



ANCETILE

Grand Banks 48 Motor Yacht

Confort et modernité

RAPPEL

Durant ce deuxième hivernage sur la côte d'azur, nous profitons des excellents artisans de la région pour poursuivre les améliorations et transformations.

La cabine arrière sera entièrement repensée pour déplacer le lit en son centre.

L'amarinisation des moteurs va être refaite avec des éléments neufs, idem pour les pompes à injection. Les inverseurs sont remplacés en échange standard.

Et puis aussi, peinture, vernis, un nouveau taud pour le fly, sellerie des canapés,...



Une cabine arrière entièrement repensée.

Depuis l'achat du bateau, j'avais envie de déplacer le lit au centre de la cabine arrière, tant pour le confort que pour rétablir le bateau dans ses lignes d'eau.

En effet, depuis sa sortie du chantier en 1974, de nombreux équipements additionnels, l'augmentation du nombre des batteries et la nouvelle chaîne de 120 mètres avaient, en outre, alourdi l'avant du bateau.

Déplacer les 6 batteries de service d'un poids total de 380 kg à l'arrière sous le lit allait contribuer à son rééquilibrage. Le lest additionnel sera fait avec l'achat d'une chaîne de secours de 65 m en maillons de 12 mm (220 kg) qui sera placée à l'aplomb du hublot de pont afin de disposer d'une ligne de mouillage d'urgence en cas d'obligation d'abandonner la ligne principale.

Le menuisier avait comme challenge de reconstruire tout le mobilier dans l'esprit Grand Banks et de refaire teintes et vernis pour qu'ils se fondent avec ceux du bord.

Après la démolition du lit, des équipets, de la banquette en L et de la table, il fallait construire le coffre

étanche dans lequel prendra place les 6 batteries AGM. Pour relier le parc au tableau électrique resté dans la salle des machines, deux câbles de 120 mm² sont passés sous fourreau. Les cosses sont serties et soudées pour éviter au maximum les pertes de courant.

Autour de ce coffre le nouveau lit prend place tout en laissant accès à la timonerie et les supports de tubes de jaumière.



Tout commence par la démolition

Pas facile de mettre le premier coup de scie dans cette menuiserie d'époque ! opération nécessaire pour définir les gabarits.





Voici la technique pour réaliser le gabarit du mobilier dans un espace où la structure de la coque n'est ni horizontale ni parallèle.



Le sommier à lattes sera articulé et sa remontée assistée par deux vérins à gaz. Au centre, le coffre étanche et ventilé pour les batteries de service, reste un volume suffisant pour accueillir les vélos pliants.



Tout le mobilier est construit selon les techniques du chantier de l'époque : contreplaqué teck, panneaux de porte, tiroir et anti roulis en teck massif.



Avant d'installer les tables de nuit les tresses du presse étoupe des tubes de jaumière sont remplacées.



Les anti-roulis sont refaits à l'identique et l'ensemble des éléments en teck sont teintés pour s'harmoniser avec les tiroirs d'origine et le reste du mobilier.



Remplacement du matelas par un modèle sur mesure en latex pour un meilleur confort lors des fortes chaleurs d'été.



Très beau travail, on à l'impression que le lit à toujours été placé en position centrale de la cabine.



La salle de bain est entièrement repeinte, vernie, un nouveau revêtement est posé pour l'étanchéité de la douche et le vaigrage fatigué par les ans est remplacé.



Tous les skais des banquettes sont refaits à l'identique pour conserver l'esprit d'époque. Création de trois poufs / coffres en remplacement des fauteuils très encombrants.

Révision totale autour des moteurs

Objectif : 1.000 heures de fonctionnement sans problème *

La motorisation John Deere, de type «Havy Duty», est capable de tourner des jours entiers sans broncher. La cylindrée de 6l, son fonctionnement à 1.750 t/mn (régime de croisière) en mode atmosphérique en fait un compagnon fidèle pour nos navigation.

Préférant anticiper une panne, l'amarinisation fatiguée est remplacée dans son intégralité à l'exception des pompes à eau douce qui ont été refaites en 2012.



Les anciens échangeurs jumelés, liquide de refroidissement/huile inverseur, laissent place à deux échangeurs Bowman par moteur, légèrement surdimensionnés.

Les échappements avec leur boîte à eau seront remplacés par un coude inox refroidi.

Toutes les durites et colliers seront également changés.



Les circuits de refroidissement moteur sont ensuite rincés de leurs boues.

Les sondes et faisceaux électriques sont révisés ou remplacés.

Le circuit aller-retour d'alimentation en gasoil des moteurs et du groupe est changé.

Les inverseurs Borg Warner sont déposés et envoyés chez Marine Transmissions pour être révisés. Après démontage, il s'avère que les carters et trains planétaires sont très usés et nécessitent un échange standard.

Les filtres à eau de mer sont remplacés ainsi que les pompes à injections qui avaient tendance à réguler.

Après des tests complets, les moteurs sont nettoyés et repeints, magnifiques !



(*) : 1.000 heures, soit 4 ans de navigation



Un taud grand format



Le taud avant n'était suffisant protecteur pour profiter du fly aux heures les plus chaudes. Il convenait de le porter jusqu'à l'arrière pour être à l'abri la fois du soleil mais aussi de la pluie ou la rosée de la nuit.

Une nouvelle armature et le repositionnement de l'existant est réalisé de sorte à pouvoir ouvrir ou fermer indépendamment le bimini en

position avant, arrière ou totale. La toile est en Sumbrela comme l'ensemble des couvrants.

Le radar est remonté d'un mètre sur le mat pour faciliter l'insatallation du taud et mieux protéger les passagers des radiations.

L'ensemble des batailloles sont refaites avec un nouveau système de

fixation qui permet de les démonter rapidement a chaque hivernage.

La touche finale est l'habillage de l'annexe et du capot moteur. Cette nouvelle "peau" lui donne une nouvelle jeunesse et à l'ensemble du bateau, un air tout à fait rétro.

Et aussi...

Après avoir repeint la coque et le fly, c'est au tour du reste de la superstructure d'être protégée avec une laque bi-composant de chez International. Le tableau arrière est poncé à nu, teinté et vernis avec cinq couches en attendant l'hiver prochain...



Aux 4 batteries de service AGM datant de 2011 2 nouvelles sont ajoutées, toutes les autres batteries du bord sont remplacées, soit les 2 batteries moteurs, les 2 batteries de secours et les 4 batteries du propulseur. Tous les parcs sont fusibles et isolés par des coupes circuit commandables à distance.



ILS L'ONT FAIT

Menuiserie : Jean-Marie DESANTI à Valbonne - Tél : 06.09.97.73.80

Mécanique : Fabien TERRADURA à Cannes - Tél : 06.19.84.33.19

Peinture : Marc SORAIS à Théoule-sur-Mer 06.07.56.29.74

Marine Transmission : Fabrice GARELLO à Mandelieu - Tél : 04.93.47.72.73