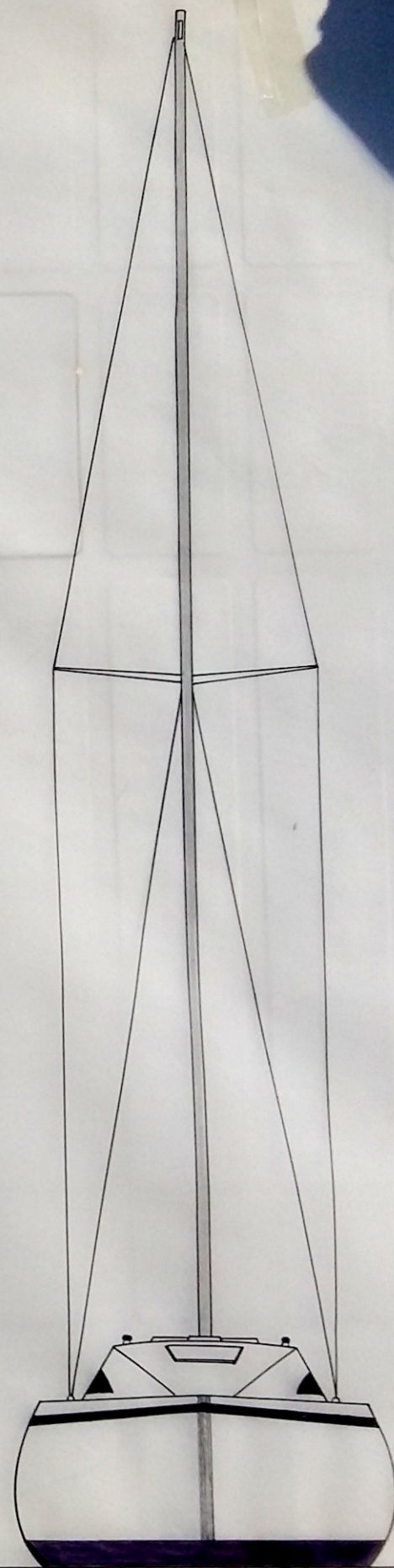
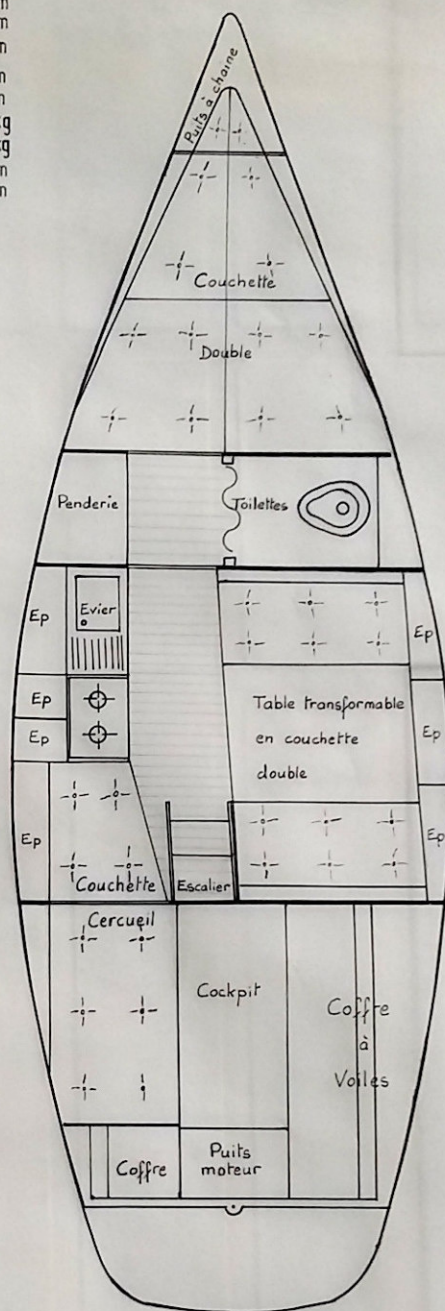
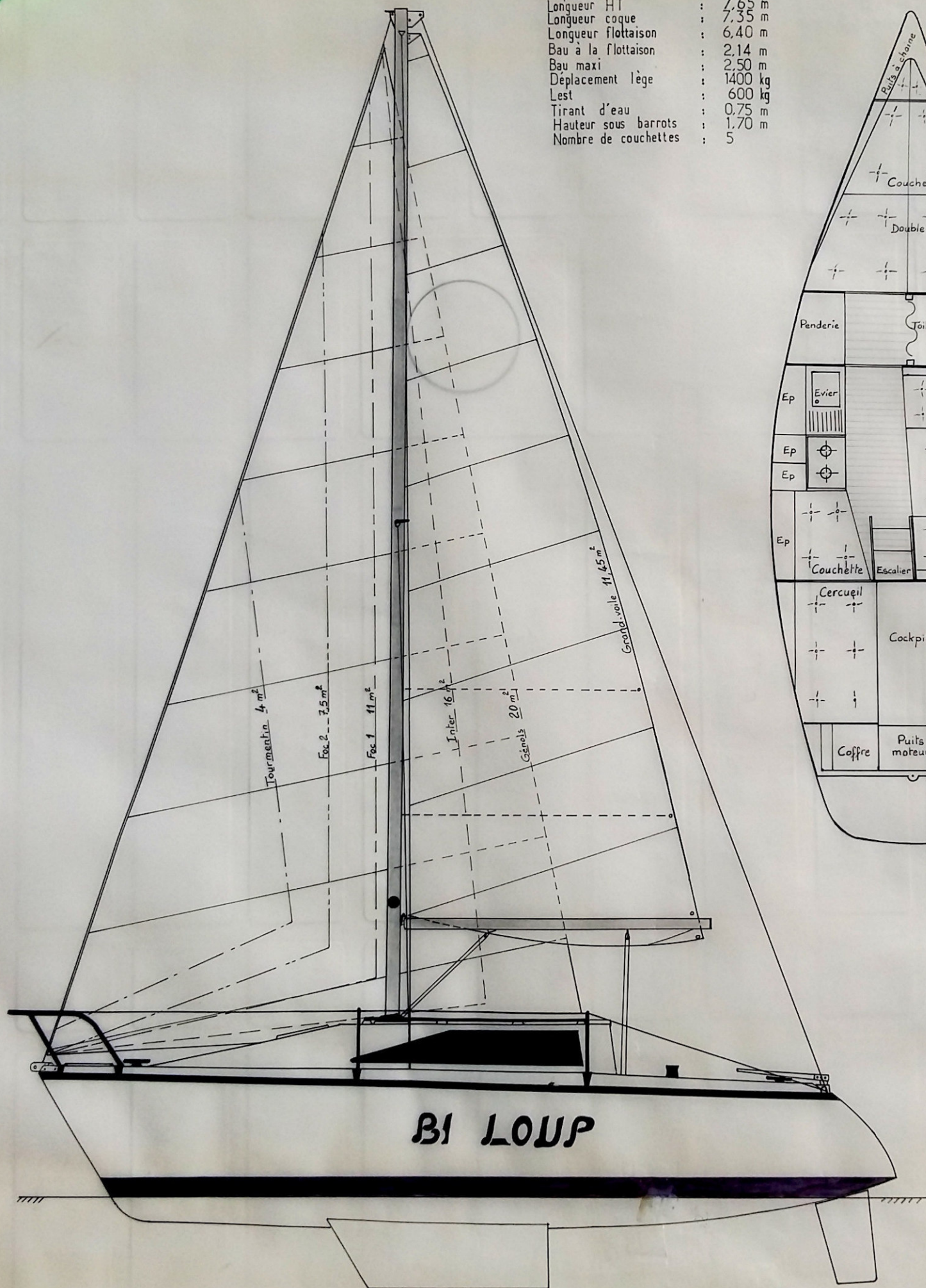


Caractéristiques :

Biquille : 7.65 m
 Longueur HT : 7.35 m
 Longueur coque : 6.40 m
 Longueur flottaison : 6.40 m
 Bau à la flottaison : 2.14 m
 Bau maxi : 2.50 m
 Déplacement lège : 1400 kg
 Lest : 600 kg
 Tirant d'eau : 0.75 m
 Hauteur sous barrots : 1.70 m
 Nombre de couchettes : 5



BI LOUP 7.65 m

VUE D'ENSEMBLE Ech. 1/20

Chantier
 SA WRIGHTON
 Rue du Silo ZI A
 62400 BETHUNE
 Tél. (21) 57.13.51

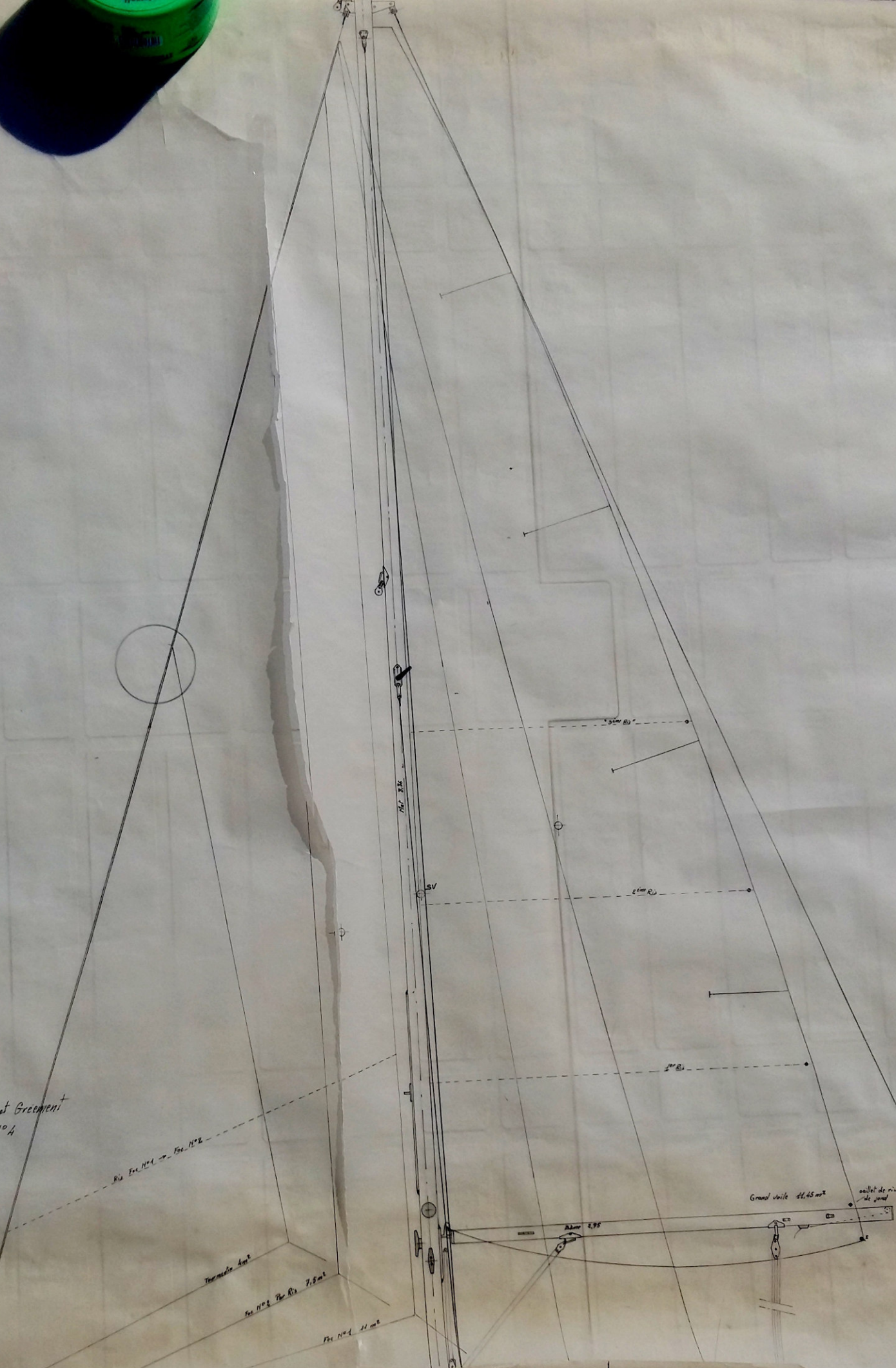
BI-LOUP

Plan de Vitesse et Grandement

R. WRIGHTON
Face de l'Église
62130 LESTREM

N° 4

Le 15 Mai 78
Echelle 1/10^e



Rig. For. N° 1 → For. N° 2

Terminus 4m²

For. N° 3 For. Ris 7,5m²

For. N° 4 11 m²

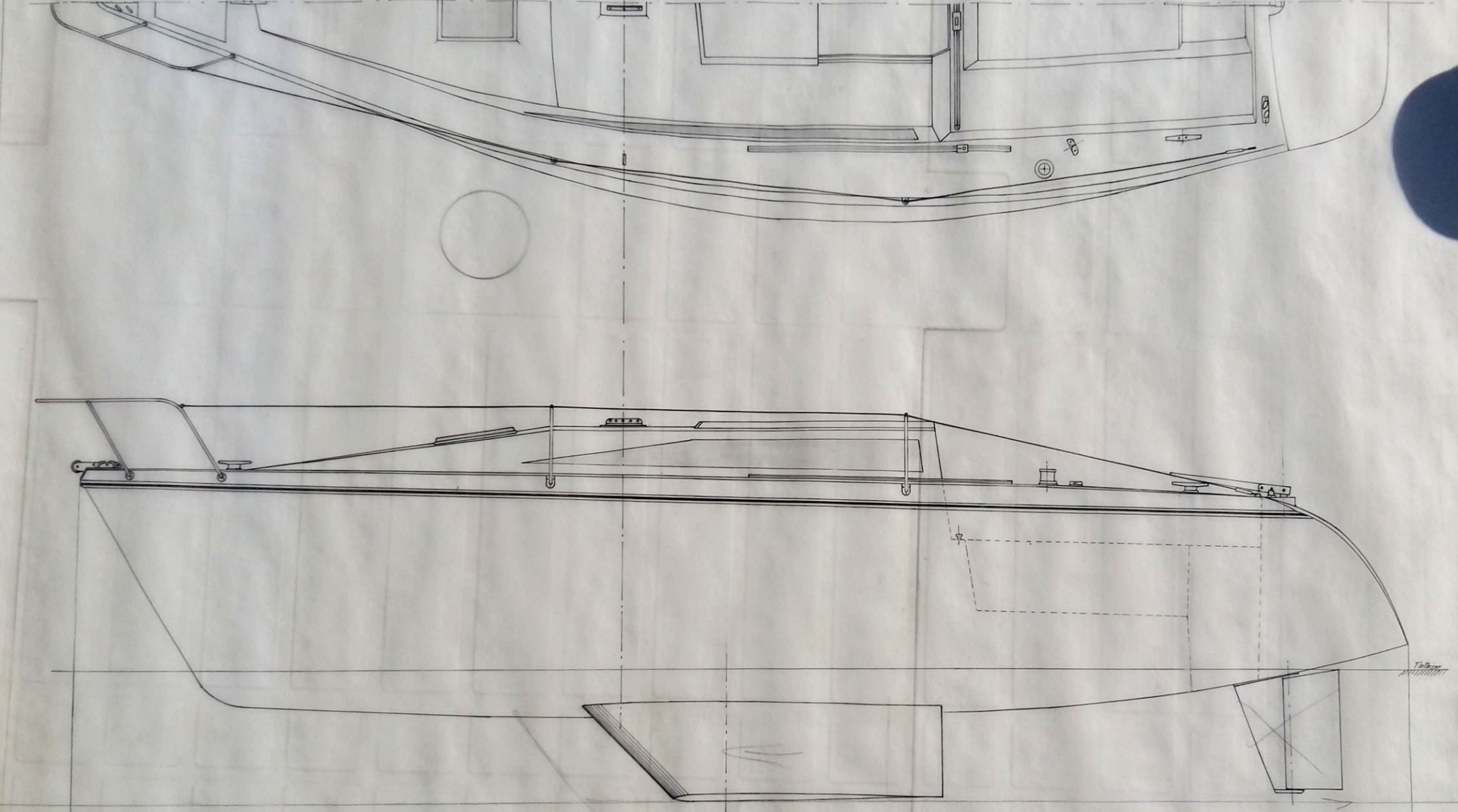
Grand voile 21,45 m²

caillet de ris de grand

Bôme 2,95

Mât 21m

SV



I-LOUP

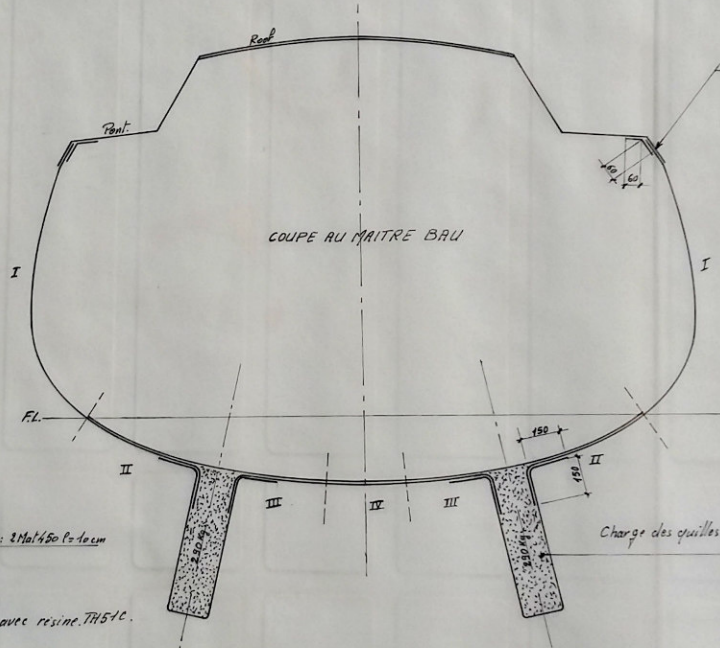
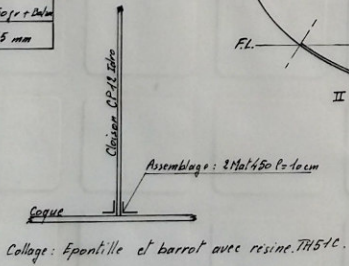
WRIGHTON
Plaque de l'Etat
LESTREM

Plan d'Ensemble Coque et Pont
N°2

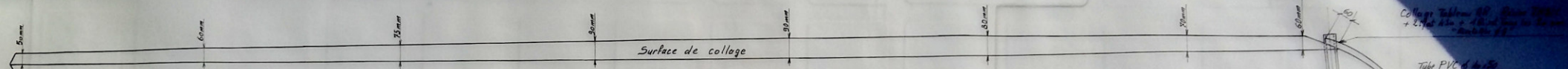
Ech. 1/40 cr. 14/12/78

Zone	I	II	III	IV	Quille	Pont	Roof
1	Gel-Coat isophthalique				450 gr/m ²		
2	1 Mat 300	1 Mat 300	1 Mat 300	1 Mat 300		1 Mat 300	1 Mat 300
3	1 Mat 450	1 Mat 450	1 Mat 450	2 Mat 450	1 Mat 450	1 Mat 450	1 Mat 450
4	1 Rev 550	1 Rev 550	1 Rev 550	2 Rev 550	1 Rev 550	1 Mat 450	1 Balza 9,5
5	1 Mat 450	1 Mat 450	1 Mat 450	2 Mat 450	1 Mat 450	1 Mat 450	1 Mat 450
6	1 Rev 550	1 Rev 550	1 Rev 550	2 Rev 550	1 Rev 550		1 Mat 450
7		1 Mat 450	1 Mat 450	1 Mat 450			
8		1 Rev 550	1 Rev 550	1 Rev 550			
9	1 Mat 600	1 Mat 600	1 Mat 600	1 Mat 600			
Total Fibres	2300 gr.	3300 gr.	3300 gr.	5300 gr.	2000 gr.	1650 gr.	1650 gr + Delm
Total Ep.	7,5 mm	9,5 mm	9,5 mm	13,5 mm	4 mm	5,5 mm	15 mm

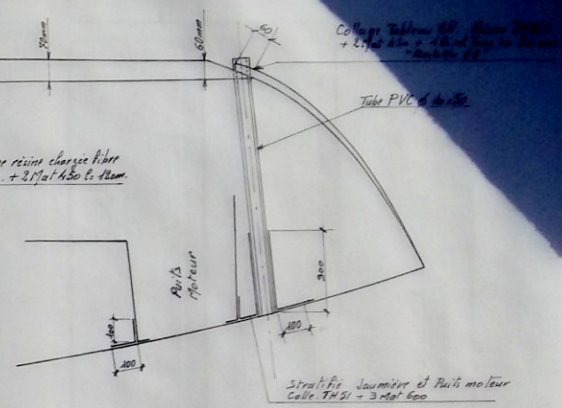
Mat:



Charge des quilles: granulés galvanisés + Résine KR5003



Assemblage: Collage avec résine chargée fibres Type: TH51C + 2 Mat 450 l=12cm



BI-LOUP	Chantier. R. WRIGHTON
PLAN de STRATIFICATION	Place de l'Eglise 62136 LESTREM Tel. (21) 26.18.11 PL.N° 5

Retour de Spi Tribord

Poulie simple à plat pont
Nb = 2

Conduit coinceur à pontet
Nb = 2

Poulie double à plat pont
Nb = 1

Poulie simple à manille
Nb = 2

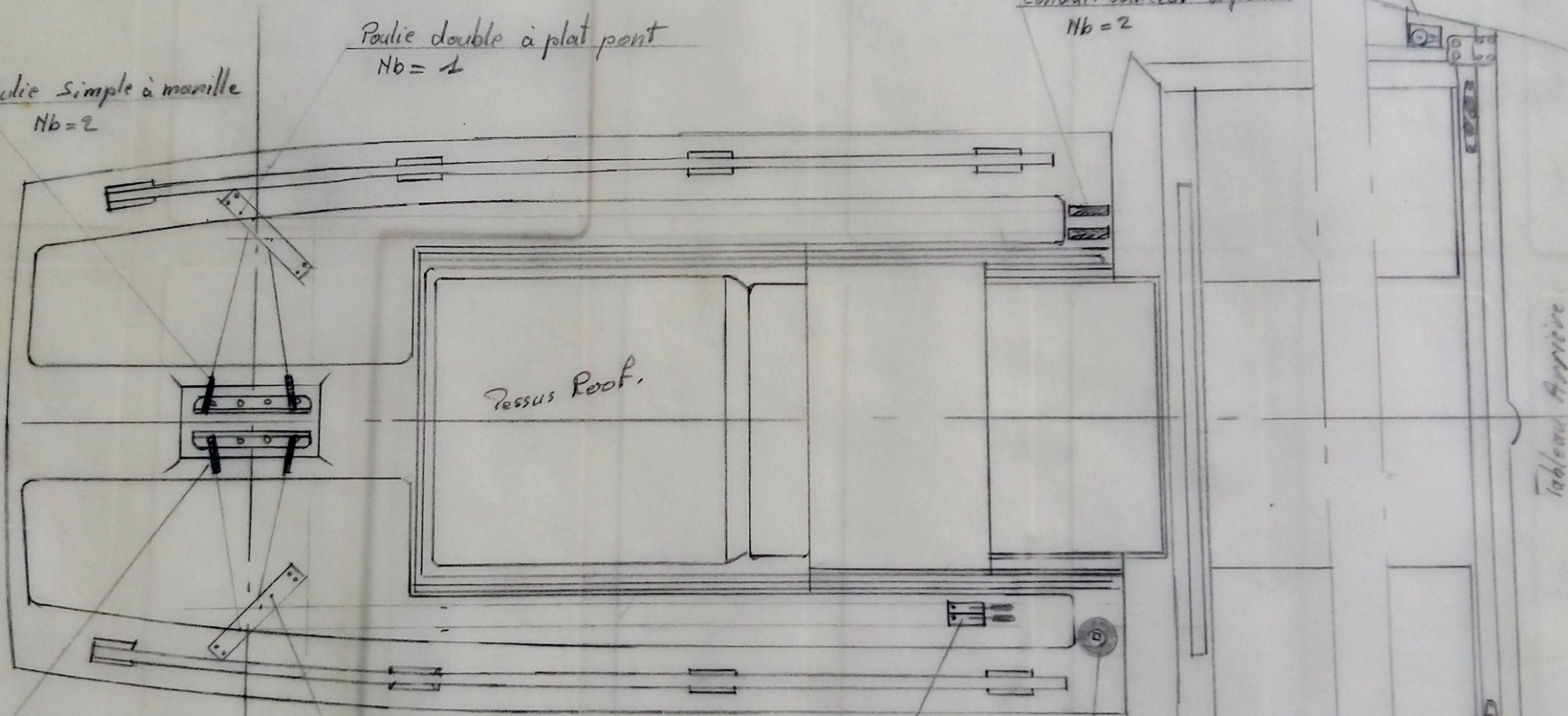


Tableau Arrière

Conduit à levier
Double

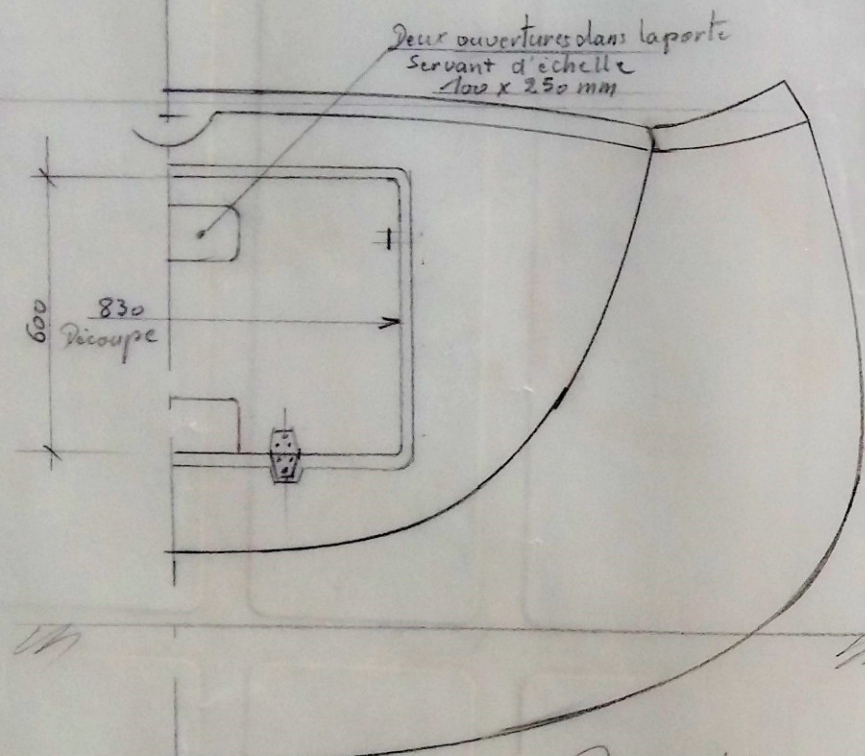
WINCH de Mat

Poulie simple à manille
Nb = 2

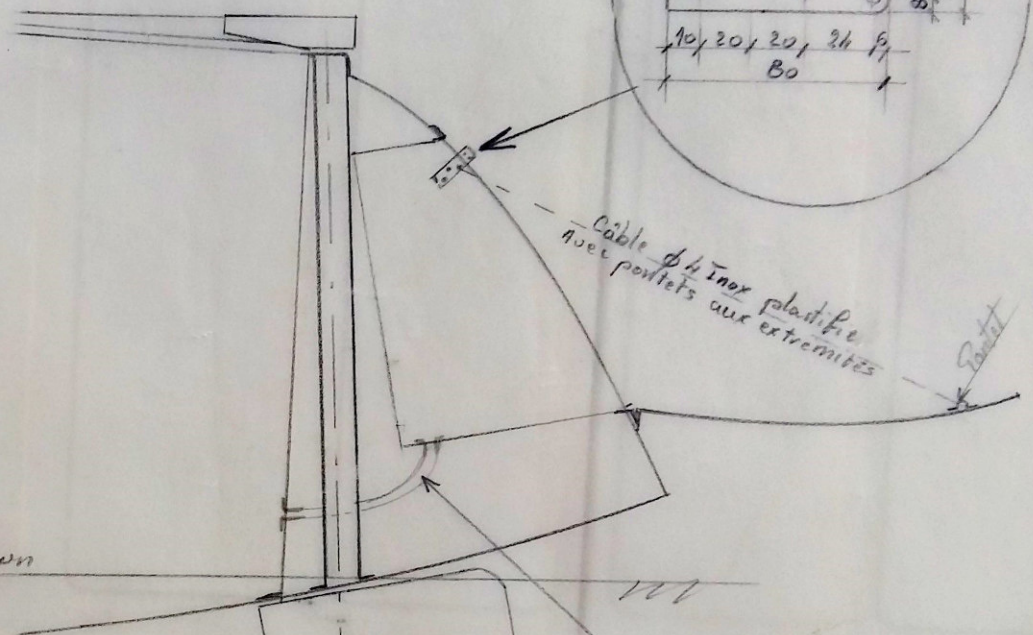
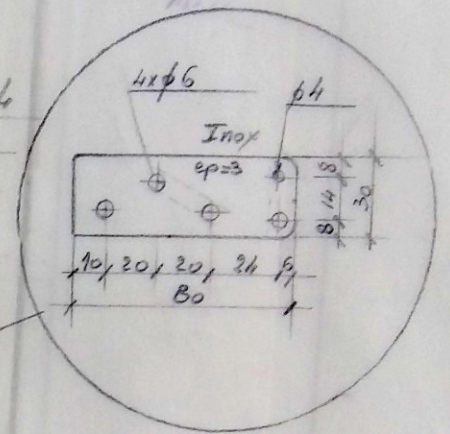
Poulie double à plat pont
Nb = 1

Retour de Spi Tribord

Détail de pose d'un logement sur Vie BI-LOUP.

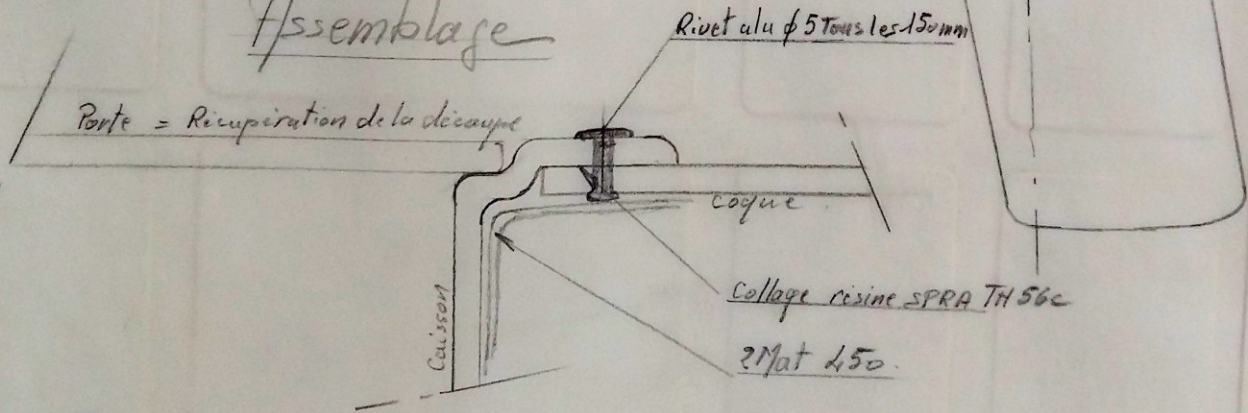


Termeture prévue par 2 gouppilles $\phi 4$
et possibilité de cadenas



40cm Tuyaou Nylon armé $\phi 3/4$
avec passe coque aux extrémités

Assemblage

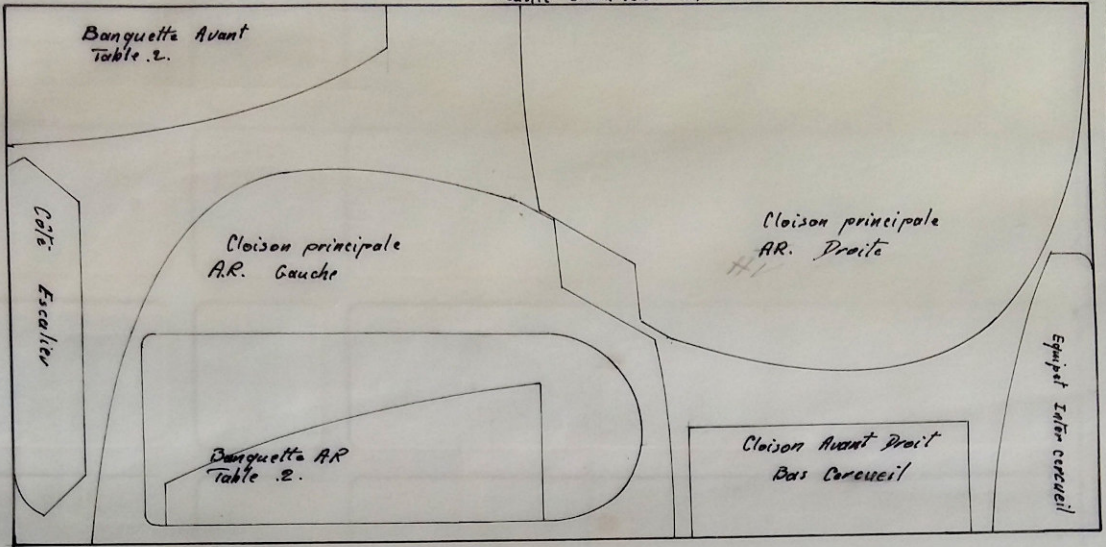


- Texture
- 1 gel coat
 - 1 mat 300
 - 1 mat 450
 - 1 Row 500
 - 1 mat 450

Le 5 janvier 80

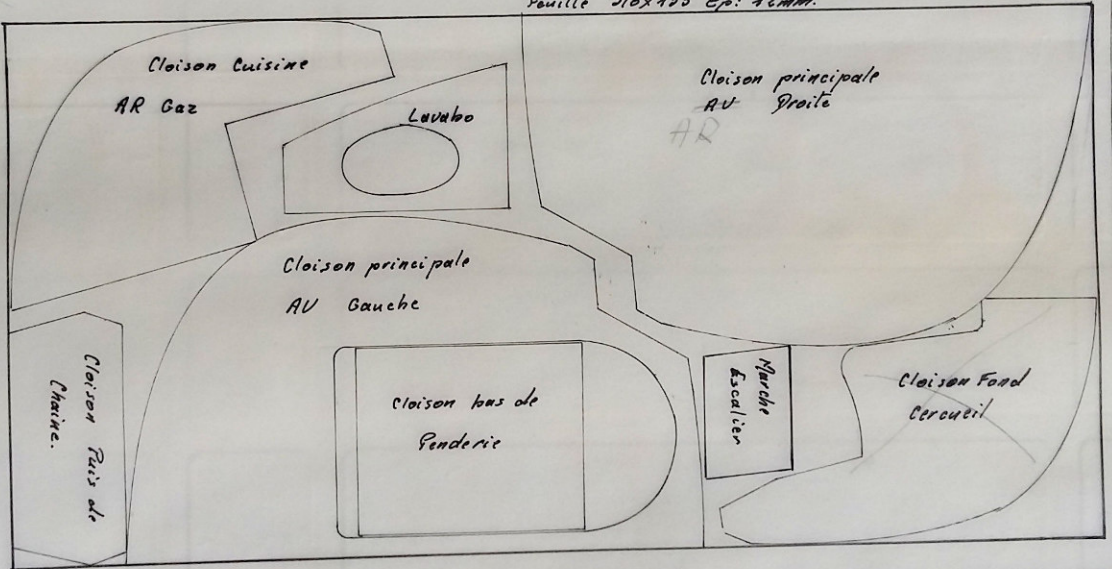
Bi-LOUP

Feuille 310x153 Ep: 12mm



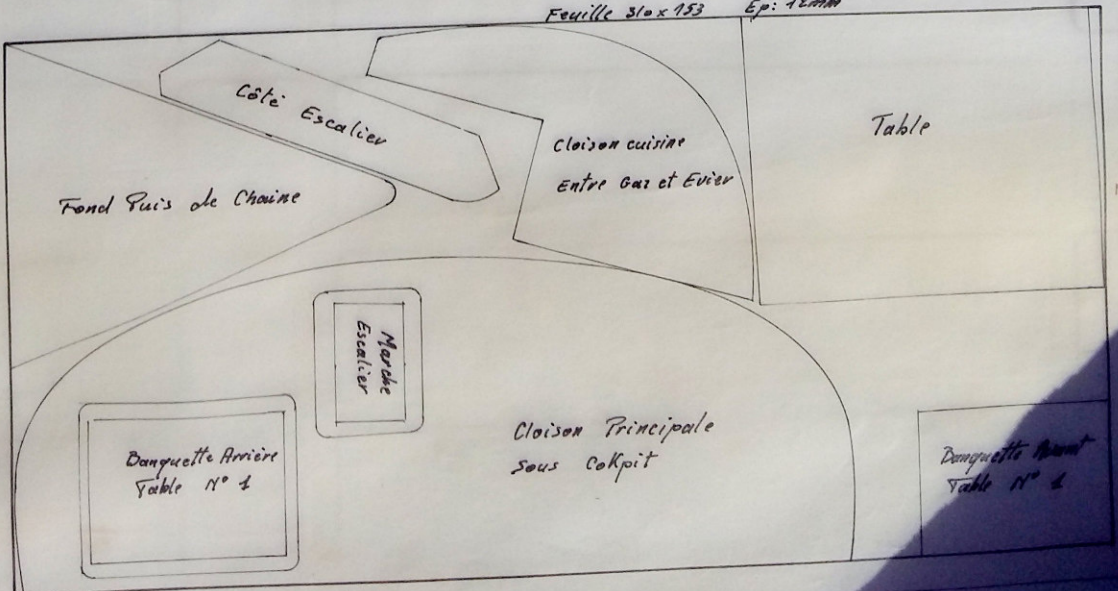
Bi-LOUP

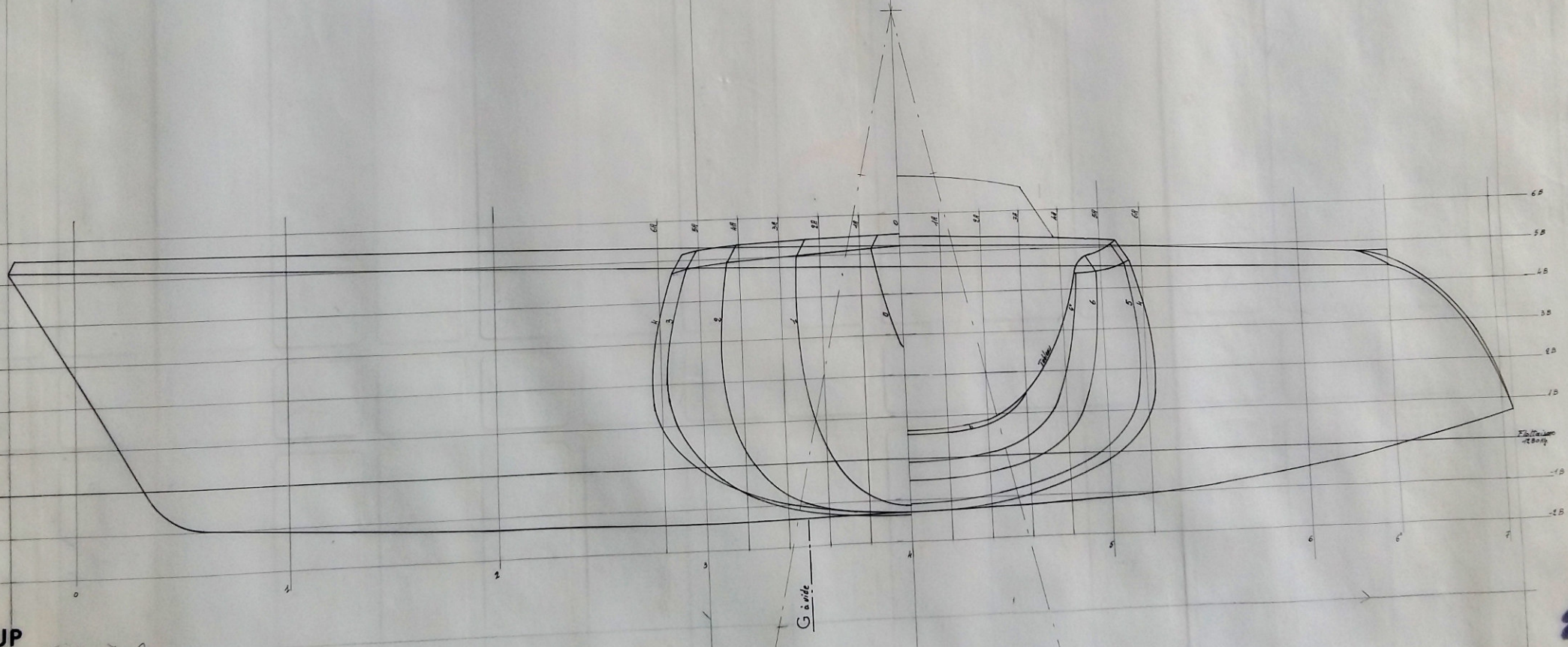
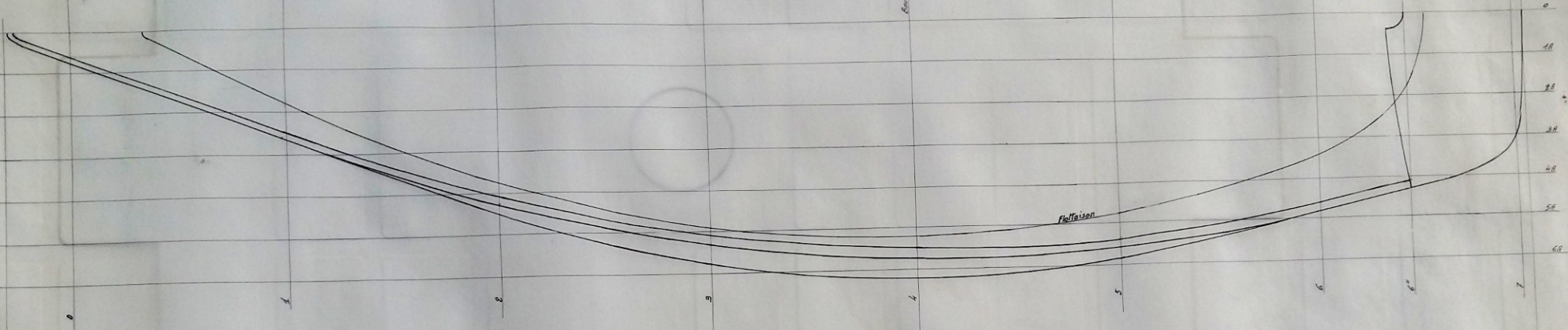
Feuille 310x153 Ep: 18mm



Bi-LOUP

Feuille 310x153 Ep: 18mm



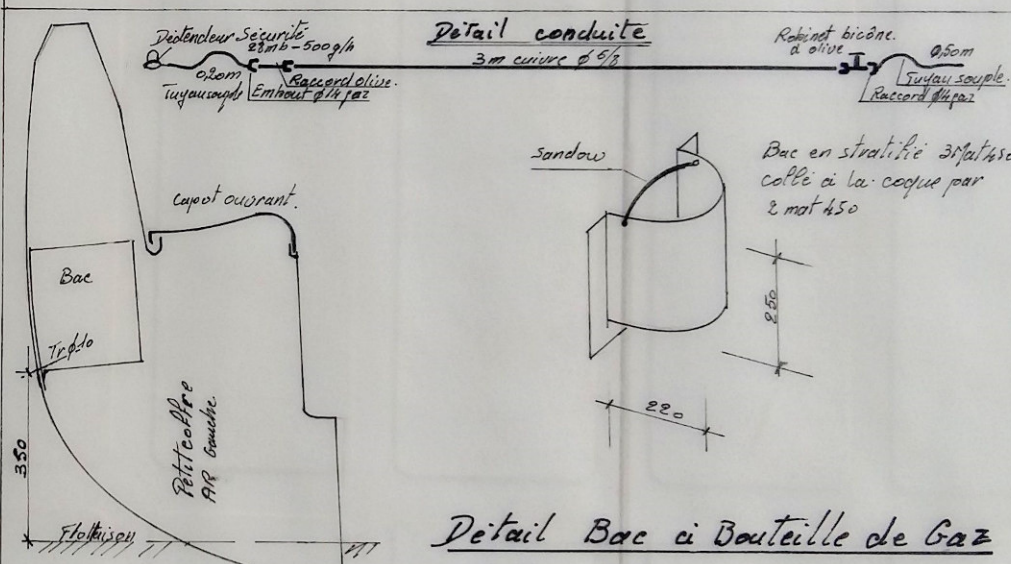
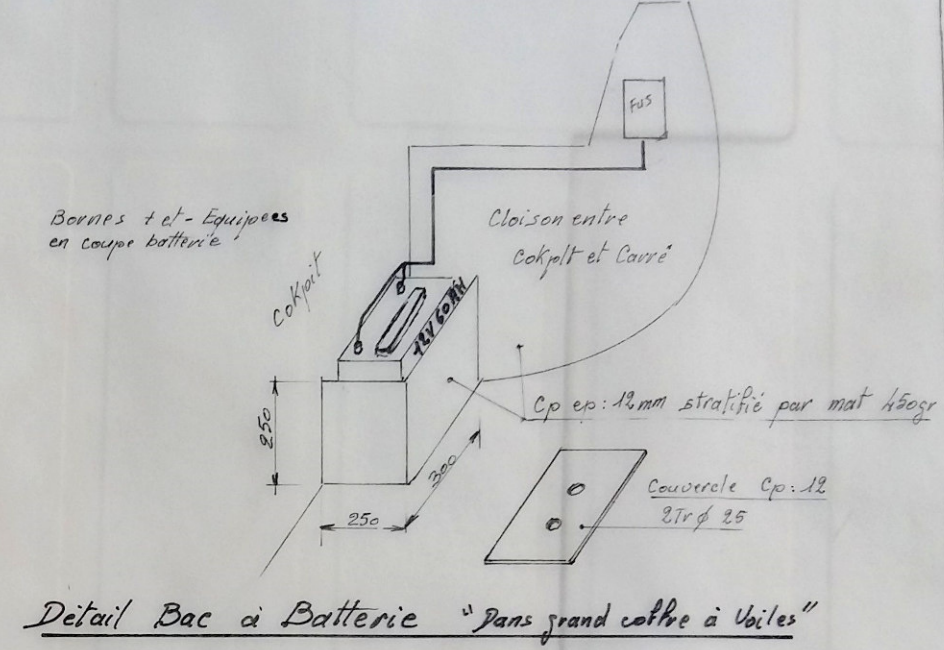
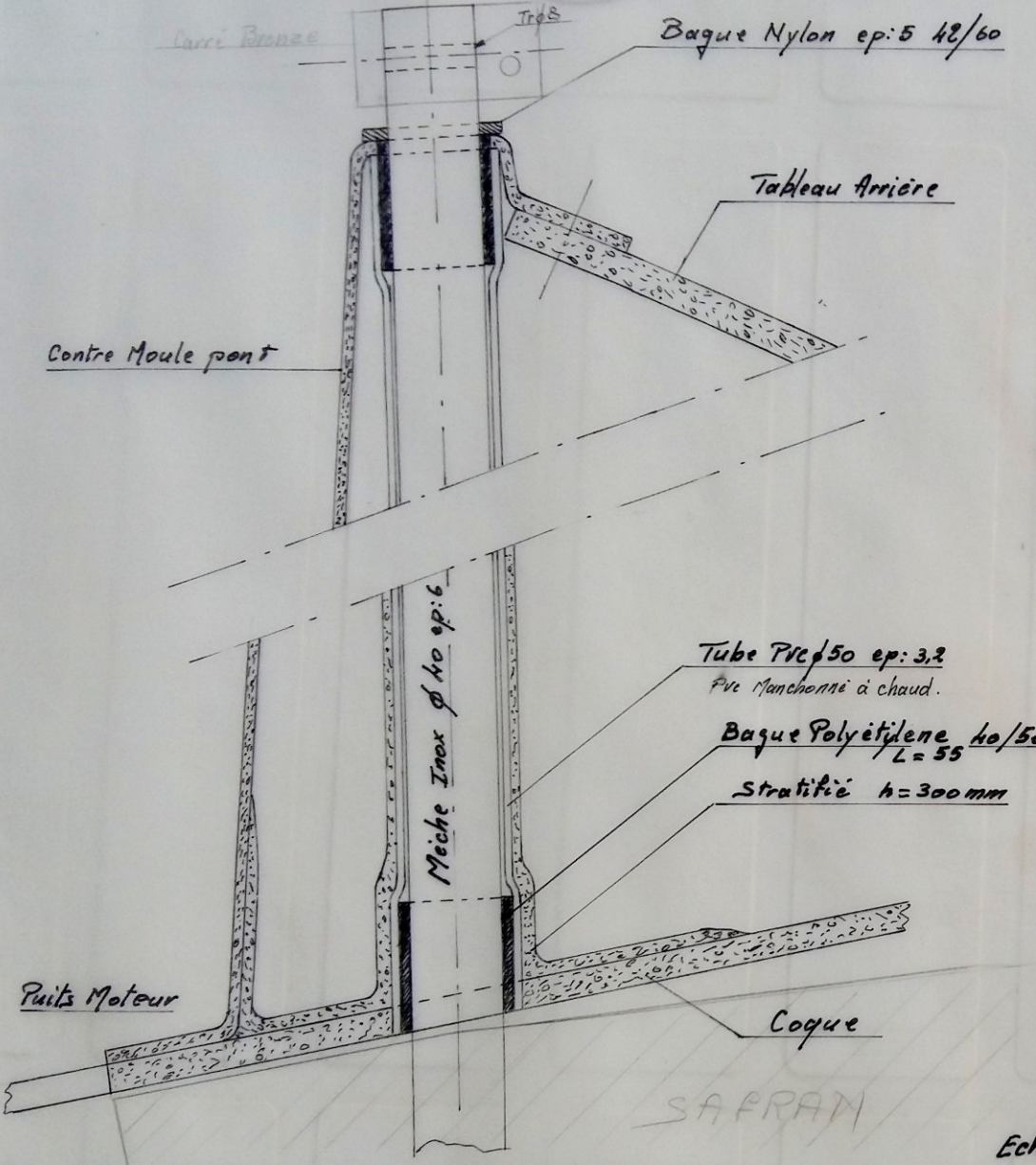


BI-LOUP

Plan de Coque

R. WRIGHTON

N° 9



BI-LOUP
 Détail Safran "Complément" au PL 6
 PL 6 bis

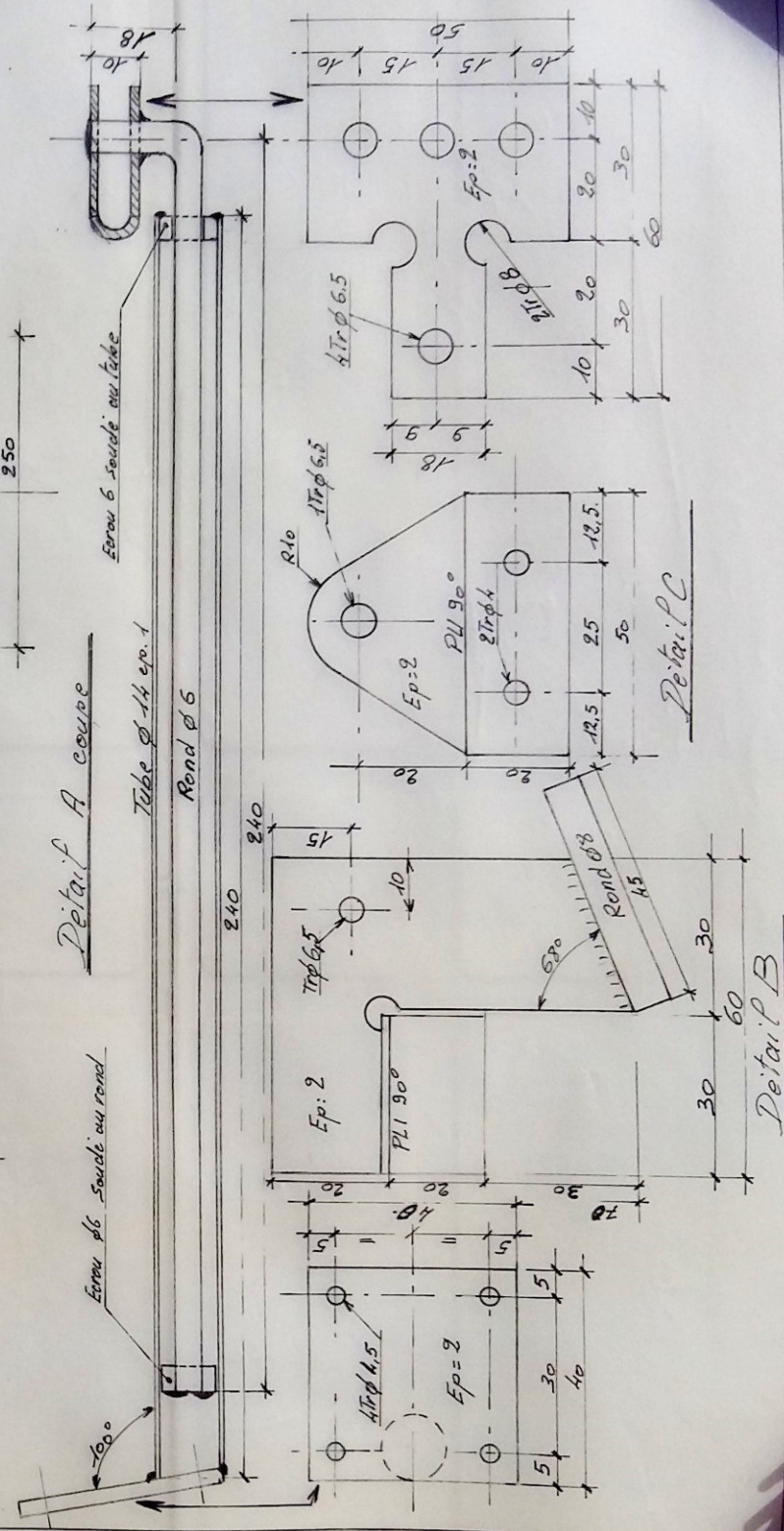
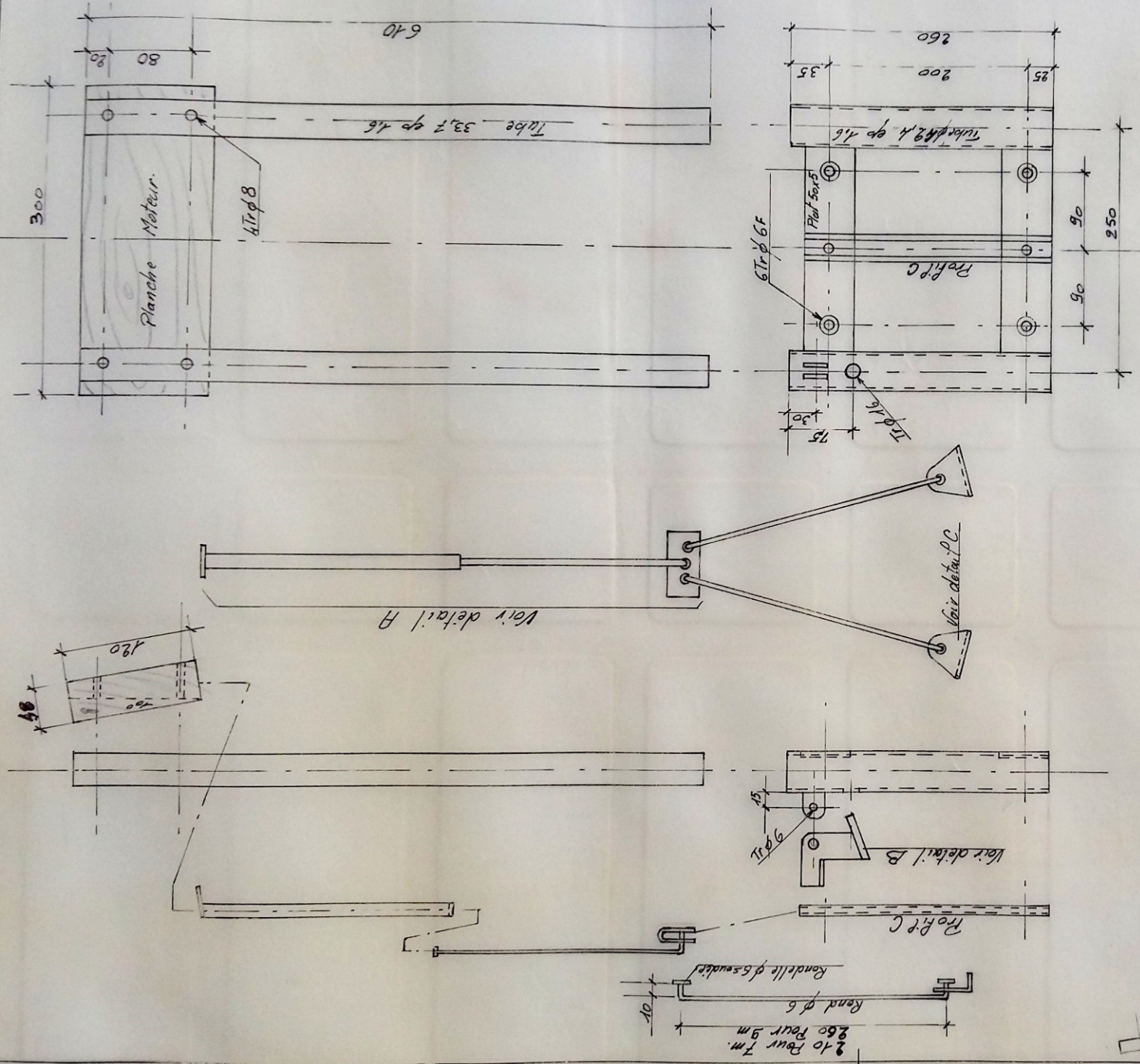
Chantier
 R. WRIGHTON
 Place de l'Eglise
 62136 LESTREM
 TEL. (21) 26.18.71

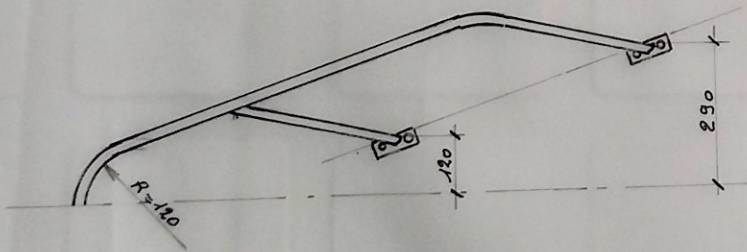
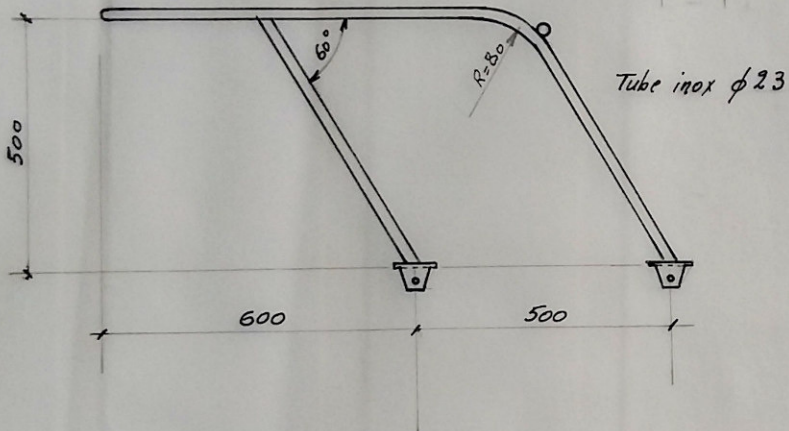
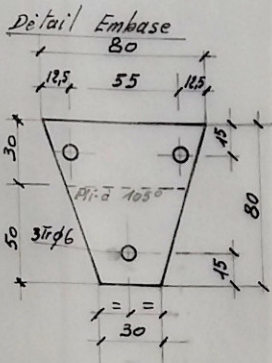
BI-LOUP

R. WRIGHTON
 Place de l'Eglise
 62136 LESTREM
 Tel. 26.18.71 - RM 280.72.69

Chaise Moteur

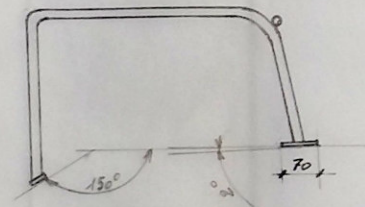
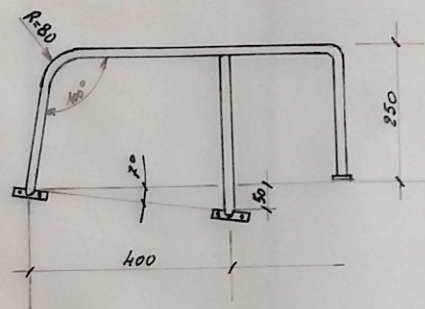
WRIGHTON S.A.
 Construction Bateaux de Plaisance
 R.C.S. Béthune B 320 181 118
 Rue du Silo-Essars
 Zone Industrielle A
 62400 BÉTHUNE
 Tél. (21) 57.13.51



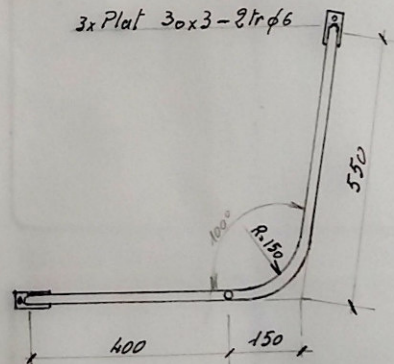


BI-LOUP 7,65
Balcon Avant

Constructions Nautiques
R. WRIGHTON
Place de l'Église
62136 LESTREM
Tél. 26.18.71 - R.M. 250.72.62



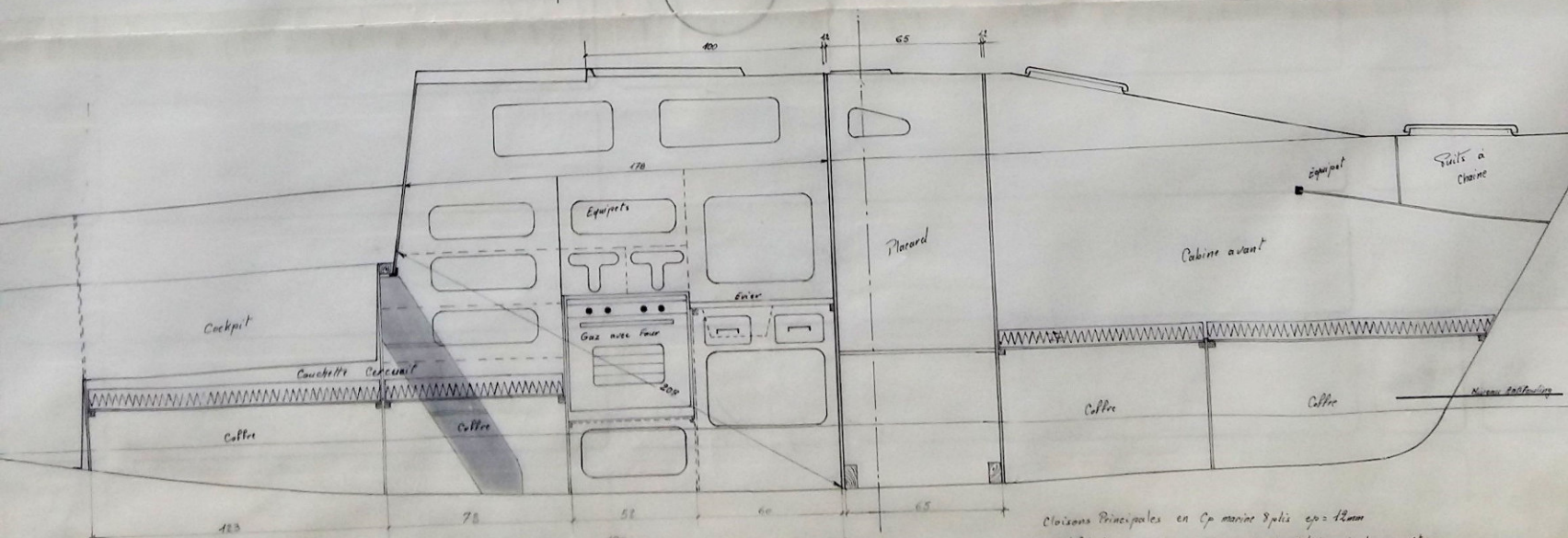
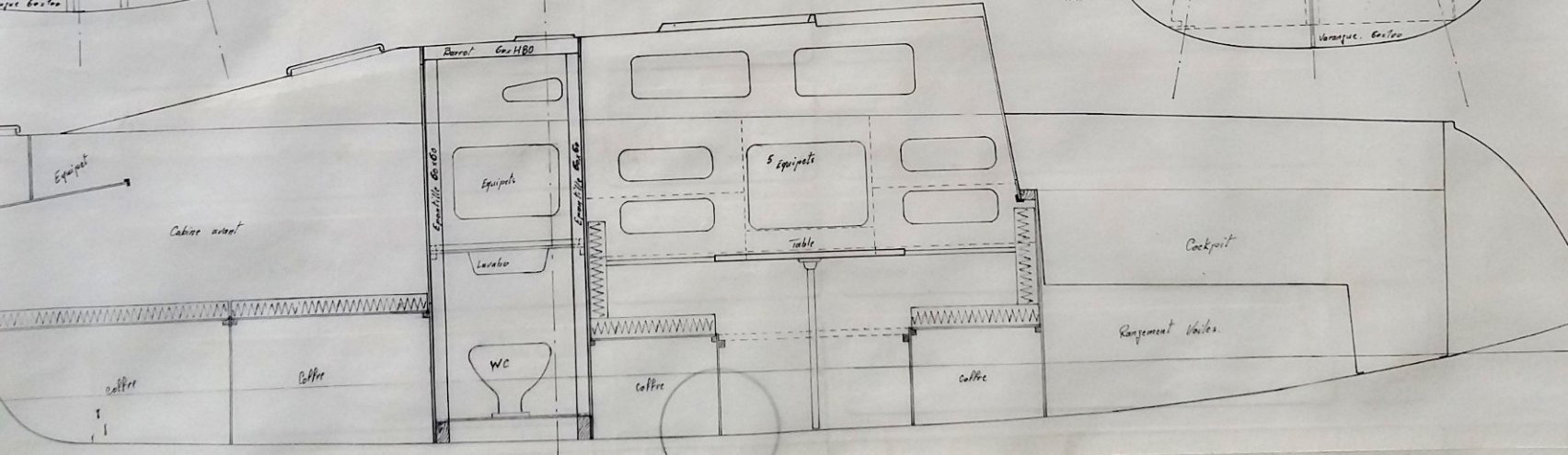
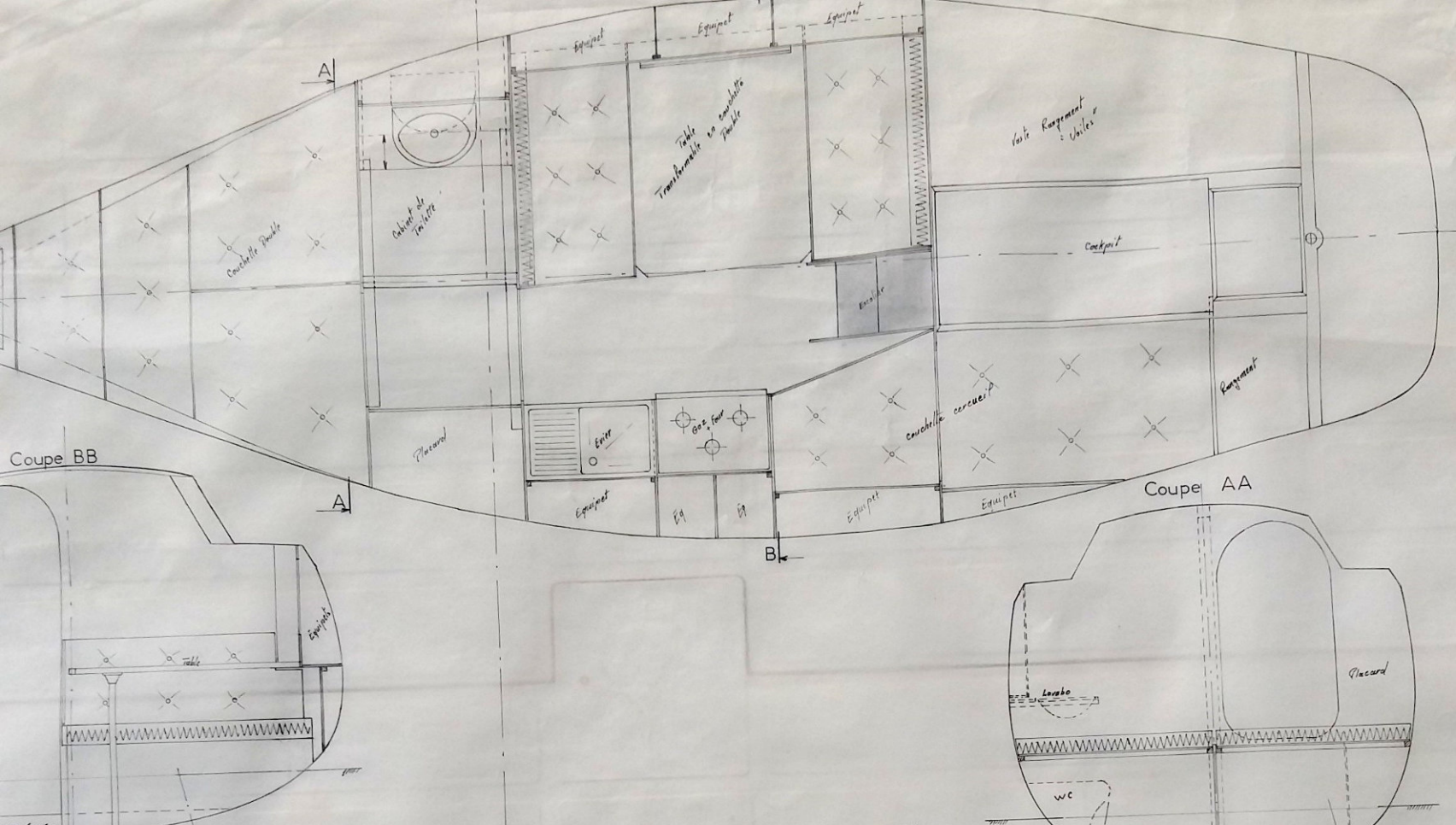
Tube inox ϕ 23



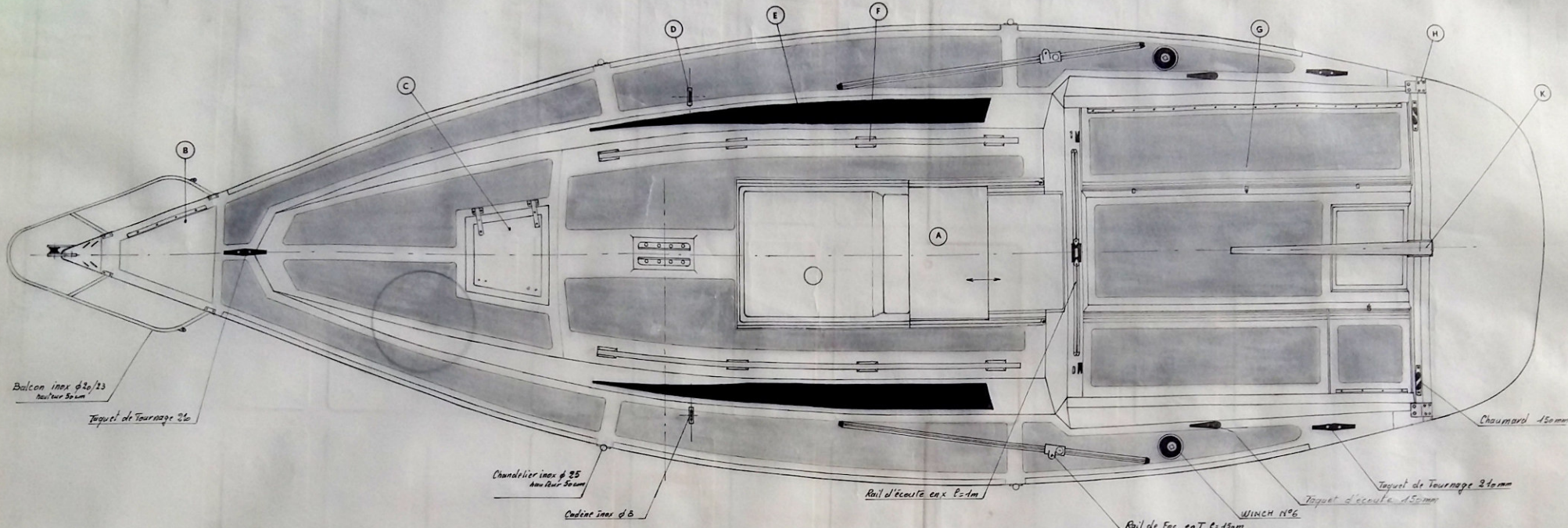
BI-LOUP 7,65

Balcon Arriere 1/2 droite

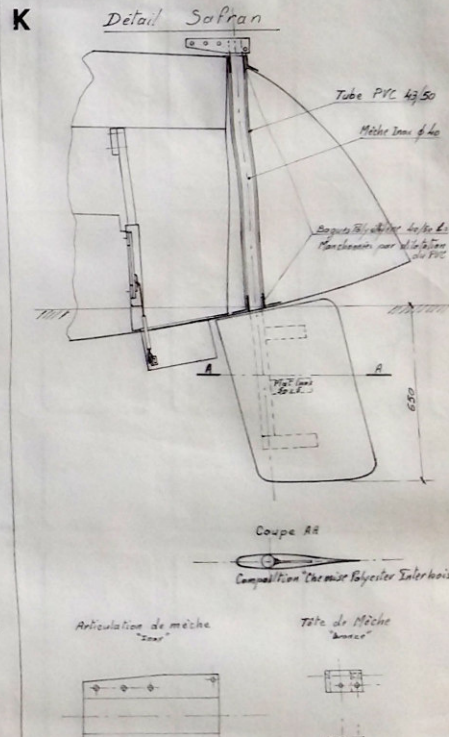
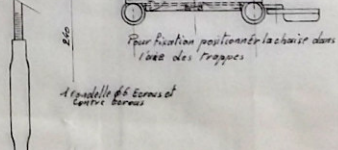
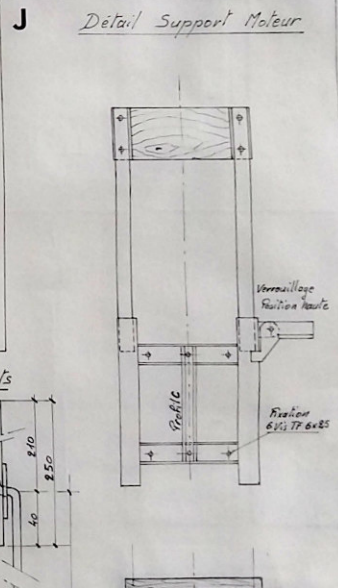
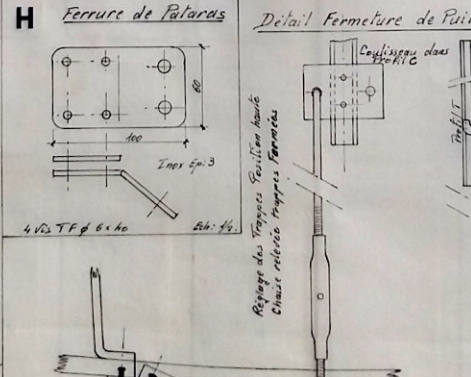
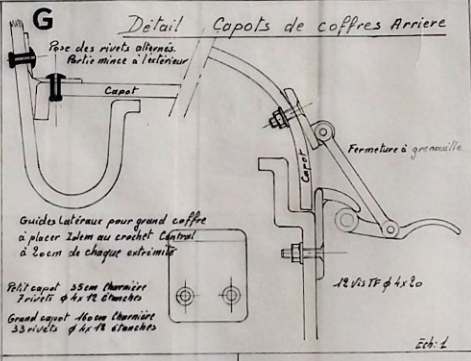
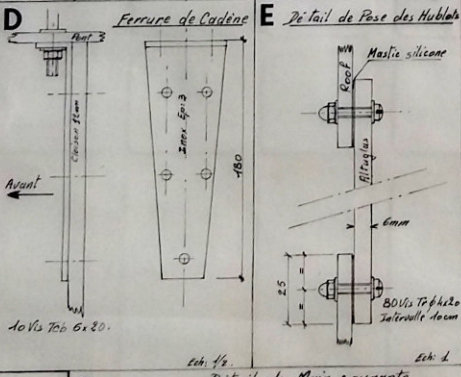
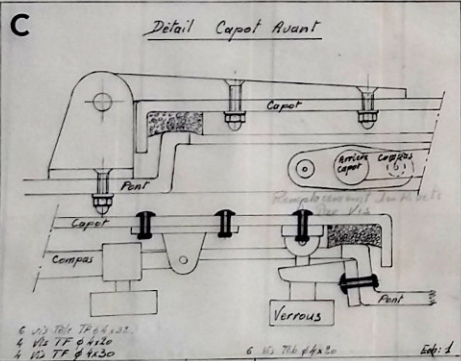
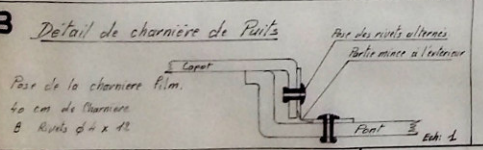
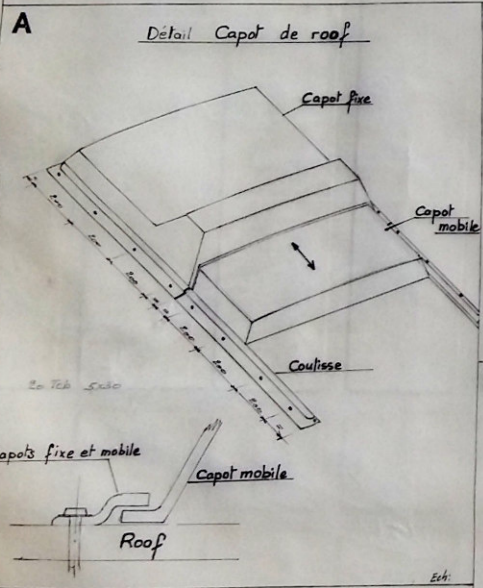
Constructions Nautiques
R. WRIGHTON
Place de l'Église
62136 LESTREM
Tél. 26.18.71 - R.M. 250.72.62



Cloisons Principales en Cp marine 8/115 ep=12mm
 scotché dans les angles par deux bandes de 15x450 de chaque côté



Ech. 1/40

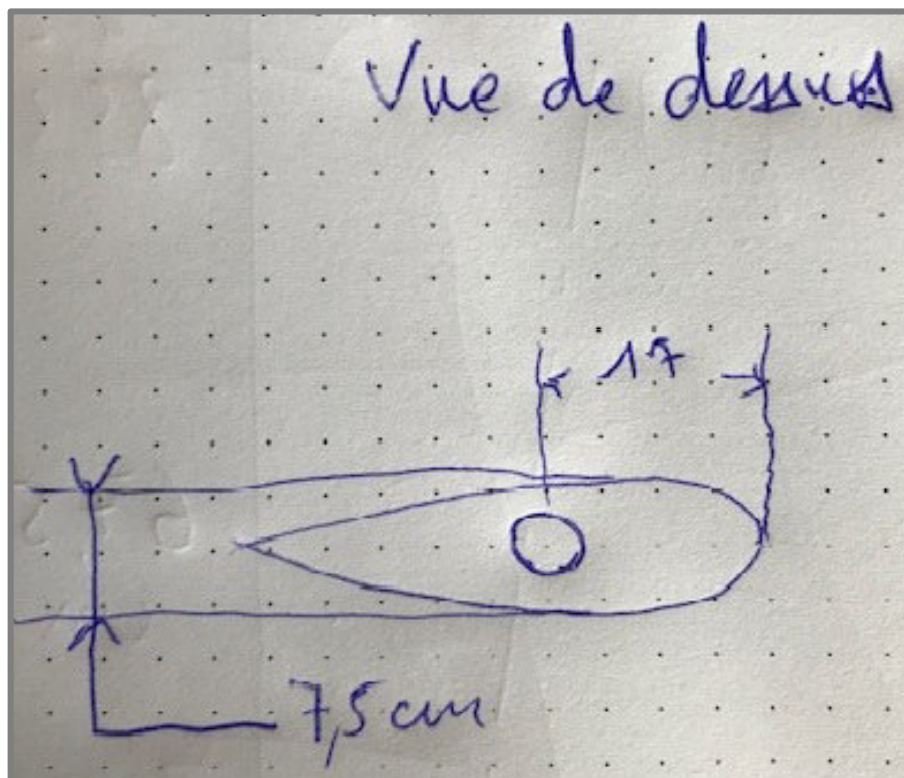


Ech. 1/5

BI - LOUP
 DETAILS des EXTERIEURS

Chantier.
 R. WRIGHTON
 Place de l'Eglise
 62 136 LESTREM
 TEL. (21) 26 18 71

Safran, de Biloup 765



J'invite chacun à regarder comment est fixé son safran .

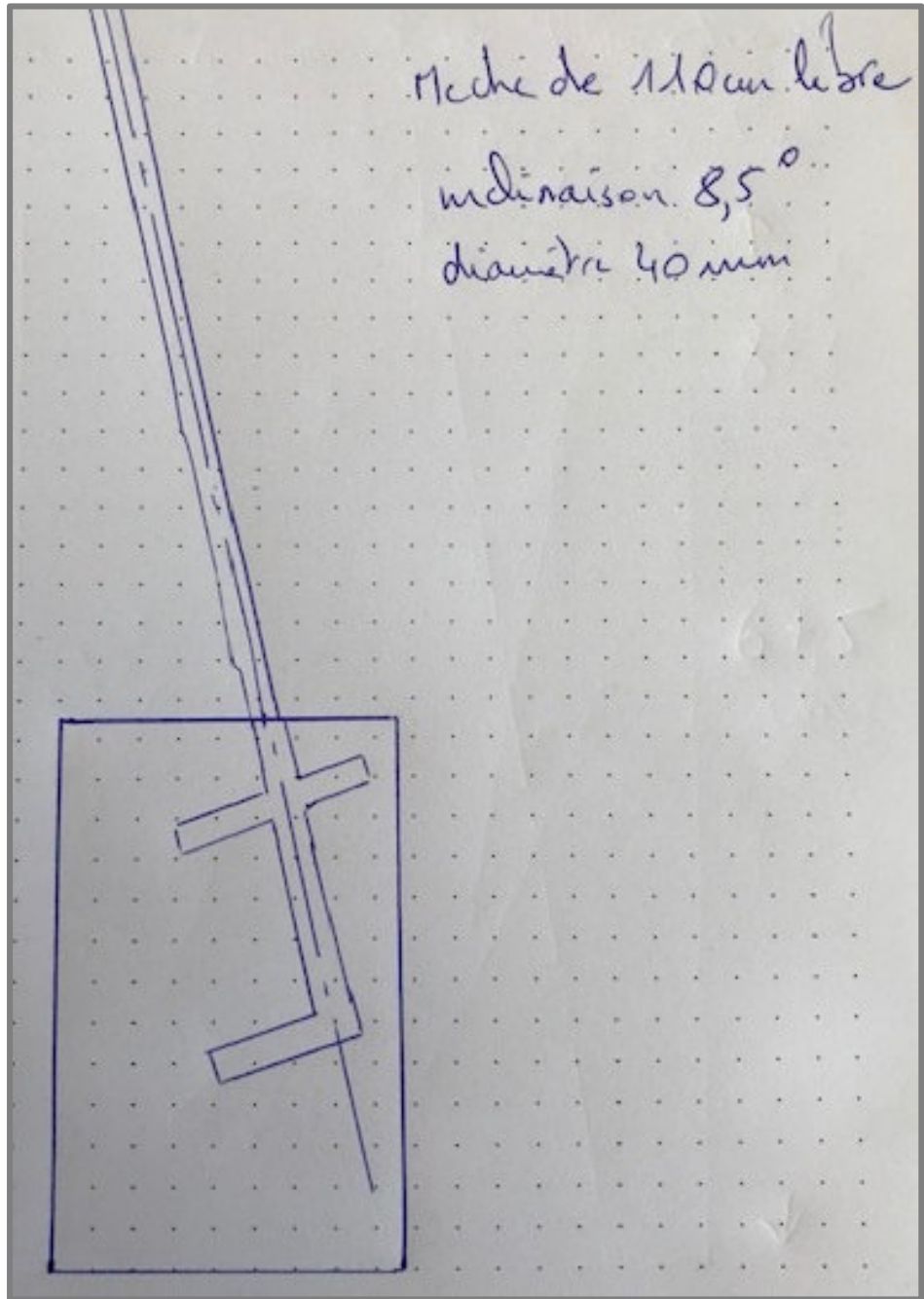
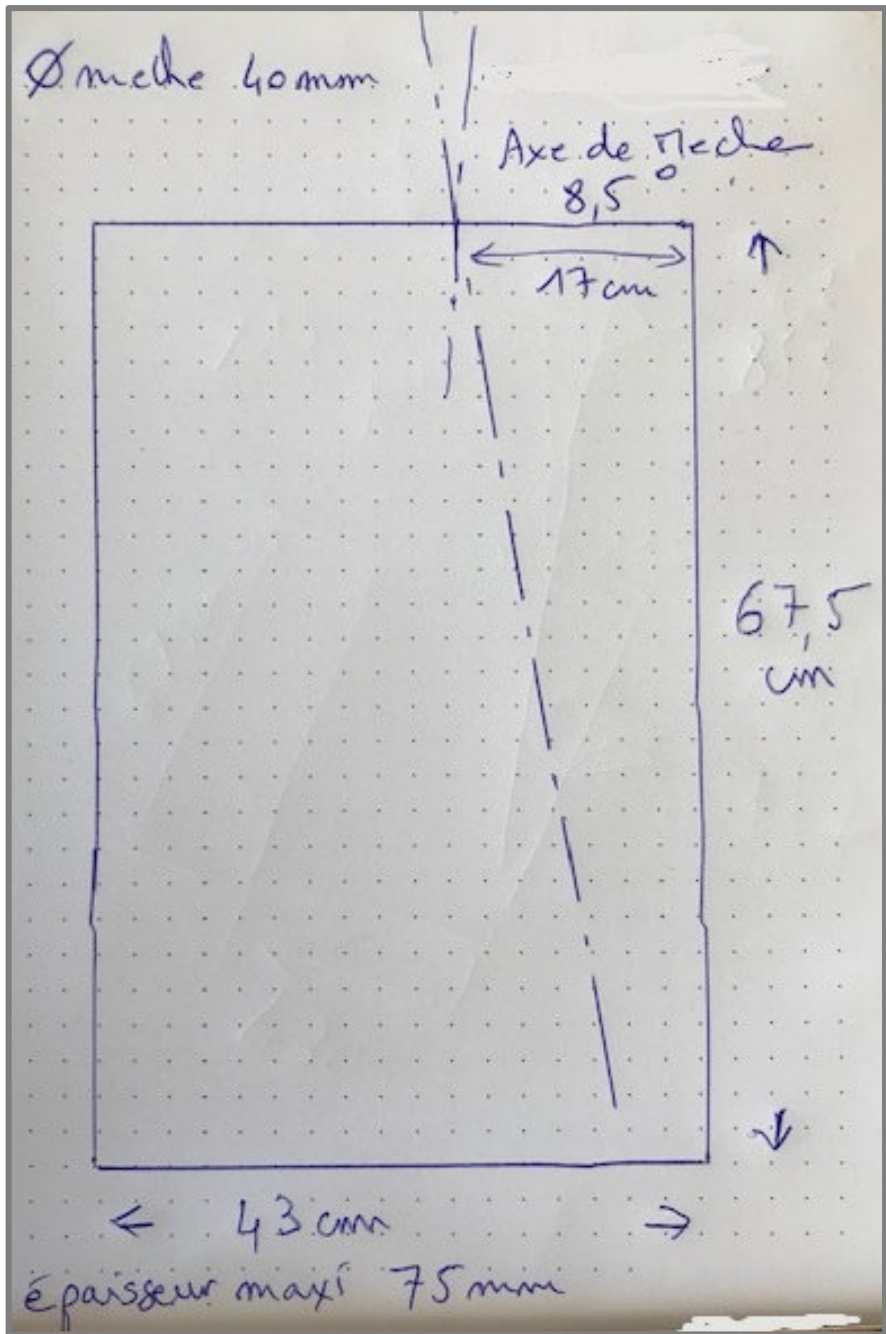
En effet sur le 765, l'axe inox du safran traverse le tube de jaumière, et au dessus du tableau arrière est pincé dans une bride en bronze, en complément une vis en inox vient traverser la bride et le tube pour solidariser le tout.

En cas de rupture de cette vis (dans son cas c'est sur un virement de bord en condition force 5), le safran ne tient plus que par la bride en bronze, qui à finit par lacher prise.

Il ne serait pas difficile de rajouter une deuxième sécurité, sous la forme d'une vis tête fraisée et d'un filetage traversant le tube à 90° de la première vis, voir de mettre une goupille élastique inox, sa résistance permettra de rentrer au port, malgré la casse de la vis, et de toutes façons répartira les efforts sur un autre point que la vis seule.

Les cas de pertes de safran sont suffisamment régulier pour ne pas que l'on y réfléchisse.

il me semble avoir vu que le montage est similaire sur d'autre monture (77, 77NV, et quid des 88-89 ?)





AUX ESSAIS

BI-LOUP

CERTAINS bateaux tranchent im médiatement du commun tant par leur esthétique que par le programme pour lequel ils ont été conçus, et d'est finalement une qualité plus qu'un défaut à une époque où nombre de bateaux ont un air de déjà vu indéfinissable, un nombre de nouveautés n'ont finalement rien de bien nouveau. Le Bi-Loup 7,65 m est un bateau fort intéressant sur bien des points, comme nous allons le voir. Un biquille français, c'est déjà quelque chose de neuf sur le marché, traditionnellement occupé par le Westley Centreur, le Mac Wester 27, le Seamaster 27, tous anglais comme il se doit.

Être biquille pour un voilier, cela définit toute une foule de possibilités : tirant d'eau réduit, facilité de transport sur remorque, facilité d'hivernage sans bar, échouage dans les mers à marées sans les fastidieuses biquilles.

Outre cet aspect peu usité au royaume des monoquilles, le Bi-Loup possède pour lui des arguments décisifs. Un volume habitable important qui permettra de bonnes croisières familiales, avec une hauteur sous barrots agréable, un cockpit spacieux, bien conçu, et surtout, surtout, une gamme de prix particulièrement ajustés.

Que ce soit dans le kit de base (coque nue et pont nu, scouée, plus capots, etc...) ou dans la version barre en main où il ne faut plus rajouter que le matériel de sécurité, le Bi-Loup est intraitable sur les prix et sur la notion de compétitivité. A l'heure où ses collègues s'envoient souvent vers les quelques 120.000 francs, lui demeure sagement assis à 53.500 francs T.T.C. départ chantier. De tels arguments méritent bien qu'on s'attarde à découvrir les qualités et les défauts de ce petit voilier de 7,65 m.

A terre et sur l'eau

Le moins qu'on puisse dire, c'est que l'esthétique du Bi-Loup ne laisse pas indifférent. Large tableau arrière renversé dans le style des derniers half-tonners (photo 2), bau moyen mais tégaillage prononcé (photo 3), franc bord élevé, tout s'intégrant en pente douce au pont, le Bi-Loup 7,65 m a une silhouette qui n'est peut-être pas très pure, mais qui est sympathique et attachante. On a réellement l'impression de ne pas avoir le bateau de tout le monde... Pour ce qui est de son comportement marin, il faut préciser tout d'abord le dessin de sa carène (photos 4 et 5) : biquille, avec angle d'ouverture moyen, compris entre l'écartement important du Centreur et le resser-

rement du Macwester, les quilles en question sont de type long.

Sur l'arrière, précédés par un aileron profilé, on trouve les safrans dans l'axe des quilles. A noter que le constructeur envisage une version monosafan qui simplifierait la construction et l'entretien. Compte tenu de ses deux rails quille + aileron + safran, le Bi-Loup ne vire pas aussi facilement qu'un quarter tonner au lest profond et étroit. Néanmoins, nous nous sommes plus qu'honorablement sortis d'un bouyage entre les canes de la Trinité, ce avec un vent presque nul (photo 6). En revanche, le Bi-Loup semble rapide et stable. E avance sans tréner d'eau, et on ne trouve pas le classique remous d'eau provoqué par les deux quilles (photo 7).

En mer, il passe sans pro-

blème, ne cogne pas, ne mouille pas en raison de son francbord élevé et de son rouf important, et tient sa route avec aisance. Côté facilités de manœuvres, le pont pose quelques problèmes de déplacement, mais le travail dans le cockpit, très vaste, est lui, sans problème. A la barre, on est parfaitement assis, adossé sur une banquette véritablement morphologique ce qui est assez rare, cependant la barre nous semble un peu haute, et fatigue l'épaule. Quant à la visibilité assise en raison de la hauteur du rouf, elle est plutôt médiocre.

Il est vrai qu'on se sent parfaitement protégé des embruns, du vent, et que l'on dispose en contrepartie d'un volume habitable des plus intéressants. Dans la mesure où la vocation principale du Bi-Loup est le kit « coque nue pontée », il ne nous apparaît pas

Bi-Loup sur remorque, après 800 km : une silhouette qui ne passe pas inaperçue, d'autant qu'on n'a pas totalement l'habitude de voir un bateau de cette taille sur remorque.





Bi-Loup toujours sous voiles, vu de profil. On tient à l'aise à 3 dans le cockpit. Notez l'assise longitudinale du bateau, qui ne trahit pas d'eau.

Le tableau arrière renversé. Une option esthétique qui rapproche le Bi-Loup des dérivés nés de la course.

Vue du plan de pont. La circulation n'y est pas toujours très aisée (juste contrepartie du volume habitable) mais le rouf suit une pente et s'efface discrètement.



Les deux quilles de notre bateau. Assez peu profondes, mais assez longues. Leur écartement se situe entre le Cantour et le Mac Wester.



indispensable d'effectuer une étude détaillée de l'accostillage, chaque propriétaire de kit ressentant en général ce qu'il veut où il le veut. Disons simplement que pour le bateau fini barre en main, l'accostillage est simple, solide, efficace. Seul le petit (trop petit) capot avant en polyester nous a paru un peu déformer par rapport aux minches Berbarose ou au robuste profil Ermat.

Sur le pont

De l'avant vers l'arrière, on trouve :

- une petite plage avant avec belle décaouillage
- un capot polyester transocéide

- des passavents étroits et encombrés par les cadènes
- un balcon inox et des chandeliers inox également

- deux mains courantes sur le rouf, de chaque côté.

- un perçage coulissant de rouf, qui sera modifié dans les versions suivantes pour un système coulissant sous capot polyester fixe

- un très vaste cockpit, profond, où l'on se sent bien à l'aise, bien protégé (photo II).

- dans le vaste cockpit un moins vaste coffre sur tribord, qui peut servir à tout ranger, sans problème, de l'arnexe jusqu'aux voiles.

- un puits de moteur, avec chaise coulissante et trappe pivotante : une bonne manière d'avoir le moteur à portée de main

- un petit coffre sur babord, pour la nourrice du moteur hors-bord

- le tout avec un antidérapant moulé, efficace (nid d'abeille).

A l'intérieur

La première impression (toujours la meilleure...) est celle d'un

AUX ESSAIS



Détail du cockpit : vaste (très vaste...) coffre et puits moteur pouvant faire office de vivier.

En haut à gauche :

Vue de la carène arrière. Deux quilles, deux safrans dans l'axe, les trappes du puits moteur et l'hélice du Yamaha de service.

Ci-contre à gauche :

La cuisine, au un modèle du genre. Peut évier inox, rangement nombreux et cuisinière Eno avec four, montée sur un cardan qui fonctionne vraiment.

Ci-contre :

Vue vers ce poste avant. Un rideau (ou préférerait quand même une petite porte) dissimule le coin WC. La cabine avant possède 2 couchettes de bonne longueur.

En bas à gauche :

Bl-Loup sous voiles, au près. Une fois de plus, il accroche l'œil. Un gréement bien proportionné et des alures de quarter tonner pour un bateau très familial.



volume agréable. On descend tranquillement dans un bateau important, plus gros en tous cas qu'un 7,65 m. L'impression de confort est immédiate en raison de cette place importante, car comme chacun sait, le confort à bord d'un bateau est directement proportionnel à l'espace vital dont on dispose.

La disposition des aménagements est des plus classiques, et se contente en définitive d'une méthode qui a parfaitement fait ses preuves.

Cabine avant avec couchette double, pendrive et coin WC entre deux cloisons faisant office d'épave de mât (photo 10), carré-cuisine dès la descente, la table du café descendant pour former une couchette double, et enfin couchette cercueil sur babord (voir étude détaillée sur plan).

La hauteur sous bords, de l'ordre de 1,70 m, permet une vie agréable au port comme en mer, les couchettes ne sont pas trop courtes, le travail à la cuisine se fait impeccablement (photo 11) et le Bi-Loup une fois de plus réussit ce pour quoi il se destine : un bateau sûr pour une navigation en famille.

Il faut également préciser, toujours en fonction du programme lui-même, que les aménagements sont libérés, hormis les cloisons maltraitées dans la zone du mât. Chaque propriétaire pourra aménager son Bi-Loup lui-même, ou pourra poser les menuiseries achetées dans la lot correspondant. Là encore tout comme pour l'accèsibilité, la liberté est assez grande dans ce domaine. Néanmoins, les aménagements présentés dans cette version bien en main ont ceci de réussi, c'est qu'ils suivent une démarche classique, éprouvée, qui met immédiatement en valeur un des grands points forts du bateau : le volume habitable. Gageons que ce sera un véritable plaisir de s'aménager une coque de cette taille...

LE POINT DE VUE DE L'ARCHITECTE CONSTRUCTEUR

MON désir de créer m'a amené, à partir de 1966, à étudier et réaliser quelques véhicules automobiles.

Depuis 4 ans, je me suis tourné vers la construction navale. J'ai tout d'abord travaillé en sous-traitance pour le compte de chantiers navals, mais il m'est vite possible d'apporter mes propres idées à la conception des bateaux, et surtout les conditions en général m'étaient plus satisfaisantes.

Je me suis alors mis à dessiner mes propres bateaux, acquérant la théorie en décortiquant les livres, et en discutant avec des personnes compétentes.

Comme Bernard Veyts, il me semble indispensable d'écouter pour analyser et faire le critique.

Actuellement, je suis en train de réaliser mon souhait le plus cher, c'est-à-dire arriver à la réalisation d'un produit depuis son origine (dessiner, concevoir, mettre au point les petits et nombreux détails, rechercher toute amélioration possible), le lancer en production et le commercialiser.

Dans la construction du Bi-Loup, mon but n'a pas été de produire ce qui se trouvait sur le marché, mais de rechercher ce que le public attendrait en ce domaine :

1) Faire un bateau de croisière côtière, en recherchant une habitabilité maximum tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, pour permettre la meilleure vie possible à bord.

La plupart du temps, les gens se servent de leur bateau par petit temps, mais sont ceux qui sont force 10.

J'ai donc cherché à concevoir un bateau assez évolué par petit temps, qui soit stable, qui ait un petit tirant d'eau afin de pouvoir éventuellement remonter les côtes et s'aventurer dans les criques, et qui puisse s'échouer.

Même si au départ la recherche d'un bateau pour la course a été éliminée, je n'ai pas négligé pour autant les progrès actuels dans le domaine de la course, afin d'avoir un bateau léger, bien voilé, qui marche bien, et qui soit amusant à être à la dérive.

2) Pour la vente en kit, fournir des éléments de base sûrs :

Exemples :

— Quilles stratifiées avec la coque, ce qui supprime les problèmes de fixation, manipulation et étanchéité.

— Pont sortant de meulage avec cale-pieds latéraux et anti-dérapants, ainsi qu'un ensemble de plans et notices de montage très complets (plans allant jusqu'au patron de chaque cloison), afin de permettre dans toute la mesure du possible une réponse au niveau de l'amateur, avec un minimum de matériel.

La participation d'un propriétaire à la réalisation de son bateau, apporte une revalorisation de ce dernier pour lui-même : il connaît son bateau, le vit, et ce n'est plus l'objet de tout le monde telle une voiture que l'on prend pour se rendre au travail.

3) Obtenir un prix très abordable.

4) Viser à une simplicité du travail.

ETUDE DETAILLEE SUR PLAN DES EMMENAGEMENTS INTERIEURS

1) Cabine avant. Deux couchettes formant couchette double, avec de vastes coffres sous les couchettes en question. Équipé sur l'avant (banc du pivot à chaise).

Adressé par petit capot polyester.

Bonne finition (gel-coat blanc) des coffres sous couchettes.

Moquette épaisse sur la coque ; bonne isolation.

Des occupants vides-goches latéraux seraient le bienvenu.

Tous sont astucieux des matelas de couchette : le skat (ou le tissu est directement agrulé sur le panneau de contre-plaqué, retirant la mousse du matelas, Avantages : économie, simplicité de réfection, ouverture maximale des coffres de rangement.

2) Pendrive. Coin WC. Sur babord, une pendrive derrière le rideau, ce qui est toujours intéressant dans un bateau.

Sur tribord, WC marin et petit lavabo escamotable. Eclairage par hublots latéraux (éloignement du hublot pleiglass fumé).

La porte en rideau est astucieuse, mais peut-être un peu juste pour isoler un compartiment WC. Encore que nombre de personnes ne prennent pas cet ustensile sur des bateaux de cette taille.

3) Cuisine. Petit évier inox avec égouttoir latéral.

Pompe à pied pour 150 litres d'eau douce en réservoir couplé sous le cockpit.

Rangements spacieux, 2 tiroirs. Four Éno dans la version luxe, un standard camping-gaz 2 axes sur carter à fonctionnement véritablement. Pas d'étréteurs pour la cuisine.

4) Carré. Table droite avec 2 banquettes en via à vie, formant une couchette double lorsqu'on baisse la table. Rangements sur le côté, contre la coque, bonne position assise. Pas d'abat-jour du carré.

Rangements sous les sièges.

5) Couchette cercueil. Sur babord, large couchette cercueil, avec coffres de rangement sous les matelas. Présence d'équipets.

6) Dessous de cockpit. Important volume récupérable, en plus des 150 litres de réserve d'eau douce.

Conclusion

Le Bi-Loup 7,65 m est un petit bateau plein de qualités, et qui mérite une bonne et longue carrière. Le programme qu'il offre, compte tenu de son faible poids, de son habitabilité, le fait qu'il s'agisse d'un bi-queue et enfin son prix plus que compétitif le situent dans le groupe de tête des bateaux de sa catégorie. Il est certain qu'on peut lui reprocher quelques défauts, mais il faut bien comprendre que ces défauts en question dépendent justement de ses qualités : dans tout bateau, il y a un choix à effectuer, et le Bi-Loup a pris des che-

mins peu occupants, mais néanmoins fort intéressants. Et puis enfin, n'ayons pas peur de le répéter, son prix le place au-dessus de tout soupçon...

Le Bi-Loup 7,65 m est un voilier sain, fiable, accessible, qui apportera sans aucun doute nombre de satisfactions à ses propriétaires.

CE QUE J'AI AIME

- Son prix
- Son volume intérieur
- Son côté « attrait l'eau »
- Son faible tirant d'eau
- Son programme
- Ses qualités nautiques

CE QUE J'AI MOINS AIME

- Visibilité médiocre sur l'avant lorsqu'on est à la barre
- La barre trop haute
- La hauteur de la descente
- Les déplacements sur le pont
- Le petit capot avant



NOTICE TECHNIQUE ET PRIX

1) Composition de la coque : Stratiifié de polyester comportant : 1 gel-coat 500 g/m², 1 mat 300, 1 mat 450, 1 rowing, 1 mat 450, 1 rowing, 1 mat 300 ou 450.

Épaisseur dans les hauts 10 mm, épaisseur dans les fonds 12 mm (1 mat + 1 rowing en plus).

- Sandwich au niveau du pont.

- Collage pont coque par emboîtement de deux pièces avec collage sur mat 600 en application de deux mats 450 en bandes, à l'intérieur. Lister extérieur. Lests coulés directement de l'intérieur et non rapportés.

2) Caractéristiques : Bicoules biaxiales ou monofaxiales, L.T.M. : 7,65 m, longueur de coque : 7,35 m, tirant d'eau : 0,75 m, lest : 580 kg, hauteur sous barrot : 1,70 m, bau flottaison 2,14 m, bau maxi 2,50 m, déplacement à jeun 1350/1400 kg, 6 couchettes, homologation Marine Marchande 1481, 3^e catégorie, 7 personnes.

3) Prix : 1) Prix de base comportant : coque soudée, pont soudé, capots de rouf, de coffres et de puits à chaîne, safran, jarrémière, dossier de plans et notices détaillées de montage y compris les patrons de toutes les cloisons ; 2) 42% TTC démont chantier.

2) Toutes les étapes de la finition par lots successifs, aussi bien pour l'accastillage que pour les menuiseries.

3) Prix du bateau barre en main, avec un inventaire standard : 2 voiles, 3 winches, 4 chandefiers, 2 filets câbles, réserve d'eau de 100 l, camping gaz 2 feux, évier inox, etc... (un inventaire très complet) : 53.500 F TTC départ chantier.

DOCUMENTS ET DESCRIPTIFS DES TARIFS DU CONSTRUCTEUR

Caractéristiques techniques

1) Coque :

- Gel-coat blanc couvrant la totalité de la coque, 450 à 500 g/m².

- Stratiifié polyester et fibres de verre, épaisseur moyenne 6 à 8 mm dans les bords, 12 à 14 mm dans le fond.

- Très bonne rigidité de la pièce de par la combinaison des tissus et la forme de la coque.

2) Coilles :

- moulées directement avec la coque,
- chargées de grenaille galvanisée et polyester.

3) Pont rouf :

- Gel-coat blanc, 450 à 500 g/m².

- Stratiifié polyester et fibres de verre et doublé balsa.

- Équipé de : 1 capot de puits de chaîne, 1 capot de carnié avant transatlantique, 1 capot de rouf double : 1 fixe, 1 coulissant, 1 capot de coffre arrière pour les voiles, 1 capot pour la réserve gaz et carburant, à l'arrière sous résilière en polyester.

4) Collage coque/pont :

Réalisé avec un emboîtement de 50 à 100 mm, permettant une grande surface de collage et, de ce fait, une très bonne tenue mécanique de l'ensemble.

5) Safran :

- Réalisé en polyester,
- Monté sur mâche inox,
- Tube jaunâtre.

6) Aménagements intérieurs :

- Réalisés en contre-plaqué marine 2 faces.

• Épaisseur 12 mm pour les cloisons principales servant de réalisateurs, la table, l'escalier.
• Épaisseur 6 mm pour les autres cloisons.
• Coussins épaisseur 70 mm, recouverts de ska*, fixés directement au fond en contre-plaqué ce qui facilite l'accès aux coffres.

3) Supplément pour la fourniture et la pose de la menuiserie :

a) 1^{er} étape comportant :

Les 2 cloisons principales sous mât, la cloison principale entre cockpit et rouf, la cloison fond de couchette cerceuil, la cloison puits de chaîne formant la pointe avant intérieure, les 2 vanquages, les 2 épontilles, le barrot : 3.550,40 F.

b) 2^e étape comportant :

Équipés, coin cuisine, couchette cerceuil, les 2 banquettes et la table transformables en couchette double (y compris pied et 2 amanches), la couchette avant double, coin toilettes, encadrement et porte de rouf, l'escalier, fonds de coussins : 4.893,16 F.

c) Vernissage de tous les bois : 1.330,41 F.

Adresse et téléphone du constructeur, voir carnet d'adresse rubrique Bloc notes de ce numéro.