

Garcia Nouanni à vendre : 175 000 euros

Fiche signalétique :

Fabriquant : Garcia Aluminium

Architecte : Philippe Harlé

Date de construction : 1985

Longueur : 13,80m

Largeur : 4,31m

Tirant d'eau (dérive haute / basse) : 1,05m, 2,50m

Poids : 12 t

Grée en cône. GV + génois : 102m² + trinquette 17m²

Moteur : Volvo MD 22P de 60 cv. 2500 heures, transmission par ligne d'arbre

Capacité : 1000 l d'eau douce en deux réservoirs de 500 l. 600 l de gas-oil

Pavillon Belge, port d'attache Toulon (TVA payée)

« Galapiat » est un dériveur intégral en aluminium de type « Nouanni » construit par le chantier Garcia Aluminium sur plans Harlé. Moins connu que ses cousins car construit seulement à une vingtaine d'exemplaires, le Garcia Nouanni se situe entre le Garcia « Maracuja » et le Garcia « Passoa 47 ». Par ses caractéristiques et dimensions très voisines, il est plus proche du Passoa.



Historique:

J'ai acheté « Galapiat » en 2008 à son premier propriétaire au Panama. Après l'avoir ramené en méditerranée, j'ai préparé plusieurs mois à Hyères et suis reparti en juin 2009 pour un grand tour de l'Atlantique qui s'achève en Août 2011 en France.

J'ai beaucoup apprécié sa grande autonomie, sa robustesse ainsi que la possibilité, grâce à un faible tirant d'eau dérive haute, de découvrir des zones de navigation peu accessibles aux quillards (Bolons de Casamance, îles Bijagos, rios brésiliens, cayes cubains, Bahamas etc...). Le bateau est également facilement échouable pour profiter de mouillages au sec à marée basse ou tout simplement pour nettoyer la carène sur une plage. Sa coque en forme, sa dérive principale et son sabre retractable arrière profilés NACA en font également un excellent marcheur confortable à la mer et très stable sur des trajets hauturiers.



Comme souvent sur des bateaux de ce type et de cette époque, son aménagement intérieur a été réalisé par son premier et précédent propriétaire avec l'aide d'un charpentier de marine. Simple, pratique, lumineux et marin - deux cabines arrières, une cabine avant, un cabinet de toilette - il se distingue par un vaste espace de vie central: grand carré ouvert, grande table à carte et cuisine en U. Les rangements très nombreux, permettent de « charger » tout en conservant un espace de vie et un pont dégagés. Cet aménagement conviendra probablement moins à ceux qui privilégient plutôt des intérieurs léchés, cloisonnés en multiples cabines avec leur propre cabinet de toilette tels que les chantiers les proposent souvent sur des unités récentes de cette taille. Ce Garcia Nouanni intéressera plutôt une famille avec enfants qui souhaite partir loin et longtemps en dehors des sentiers battus.

Le bateau a fait l'objet d'un important refit en 2008 – 2009 incluant : gréement, motorisation, coque et structure, électricité et instrumentation par des professionnels de chaque domaine. Le détail est précisé dans l'inventaire ci-après et documenté des factures. Etant le second propriétaire de ce bateau, je dispose également du dossier complet de son premier propriétaire depuis l'origine.

Gréement et voiles :

- Le gréement a fait l'objet d'une révision complète en 2009 sous la supervision de Delta Voiles: déshabillage complet et remontage des éléments du mat, changement de l'ensemble du haubannage, étais, pataras; drisses et écoutes
- GV (2009) 42 m² 3 ris, 5 lattes + GV supplémentaire (l'ancienne) avec réparations
- Génois (2006) de 60m² en bon état et au profil encore satisfaisant sur enrouleur profurl
- Trinquette endraillée de 17m² tâchée mais renforcée et révisée
- Yankee de 30 m² endraillé sur bas étai larguable, état correct
- Tourmentin endraillé
- Spi Asymétrique de 90 m², état correct
- Lazy bag (2009)

Motorisation:

- Volvo MD 22P de 60 cv. 2500 heures installé en 2000 avec inverseur Hurtz de 2006
- La motorisation a fait l'objet d'une grande révision en 2009 (Tarage des injecteurs, passage au banc du démarreur, nouvel alternateur, nouveau collecteur, nouveau corps de pompe à eau, ajout d'un préfiltre à carburant, changement des durites, refecton des faisceaux électriques et boîtier électrique, nouvel arbre d'hélice, joint ERCHEM renforcé, nouvelle bague hydrolube
- Hélice cupro aluminium tripale de 2006

Coque et structure:

- Isolation complète de la coque sur 4cm jusqu'à la flottaison
- Les oeuvres vives ont été sablées en 2009 pour vérification de son état et ont fait l'objet d'un nouveau traitement anticorrosion complet à partir de l'alu brut
- Dérive principale, sabre et safrans ont été déposés en 2009, sablés et remontés avec des paliers d'étanchéité neufs
- La peinture de pont a été refaite en 2010

Electricité:

L'électricité a été complètement refaite par un électricien marin pro en 2009 en cohérence avec le nouveau bilan électrique du bateau tel que rééquipé.

- 315 A de batteries AGM dédiées au service (hors frigo) (2006)
- 130 A de batteries AGM pour le frigo (2009)
- 110 ampères de batteries de démarrage (2011)
- Tableau électrique sur mesure à disjoncteurs (2009)
- Testeur de fuite VDO (2009)
- Contrôleur Reya tension, ampérage in/out, charge batterie pour les 3 parcs batterie (2009)
- Unité d'énergie Cristec 25 A (chargeur de quai + circuit 220V intérieur) de 2009
- 2 Panneaux solaires Shell 220 W régulés (2007)
- Eolienne Kiss Energy high output (2009)
- Convertisseur 12V/220W Sinergex 300 W (2009)

Instruments :

La plupart des instruments ont été remplacés en 2009

- VHF ICOM M505 avec station déportée au poste de barre (2009)
- Combiné sondeur / speedo Furuno FI 50 dans le cockpit (2009)
- Indicateur wind Furuno FI 50 dans le cockpit (2009)
- Radar Furuno 1715 (2009)
- GPS Garmin 128 interfacé au radar et à la VHF avec sortie PC pour la cartographie électronique
- Autoradio / lecteur DVD Phonocar avec sorties PC / i-pod / video + 2 enceintes focal intérieures de 60W + deux enceintes extérieures VDO dans le cockpit (2009)
- Pilotes Autohelm ST 4000 avec verrin supplémentaire (2011) et pièces de rechange
- Feux à led « Amazonia » combinés mouillage / navigation en tête de mât (2009)

Accastillage / Mouillage :

- 10 winchs Barbarossa / Harken bien dimensionnés, démontés, nettoyés, remontés en 2010 en bon état
- Un tangon
- Grande baille à mouillage
- Guindeau Goiot 1500W révisé en 2009
- 70 m de chaîne de 12 (2008)
- Une ancre principale de type Brake MPI de 24kg (2009)
- Une ancre secondaire FOB de 24 kg

Aménagement:

- 3 cabines doubles hors carré : deux cabines en arrière quasi symétriques + une en avant actuellement utilisée pour stockage des voiles, bouts, matériel divers
- Grand carré ouvert avec table pliante pouvant accueillir confortablement 8 personnes, possibilités de couchages supplémentaires dans le carré (2 couchettes de mer individuelles + couchage 2 places dans le salon)
- Cabinet de toilette avec un WC Lavac, évier inox, eau sous pression et bac à douche
- Cuisine en U à tribord avec deux bacs inox, eau sous pression / eau de mer, cuisinière ENO 2 feux/four (2009), un réfrigérateur avec compresseur 12V
- Grande table à carte à babord
- Deux grands coffres extérieurs arrières + douchette extérieur
- Nombreux rangement
- Les panneaux et les plexis, démontés et remontés en 2009 sont parfaitement étanches mais certains sont faïencés et méritent d'être remplacés





Sécurité:

- Equipement hauturier catégorié A
- Survie Eurovinil (2008) 8 places à réviser
- Balise de detresse Mc Murdo 406 GPS (2009)
- 4 extincteurs ABC, couverture anti-feu
- Jeu de fusées catégorie A
- Harnais, gilets et longues, bouée
- Une pompe de cale électrique Rule (2008) + pompe à main de secours

Divers :

- Annexe Caribe semi-rigide C9X + moteur Yamaha 4ch 4 temps (2009)
- Outillage complet et nombreuses pièces de rechange
- Bimini sur arceau repliable (2009)
- Portique arrière (2009) pour panneaux solaires / éolienne et bossoirs d'annexe
- Nombreuses cartes papiers et guides nautiques sur la zone méditerranée / Atlantique

Le bateau est prêt à repartir sans frais notables.

Le bateau est visible à Hyères à partir de fin Août 2011. On peut me joindre à l'adresse suivante : Tanguy_putz@yahoo.com. et consulter le blog de mon voyage ici : www.galapiat.canalblog.com