Vilanova détient un titre de propriété clair et recherche une vente rapide à un acquéreur en mesure d'assumer la responsabilité du bateau.

LA VENTE COMPREND :
• Titre de propriété clair
• Règlement de toutes les charges grevant le bateau
• Frais de remise à l'eau au chantier
• Un mois calendaire de franchise de stationnement à terre
• Visite sur rendez-vous
Après la période de franchise, les tarifs de stationnement à terre du chantier s'appliquent.
Le bateau est proposé dans son état actuel. Sa navigabilité et l'ampleur exacte des travaux de restauration requis n'ont pas été établies, mais un bref détail ci-dessous indique que le total des travaux s'élève à 220 k€.

WILLOWMOON – Historique de restauration et de refonte 2023-26
Willowmoon a fait l'objet d'un vaste programme de restauration traditionnelle en bois, de réparations de structure et de remise en état. Le programme documenté, réalisé principalement par le chantier spécialisé dans les bateaux en bois Astilleros de Catalunya à Badalona, Espagne, concerne la coque, le pont, la membrure structurelle et le gréement du bateau, avec une attention particulière portée à la préservation de son caractère et de sa construction traditionnels.
Restauration de la coque et du pont
Un programme complet de restauration de la coque a été prescrit, comprenant le remplacement de 74 bordés de coque sur les bords bâbord et tribord : 36 bordés supérieurs, 2 bordés de cale, 16 bordés arrière, 12 bordés avant et 8 bordés inférieurs au maître-bau. Par ailleurs, 8 sections de ceinture de défense ont été prescrites en bois d'iroko.
Des techniques de construction navale traditionnelles ont été prescrites dans l'ensemble du programme, incluant des fixations galvanisées à chaud, des éléments de fixation en acier inoxydable et un calfatage au fil goudronné et à l'étoupe. Les travaux complémentaires comprenaient le ponçage, l'inspection, le recloutage et le recalfatage du bordage existant entre les fonds et la quille.
Le programme du pont comprenait la pose de 10 planches en pin d'Oregon autour du pont et des préceintes, ainsi qu'un revêtement de pont proposé en pin d'Oregon de 20 mm pour remédier aux infiltrations d'eau. Le collage au Sikaflex 298 et le jointoiement au Sikaflex 290 ont été prescrits, ainsi que la remise en état des éléments en bois des rouffles avant et arrière.
Membrure structurelle et réparations du bois
La restauration structurelle a été prescrite pour la membrure intérieure, comprenant le remplacement de 17 varangues en chêne : 8 à bâbord et 9 à tribord. Les nouvelles pièces devaient être gabaritées, fabriquées en chêne et fixées avec des tiges en acier inoxydable de 14 mm avant de recevoir des revêtements de protection.
Le devis principal de restauration prévoyait également le renouvellement d'un longeron de compartiment moteur bâbord d'environ 2 mètres et de 5 varangues en chêne par bord, sans frais supplémentaires. Il s'agit de quantités chiffrées séparément, susceptibles de se recouper avec des spécifications ultérieures de réparation de membrure.
Restauration de l'étrave et de l'étambot
La spécification de renforcement de l'étambot comprenait 6 sections de renfort en iroko, 3 par bord, collées au G-Flex et fixées avec des éléments en acier inoxydable, dont des boulons de 16 mm. D'autres travaux comprenaient le remplacement d'une pièce de bois courbe de liaison, la pose de 2 blocs de renfort en chêne et le renouvellement de 3 bordés de coque en mélèze. Les fissures de l'étambot devaient être comblées à l'époxy G-Flex.
À l'avant, la dépose de 4 bordés de coque était prescrite pour permettre le remplacement de l'étrave intérieure par une pièce neuve en iroko, suivie de la repose des 4 bordés en mélèze.
L'étrave avant comportait deux spécifications de réparation alternatives : environ 3,5 mètres de bois d'iroko de remplacement

ou une section localisée de 1,25 mètre. Les deux options prévoyaient des boulons en acier inoxydable de 20 mm ; ces alternatives ne doivent pas être présentées comme des travaux cumulatifs.
Conservation de la coque et calfatage
La conservation du bois comprenait un traitement proposé en autoclave à double vide du mélèze et 2 couches d'apprêt époxy Interprotec. Le mastic Bostik MSR était prescrit pour les joints de coque précédemment calfatés et les têtes de fixations des deux bords.
Les travaux complémentaires sur les joints comprenaient la dépose et le renouvellement d'environ 10 joints de coque étanchés au caoutchouc de chaque bord, suivis d'un recalfatage et d'un jointoiement au Sikaflex afin d'améliorer l'étanchéité.
Remise en état de la mâture, des espars et du gréement
Le programme du gréement comprenait la dépose proposée du grand-mât et du mât d'artimon, avec leurs bômes et ferrures associées, afin de faciliter l'inspection et la remise en état.
Les travaux de menuiserie comprenaient la fabrication d'1 ferrure d'espar en fourche de remplacement en pin, en réutilisant les ferrures métalliques d'origine, et de 2 nouvelles sections en pin pour remédier à la détérioration à la base du mât d'artimon.
Le rebouchage et le ponçage des défauts du grand-mât, du mât d'artimon et du beaupré à l'époxy G-Flex ont été prescrits, suivis de 2 couches de protection sur les espars.

VENTE URGENTE – PRIX NÉGOCIABLE
Notre priorité est de trouver un acquéreur sérieux capable d'organiser un transfert rapide et de prendre les dispositions nécessaires pour l'avenir du bateau.

Veuillez nous contacter avec votre offre proposée, vos projets envisagés pour le bateau et le délai prévu pour prendre en charge le bateau.