ONE OFF Design 58

€ 395 000



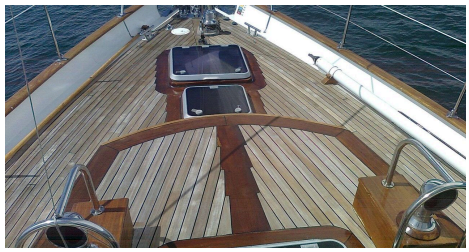
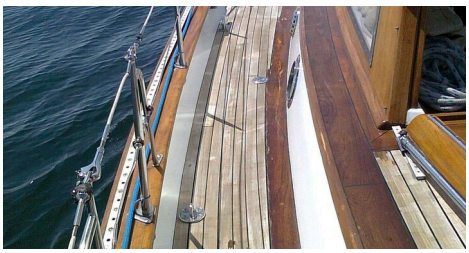
Constructeur de bateaux:	Custom built/Eigenbau	Longueur:	18,29 m
Type de bateau:	voilier	Largeur:	4,57 m
Catégorie:	bateau d'occasion	Année de construction:	1980
Lieu:	Irlande, Crosshaven, Cork	moteur:	Perkins Sabre, 185 cv (136 kW), diesel

Vendeur:
Network Yacht Brokers Cork
Point Rd
CORK Crosshaven
Irlande

Téléphone: +353 214831161
Langues: anglais, français






Détails

Réf du bateau	**s274760**

Données techniques

moteur

Modèle	**Perkins Sabre**
Puissance	**185 cv (136 kW)**

Équipement

Navigation	**autopilote, girouette, NAVTEX, plotter, radar, VHF**
Equipement technique	**bossoir, chargeur de batteries, générateur, inverseur, pompe de cale - électrique, pompe de cale - manuelle, prise de quai 220 V, propulseur d'étrave**
Equipement du pont	**amortisseur, plateforme de bain, pont en teck**
Intérieur	**barbecue, four, robinet**
Equipement de divertissement	**CD**
Sécurité	**canot de sauvetage, gilet de sauvetage**
Voiles	**spinnaker**

Description

Ce texte a été traduit automatiquement.

Remarques :
Ce modèle One-Off de 1980, dessiné par l'architecte naval norvégien Eivind Amble, est un ketch à double étrave en parfait état. Actuellement, il est gréé en sloop pour plus de flexibilité. Dans les années 90, « Golden Apple » a accompli un « Tour du monde » de 21 mois. Il a fait l'objet de nombreuses refontes et est régulièrement mis à jour chaque année. La liste de ses améliorations est interminable, notamment : moteur Perkins 185 CV de 2009, winches hydrauliques, propulseur d'étrave, générateur, dessalinisateur, chauffage et bien plus encore. C'est une excellente occasion d'acquérir un « Blue Water Cruiser » vraiment exceptionnel. REPRISE EN ÉCHANGE ENVISAGÉE.

Aménagements :
Construction
Ce double étrave a été construit selon les normes de Lloyd's. Sa coque est en bordé à franc-bord (teck iroko de 30 mm) sur membrures en chêne blanc lamellé.
Quille massive en iroko avec lest en plomb boulonné à l'extérieur à l'aide de boulons de quille en bronze au manganèse.
Le pont a été entièrement refait en 1994 : ponts en teck de 18 mm sur contreplaqué marin époxy de 14 mm, fixés aux membrures en chêne blanc lamellé.
Safran semi-équilibré suspendu à un voile d'étambot. Double barre hydraulique, c'est-à-dire roue dans le cockpit arrière et roue dans le cockpit central semi-fermé.
Le rouf et la superstructure sont en acajou.
La timonerie semi-fermée est en iroko sur acajou.
Tous les éléments brillants ont été entretenus avec un très haut niveau de soin.
Gréement et voilure
Gréement de ketch
Actuellement, il est gréé en sloop bermudien, pour plus de flexibilité et davantage d'espace dans le cockpit. Il peut facilement être reconverti si nécessaire.
Les mâts Sparlight ont été peints en 2003.
Bômes Selden de 2007 peintes en blanc.
Gréement dormant de 2001.
Gréement courant en bon état.
Enrouleur hydraulique Furlex de 2003 pour le génois.
Tangon en carbone de 2009.
1 x tangon jockey
VOILES
Grand-voile McWilliam de 2003, 11,9 oz. Dacron, avec 2 ris à lattes, en excellent état.
Lazy jacks et lazy bag de 2003.
Artimon McWilliam de 2003, 9,3 oz. Dacron, avec 1 ris à lattes, en excellent état, avec lazy jacks et lazy bag.
Génois à enrouleur McWilliam de 2003, 8,3 oz. Dacron, avec bande anti-UV « Sunbrella » blanche, en excellent état.
Génois à enrouleur McWilliam de 2007, 8,3 oz. Dacron, avec point d'écoute inférieur (légèrement plus grand), en excellent état.
Foc de travail McWilliam de 1997, s'accrochant par mousquetons sur l'étai intérieur, en bon état.
Spinnaker de croisière McWilliam de 2003 avec chaussette, en excellent état.
Spinnaker McWilliam de 1997, en bon état.
Winches du grand mât
1 x Lewmar 44 autovireur
2 x Lewmar 42 autovireurs
Winches du mât d'artimon
2 x Lewmar 16 autovireurs
Sur le pont
Chaire, stanchions, filières en acier inoxydable de 2003, avec portillons et échelle d'embarquement amovible pour les portillons latéraux.
Arrière en acier inoxydable de 2003 avec banquette pouvant se rabattre pour former une plateforme de bain, avec échelle de bain et échelle d'embarquement.
Bossoirs électriques Simpson en acier inoxydable de 2005, avec chargeur de batteries séparé et télécommande portable.
Semi-rigide Avon 3.40 et moteur hors-bord Honda 25 CV (4 temps) de 2005.
Guindeau hydraulique Lewmar « Ocean Gypsy » de 2003.

Ancre Delta en acier inoxydable de 35 kg et 60 m de chaîne galvanisée.
Ancre CQR de rechange de 35 kg avec chaîne et orin.
Nombreuses aussières de mouillage et amortisseurs.
Plusieurs panneaux de pont ont été remplacés en 2001 et 2003.
Tous les hublots ont été remplacés en 2003.
Toutes les ferrures de pont en acier inoxydable (taquets, chaumards, ferrures de tête d'étrave, etc.) ont été remplacées en 2003.
Toute la quincaillerie de pont Lewmar, c'est-à-dire organiseurs de pont, bloqueurs, rail de grand-voile, poulies, etc., a été remplacée en 2003.
Tous les winches « CHROMÉS » ont été remplacés en 2003 et sont livrés avec leurs housses individuelles.
2 x Lewmar 64 winches hydrauliques autovireurs pour écoutes de génois
2 x Lewmar 48 winches manuels autovireurs pour écoutes de spinnaker
1 x Lewmar 48 winch hydraulique autovireur pour écoute de grand-voile
2 x Lewmar 30 winches manuels autovireurs pour ris de grand-voile
1 x Lewmar 16 winch manuel autovireur pour écoute d'artimon
Manivelles de winch Lewmar
Rail de grand-voile Lewmar (taille 3 Ocean)
Chariots d'écoute de génois Harken avec butées
Nombreuses poulies de pont de rechange.

COCKPIT ARRIÈRE

Roue en bois sur habitacle
Coussins de cockpit

Instruments situés dans le cockpit arrière

Compas
Raymarine ST60 vitesse et angle du vent
Raymarine ST60 Tridata (loch, vitesse et sondeur)
Raymarine ST60 angle de barre
Raymarine ST6001+ unité de commande de l'autopilote
Haut-parleur VHF Simrad
Unité de commande du propulseur d'étrave Sidepower
Unité de commande du guindeau avec compteur de chaîne
Interrupteurs de commande des winches hydrauliques d'écoute de génois

COCKPIT CENTRAL

Cockpit semi-fermé avec roue en bois décalée à tribord
Tous les vitrages de la timonerie ont été remplacés par du polycarbonate en 2003.
La fenêtre centrale est en verre et est équipée d'un essuie-glace électrique et d'un lave-glace.
Capote de cockpit en toile avec fenêtres de 2003, plus une version hiver.
Coussins de cockpit

Instruments situés dans le cockpit central

Compas
Traceur/radar Raymarine RL80C
Raymarine ST6001+ unité de commande de l'autopilote
Raymarine ST60 angle de barre
Combiné VHF Icom M503 Command
Interrupteurs de commande de l'enrouleur de génois (hydraulique) « rentrer/sortir »
Unité de commande du propulseur d'étrave Sidepower
Unité de commande du guindeau
Unité de commande électrique du moteur Vetus
Panneau de données moteur
Interrupteur marche/arrêt des bossoirs

Aménagements

Cabine avant

2 x couchettes simples
Lattes ajourées sous les couchettes pour la ventilation
Sortie de chauffage à air chaud
Tête et douche à bâbord avec lavabo et penderie en face
La douche et le lavabo se vident dans le réservoir d'eaux grises.
WC marin remplacé en 2003.

Carré
2 x couchettes de banquette et 2 x couchettes de pilote
Sortie de chauffage à air chaud
Rangements importants sous et derrière les couchettes
Grande table de carré à abattants
Grand coffre à boissons sous la table (tiroir)
Excellent éclairage dans tout le bateau, y compris veilleuses (2003)
Horloge et baromètre
Cuisine
Cuisine en L à tribord (près de l'escalier de descente)
Cuisinière à gaz Force 10 de 2003 à 4 feux avec gril et four
Réfrigérateur congélateur
2 x éviers en acier inoxydable
Eau chaude fournie par le moteur et par le quai
Poste de navigation
Table à cartes à bâbord (près de l'escalier de descente)
Instruments situés au poste de navigation
VHF Icom M503
Icom DSC Controller DS-100
Traceur de cartes Raymarine RC 530
Navtex ICS Nav 6
Raymarine ST60 Multi
Radio/lecteur CD Sony
Autres équipements situés au poste de navigation
Tableau de commande de 2003
Interrupteurs pour 3 pompes de cale électriques
Unité numérique Victron Control Multi pour chargeur de batteries/onduleur
Unité de commande portable du propulseur d'étrave
Unité de commande portable des bossoirs
Prise 12 V
Contrôleur de corrosion Pro Mariner Yacht
Feu de navigation LED
Local moteur
Accès au local moteur par le passage (à l'arrière de la cuisine) à tribord. Ce passage sert aussi de rangement et comporte une couchette de pilote. Plus de détails sur le local moteur ci-dessous.
Cabine arrière du propriétaire
Accès à la cabine arrière par un passage à bâbord. Ce passage comporte une couchette de pilote.
La cabine arrière comprend une couchette double à tribord et une couchette simple à bâbord.
Sortie de chauffage à air chaud
Lattes ajourées sous les couchettes pour la ventilation
Douche et tête du propriétaire.
WC marin remplacé en 2003.
Meuble lavabo dans la cabine arrière.
Penderie et tiroirs
L'intérieur a été entretenu avec un très haut niveau de soin. L'association de panneaux peints et de vernis fonctionne remarquablement bien. Toutes les banquettes et tous les matelas intérieurs ont été remplacés en 2003. Parquet en teck et houx dans tout le bateau (2003), prises 220 V dans tout le bateau
Local moteur
Le moteur diesel Perkins Sabre M185C de 2009 (185 CV) est équipé d'une transmission hydraulique Volvo, reconditionnée en 2003.
Le local moteur a été entièrement isolé en 2009.
Système d'extinction automatique de 2010
Chargeur de batteries/onduleur Victron Energy 24 V, 5000 VA, 120 A
Dessalinisateur « Seafresh » (modèle n° H206A-220V. AC)
Unité de chauffage à air chaud Eberspacher modèle D5 (3 sorties)
Seatorque de 2009 (arbre et joint d'étambot combinés)
Lewmar Commander 400 de 2002 (2 moteurs 24 V CC et groupe hydraulique de 3 kW) alimente tous les systèmes hydrauliques (winches, guindeau et enrouleur d'étai)

ÉLECTRICITÉ
Entièrement recâblé en 2003, y compris tableau de commande sur mesure à la table à cartes
Batterie moteur 12 V
Batteries de service 24 V
Fischer Panda 800-230 V-50 Hz
Câble de quai avec divers adaptateurs
Régulateur multi-étages Balmar Max Charger
Alternateur à charge 4 étapes Sterling Digital vers les batteries
Protecteur anticorrosion galvanique (zinc)
Sécurité
1 x pompe de cale manuelle de grande capacité
3 x pompes de cale électriques de grande capacité
2 x canots de sauvetage 6 personnes (type coffre)
Bouée en fer à cheval
Bouée Jon
Couverture antifeu
3 x extincteurs
Trousse de fusées de détresse
Filières de sécurité (sangles)
10 x gilets de sauvetage auto-gonflables (peut nécessiter un entretien)
8 x harnais
Détecteur de gaz et alarme
Autres équipements
Oeuvres mortes bleu marine repeintes en juin 2020
Propulseur d'étrave Sidepower 10,7 CV de 2003 (SP155TC-10.7HP)
Hélice Max-Prop à pales orientables (feathering) 2009, 34"
Direction manuelle hydraulique Wagner reconditionnée en 2008, avec
vanne de contournement d'urgence de la barre et autopilote Raymarine Type 3
Lave-pont en eau douce installé à l'avant et à l'arrière, avec tuyaux
Barbecue gaz marin Force 10 de 2005 (modèle 83720) avec pieds trépied
Quatre bouteilles de gaz pour la cuisinière
Commentaires du courtier
« Golden Apple » est un « Blue Water Cruiser » exceptionnel, entretenu professionnellement selon les normes les plus élevées, sans frais épargnés. Son cockpit abrité et son sentiment de grand bateau en font un bateau de convoyage très confortable !
Une reprise en échange serait envisagée.
Avertissement
La société fournit les détails de ce navire de bonne foi, mais ne peut garantir ni l'exactitude de ces informations ni l'état du navire. L'acheteur doit charger ses mandataires ou ses experts de vérifier les points qu'il souhaite valider. Ce navire est proposé sous réserve de vente préalable, de modification de prix ou de retrait sans préavis.

Inventaire :
Construction
Ce double étrave a été construit selon les normes de Lloyd's. Sa coque est en bordé à franc-bord (teck iroko de 30 mm) sur membrures en chêne blanc lamellé.
Quille massive en iroko avec lest en plomb boulonné à l'extérieur à l'aide de boulons de quille en bronze au manganèse.
Le pont a été entièrement refait en 1994 : ponts en teck de 18 mm sur contreplaqué marin époxy de 14 mm, fixés aux membrures en chêne blanc lamellé.
Safran semi-équilibré suspendu à un voile d'étambot. Double barre hydraulique, c'est-à-dire roue dans le cockpit arrière et roue dans le cockpit central semi-fermé.
Le rouf et la superstructure sont en acajou.
La timonerie semi-fermée est en iroko sur acajou.
Tous les éléments brillants ont été entretenus avec un très haut niveau de soin.
Gréement et voilure
Gréement de ketch
Actuellement, il est gréé en sloop bermudien, pour plus de flexibilité et davantage d'espace dans le cockpit. Il peut facilement être reconverti si nécessaire.
Les mâts Sparlight ont été peints en 2003.

Bômes Selden de 2007 peintes en blanc.
Gréement dormant de 2001.
Gréement courant en bon état.
Enrouleur hydraulique Furlex de 2003 pour le génois.
Tangon en carbone de 2009.
1 x tangon jockey

VOILES

Grand-voile McWilliam de 2003, 11,9 oz. Dacron, avec 2 ris à lattes, en excellent état.
Lazy jacks et lazy bag de 2003.
Artimon McWilliam de 2003, 9,3 oz. Dacron, avec 1 ris à lattes, en excellent état, avec lazy jacks et lazy bag.
Génois à enrouleur McWilliam de 2003, 8,3 oz. Dacron, avec bande anti-UV « Sunbrella » blanche, en excellent état.
Génois à enrouleur McWilliam de 2007, 8,3 oz. Dacron, avec point d'écoute inférieur (légèrement plus grand), en excellent état.
Foc de travail McWilliam de 1997, s'accrochant par mousquetons sur l'étai intérieur, en bon état.
Spinnaker de croisière McWilliam de 2003 avec chaussette, en excellent état.
Spinnaker McWilliam de 1997, en bon état.

Winches du grand mât

1 x Lewmar 44 autovireur
2 x Lewmar 42 autovireurs

Winches du mât d'artimon

2 x Lewmar 16 autovireurs

Sur le pont

Chaire, stanchions, filières en acier inoxydable de 2003, avec portillons et échelle d'embarquement amovible pour les portillons latéraux.
Arrière en acier inoxydable de 2003 avec banquette pouvant se rabattre pour former une plateforme de bain, avec échelle de bain et échelle d'embarquement.
Bossoirs électriques Simpson en acier inoxydable de 2005, avec chargeur de batteries séparé et télécommande portable.
Semi-rigide Avon 3.40 et moteur hors-bord Honda 25 CV (4 temps) de 2005.
Guindeau hydraulique Lewmar « Ocean Gypsy » de 2003.
Ancre Delta en acier inoxydable de 35 kg et 60 m de chaîne galvanisée.
Ancre CQR de rechange de 35 kg avec chaîne et orin.
Nombreuses aussières de mouillage et amortisseurs.
Plusieurs panneaux de pont ont été remplacés en 2001 et 2003.
Tous les hublots ont été remplacés en 2003.
Toutes les ferrures de pont en acier inoxydable (taquets, chaumards, ferrures de tête d'étrave, etc.) ont été remplacées en 2003.
Toute la quincaillerie de pont Lewmar, c'est-à-dire organiseurs de pont, bloqueurs, rail de grand-voile, poulies, etc., a été remplacée en 2003.
Tous les winches « CHROMÉS » ont été remplacés en 2003 et sont livrés avec leurs housses individuelles.
2 x Lewmar 64 winches hydrauliques autovireurs pour écoutes de génois
2 x Lewmar 48 winches manuels autovireurs pour écoutes de spinnaker
1 x Lewmar 48 winch hydraulique autovireur pour écoute de grand-voile
2 x Lewmar 30 winches manuels autovireurs pour ris de grand-voile
1 x Lewmar 16 winch manuel autovireur pour écoute d'artimon
Manivelles de winch Lewmar
Rail de grand-voile Lewmar (taille 3 Ocean)
Chariots d'écoute de génois Harken avec butées
Nombreuses poulies de pont de rechange.

COCKPIT ARRIÈRE

Roue en bois sur habitacle
Coussins de cockpit

Instruments situés dans le cockpit arrière

Compas
Raymarine ST60 vitesse et angle du vent
Raymarine ST60 Tridata (loch, vitesse et sondeur)
Raymarine ST60 angle de barre
Raymarine ST6001+ unité de commande de l'autopilote
Haut-parleur VHF Simrad

Unité de commande du propulseur d’étrave Sidepower
Unité de commande du guindeau avec compteur de chaîne
Interrupteurs de commande des winches hydrauliques d’écoute de génois

COCKPIT CENTRAL

Cockpit semi-fermé avec roue en bois décalée à tribord
Tous les vitrages de la timonerie ont été remplacés par du polycarbonate en 2003.
La fenêtre centrale est en verre et est équipée d’un essuie-glace électrique et d’un lave-glace.
Capote de cockpit en toile avec fenêtres de 2003, plus une version hiver.
Coussins de cockpit

Instruments situés dans le cockpit central

Compas
Traceur/radar Raymarine RL80C
Raymarine ST6001+ unité de commande de l’autopilote
Raymarine ST60 angle de barre
Combiné VHF Icom M503 Command
Interrupteurs de commande de l’enrouleur de génois (hydraulique) « rentrer/sortir »
Unité de commande du propulseur d’étrave Sidepower
Unité de commande du guindeau
Unité de commande électrique du moteur Vetus
Panneau de données moteur
Interrupteur marche/arrêt des bossoirs

Instruments situés au poste de navigation

VHF Icom M503
Icom DSC Controller DS-100
Traceur de cartes Raymarine RC 530
Navtex ICS Nav 6
Raymarine ST60 Multi
Radio/lecteur CD Sony

Autres équipements situés au poste de navigation

Tableau de commande de 2003
Interrupteurs pour 3 pompes de cale électriques
Unité numérique Victron Control Multi pour chargeur de batteries/onduleur
Unité de commande portable du propulseur d’étrave
Unité de commande portable des bossoirs
Prise 12 V
Contrôleur de corrosion Pro Mariner Yacht
Feu de navigation LED

Local moteur

Le moteur diesel Perkins Sabre M185C de 2009 (185 CV) est équipé d’une transmission hydraulique Volvo, reconditionnée en 2003.
Le local moteur a été entièrement isolé en 2009.
Système d’extinction automatique de 2010
Chargeur de batteries/onduleur Victron Energy 24 V, 5000 VA, 120 A
Dessalinisateur « Seafresh » (modèle n° H206A-220V. AC)
Unité de chauffage à air chaud Eberspacher modèle D5 (3 sorties)
Seatorque de 2009 (arbre et joint d’étambot combinés)
Lewmar Commander 400 de 2002 (2 moteurs 24 V CC et groupe hydraulique de 3 kW) alimente tous les systèmes hydrauliques (winches, guindeau et enrouleur d’étai)