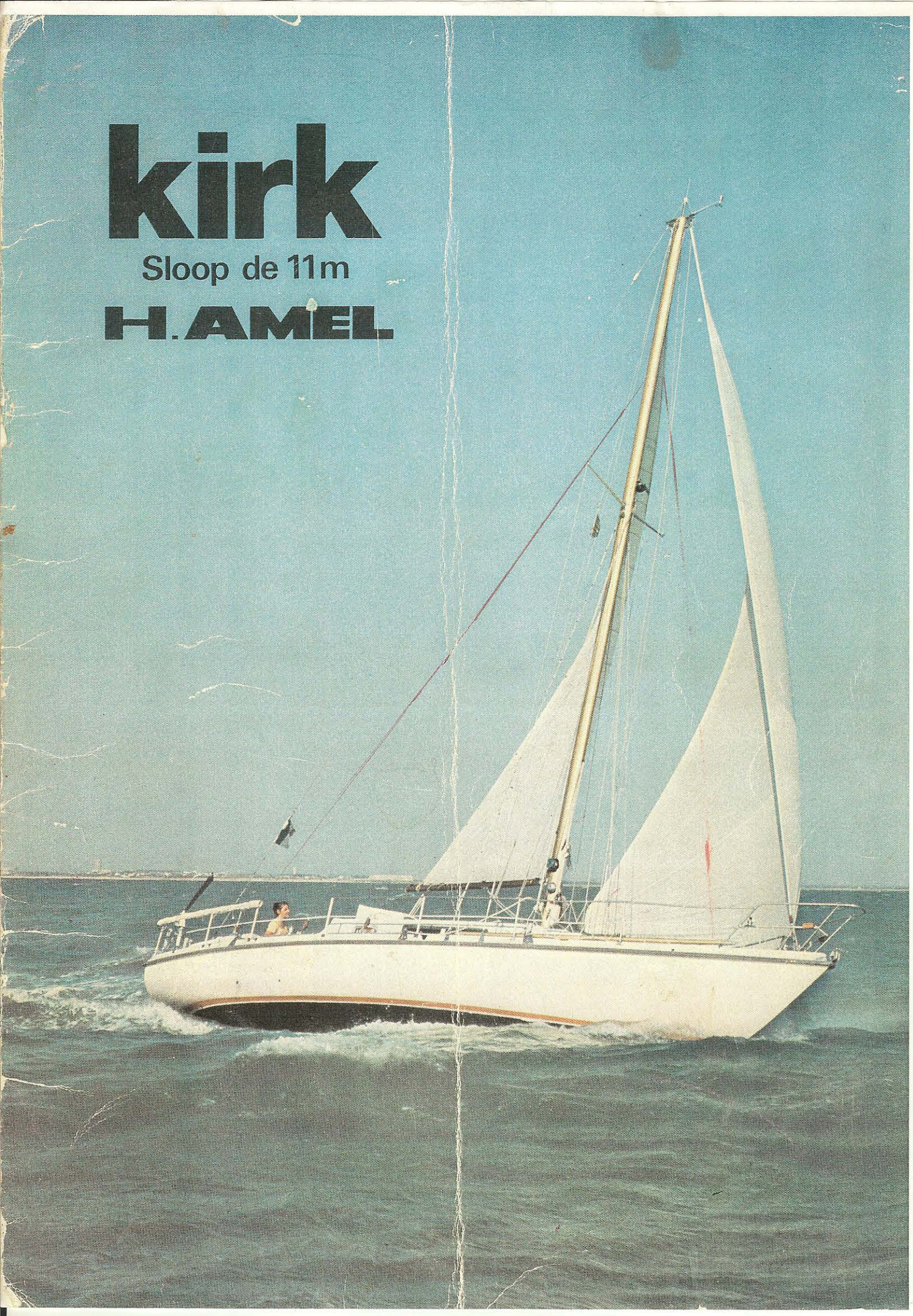
kirk

Sloop de 11m

H. AMEL



kirk

Aline et Dominique ont parcouru 11.000 milles à travers l'Atlantique sans aucun incident.

KIRK fait un près remarquable (40° du vent réel) et file aisément à plus de 7 noeuds.

Raide à la toile ; sa barre reste toujours douce.

Sa forme lui procure une grande stabilité aux allures portantes quelle que soit la force du vent.

KIRK se manoeuvre avec facilité et en toute sécurité.

Son pont antidérapant est ceinturé complètement par un balcon rigide.

Au moteur, sa vitesse de croisière est de 6,5 noeuds environ et son autonomie supérieure à 240 milles.

En Méditerranée comme en Atlantique nous serons heureux de vous accueillir à son bord.

AMEL AMEL AMEL

Chantiers AMEL
17000 La Rochelle-Périgny
Tél. (46) 53.17.31/53.11.35
Télex 790778 F

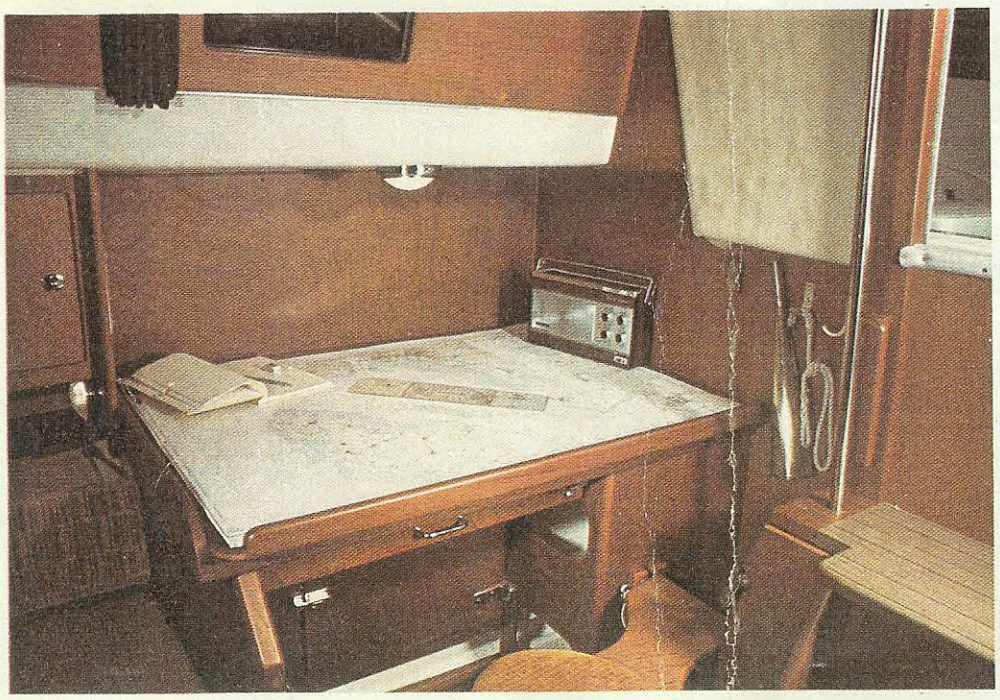
AMEL
Port Saint-Pierre
83400 HYÈRES
Tél. (94) 66.00.80

OFFSET ASTOUL - 6, rue Fleuriau - 17000 La Rochelle - Tél. 41.28.80

kirk

Sloop de grande croisière

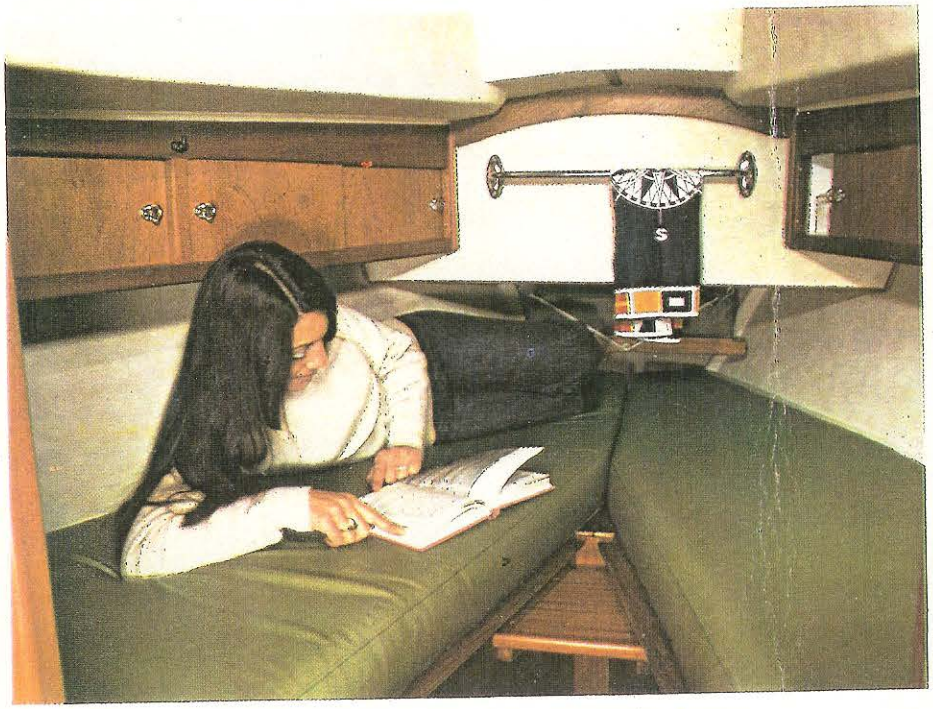
KIRK, c'est un voilier de croisière hauturière, vif, rapide et sûr, conçu par un Architecte-Navigateur pour des navigateurs. L'intelligence de ses aménagements, sa facilité de manoeuvres, son confort, le révèlent plein d'astuces au port et vrai à la mer. Vif par petits temps, puissant dans une mer formée, il a été choisi par des centaines de skippers, certains pour des croisières familiales, d'autres pour des circum-navigations. Construit dans un chantier moderne par une équipe dynamique, la solidité et le fini de sa fabrication, le choix de ses materiaux, les essais puis les contrôles qu'il subit, nous permettent d'étendre la garantie de votre bateau dans le monde entier.



Un carré clair aux boiseries satinées peut accueillir 7 personnes sur des banquettes munies de dossiers.

Table à cartes Grand Aigle avec réserve de cartes, tiroir, siège de navigateur et panneau amovible pour l'électronique.

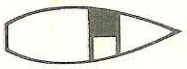
3 cabines indépendantes



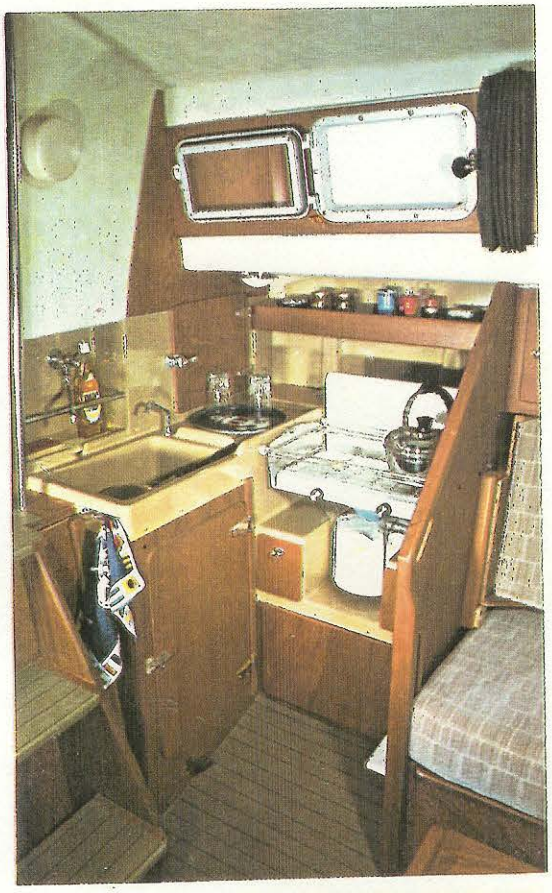
A l'avant véritable cabine avec hauteur sous barrots.

Des couchettes de 2 m. De bons équipets. Des coffres contenant toutes les voiles d'avant.

Accès indépendant aux toilettes et sortie sur le pont.



Avec la hauteur sous barrots, vous serez à l'aise pour vous doucher.



Cabine arrière indépendante.

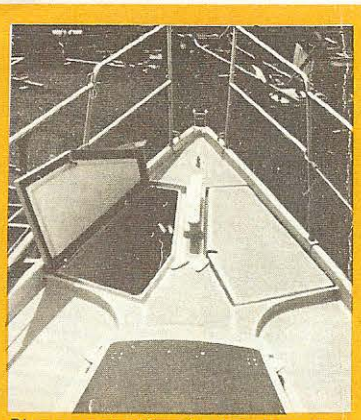
Des coffres, des équipets, encore des coffres.

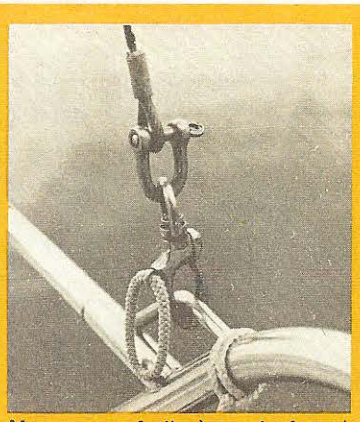
Il fait bon se reposer sur les couchettes de 2,10 m.

Comme dans tout le bateau, un vaigrage sur mousse isolant et d'un contact agréable.

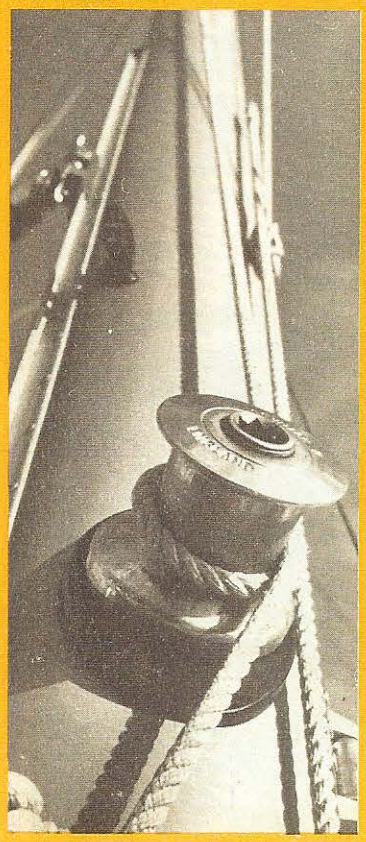
Cuisine bien aérée, aux rangements astucieux. Eau douce à pied et sous pression.

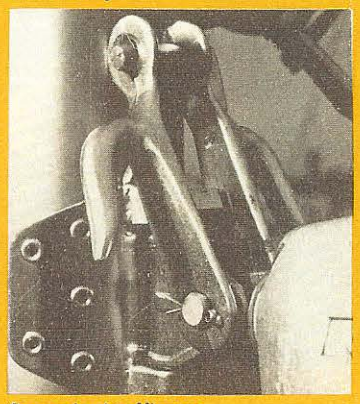
Une solide ferrure d'étrave aux bords arrondis.

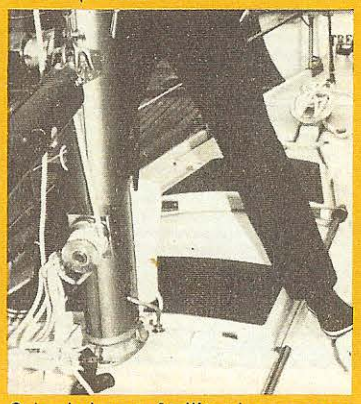

Plage avant dégagée. Les 2 coffres à mouillage.

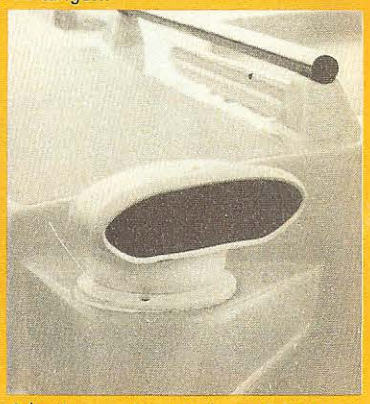

Mousqueton facile à ouvrir, frappé sur un pontet.

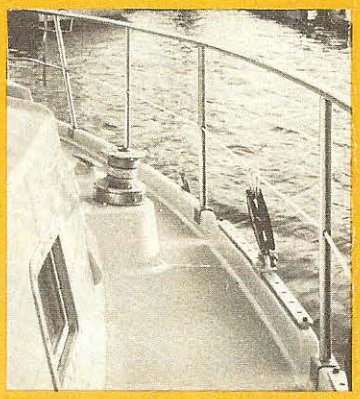
Bôme fixe, enrouleur, winch, cloche de tangon.


Accastillage bien disposé.


Crocs de ris efficaces.

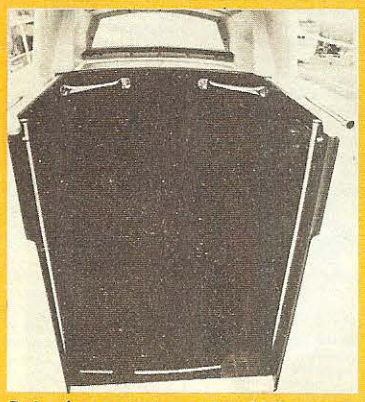

Cale-pied pour faciliter les manoeuvres de mât.

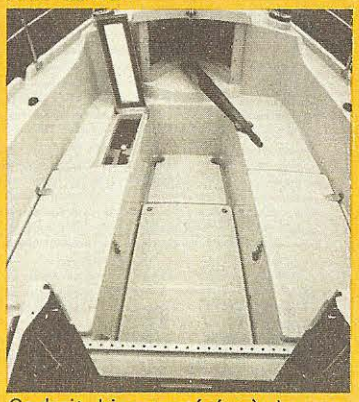

Aération du carré parfaitement étanche.


Pour la sécurité : balcon rigide tout autour.

Pour tenir un capot : un compas inox.

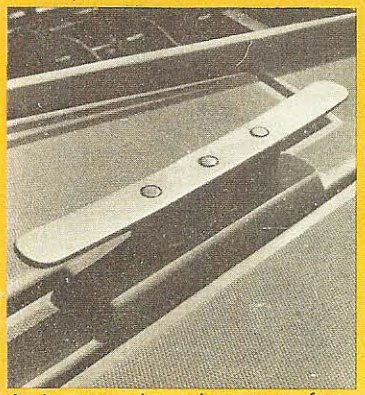
Pour coulisser un capot en silence : bague nylon.

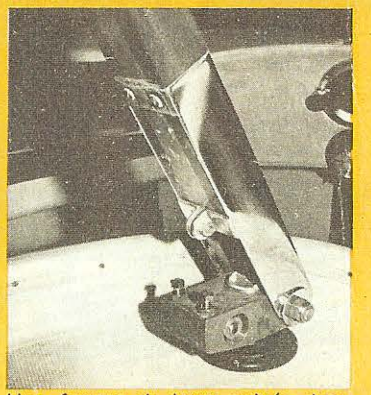

Poignées pour descendre. Mains courantes pour remonter.

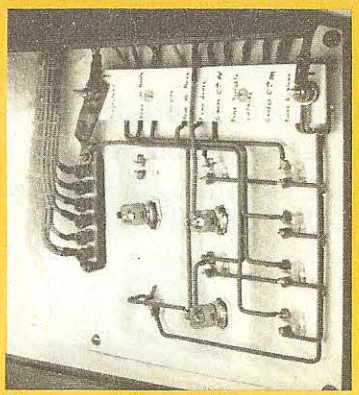

Cockpit bien protégé où les manoeuvres sont faciles.

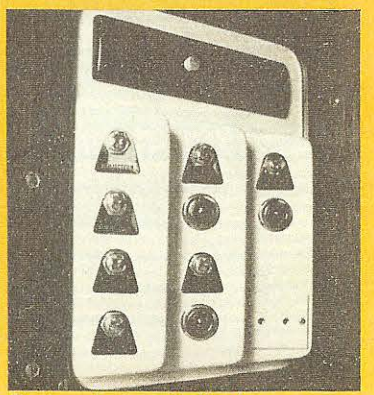
Coffre étanche pour les manettes du moteur.

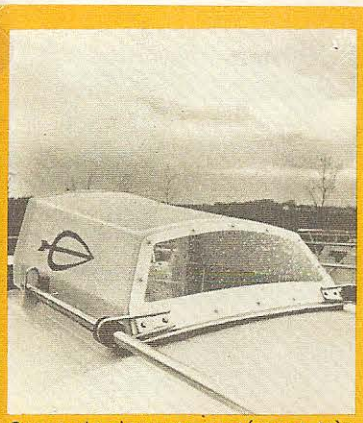
Protection de la bague hydrolub.


A la mer rien n'est trop fort.

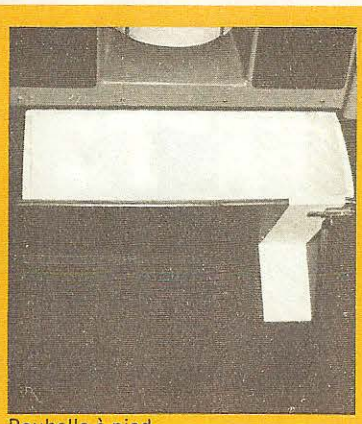

Une ferrure de barre usinée dans la masse.


Verso : câblage rigide et soudé.

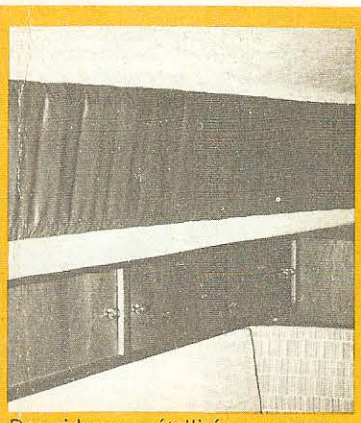

Recto : lecture facile des contacts et accès aux fusibles.



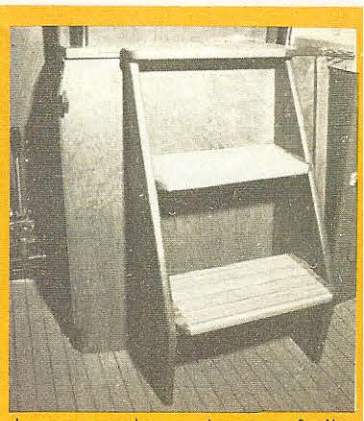
Capot de descente protégeant très bien le barreur.



Poubelle à pied.

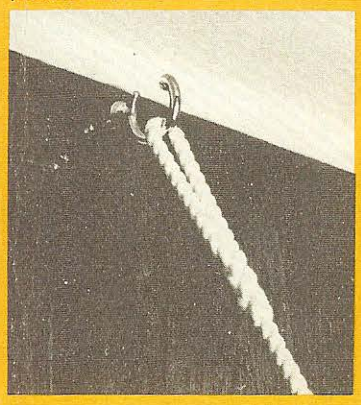


Des rideaux métallisés opaques au plein soleil.



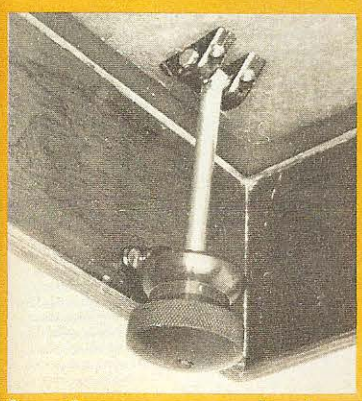
Larges marches : descente facile, pas dangereuse.

La Technique et l'Expérience AMEL

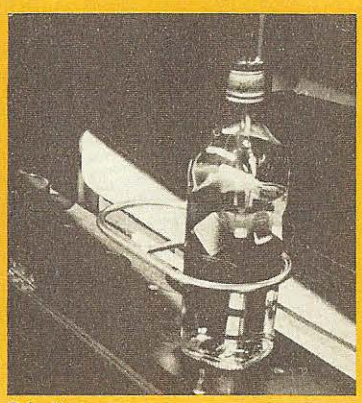


Pour tenir les coffres ouverts.

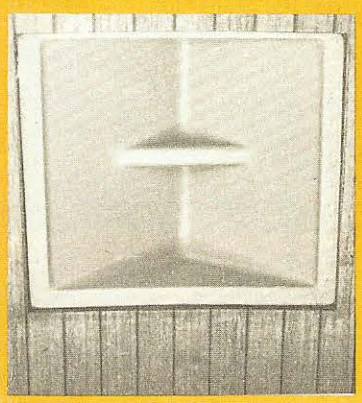
Accès au moteur par l'intérieur.



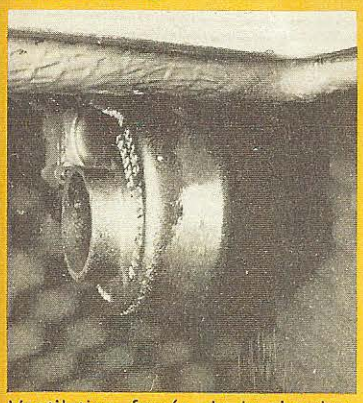
Pour fermer un capot étanche : tire-bord à vis.



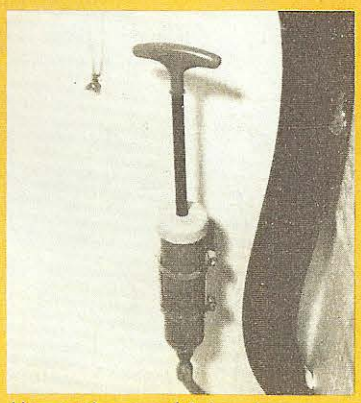
Détail de la table du carré.



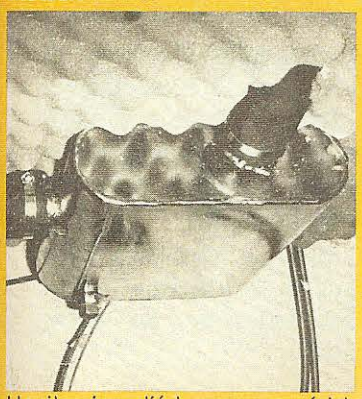
Ramasse miettes intégré dans le sol.



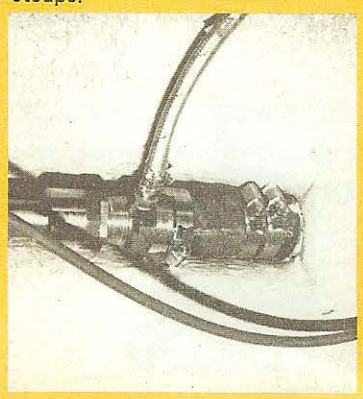
Ventilation forcée de la chambre moteur.



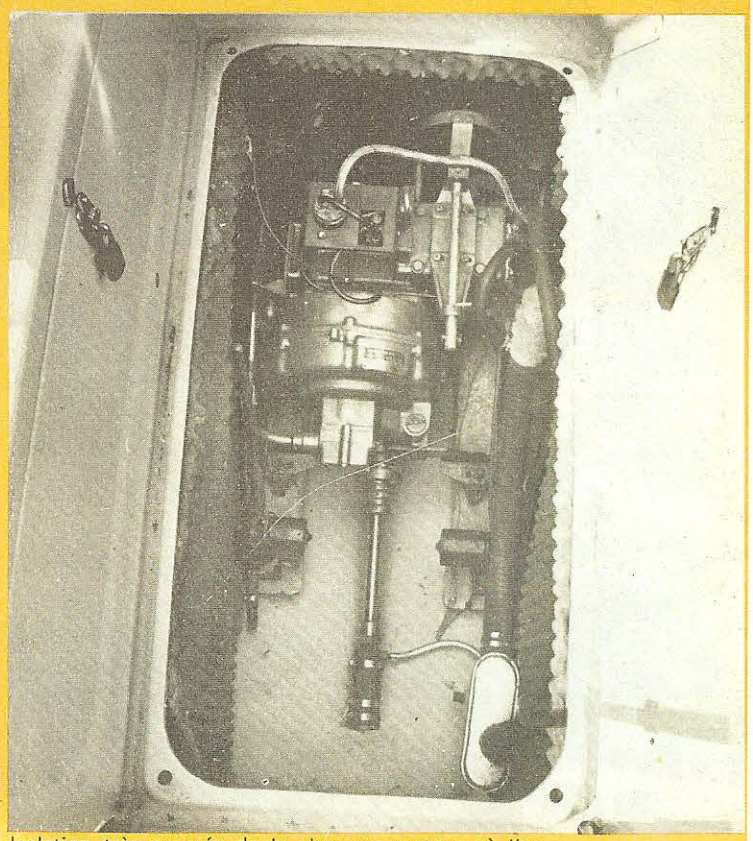
Un graissage sérieux du presse-étoupe.



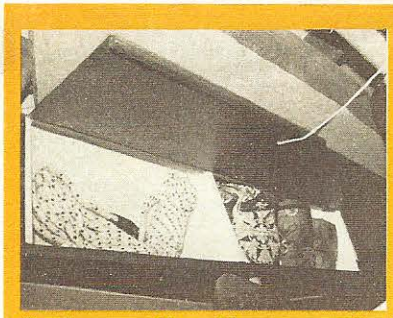
Un silencieux d'échappement spécial au KIRK.



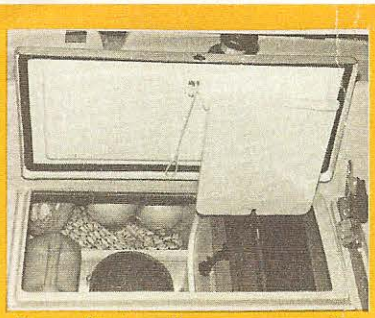
Sortie de ligne d'arbre accessible.



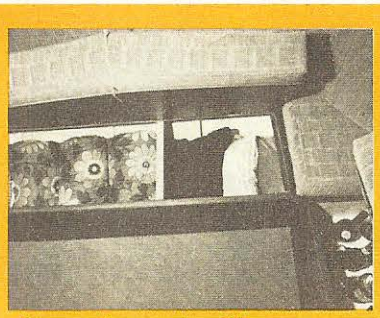
Isolation très poussée de la chambre moteur où l'on descend depuis le fond du cockpit.



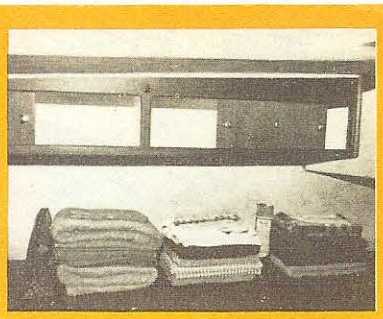
De longs coffres, bien compartimentés.



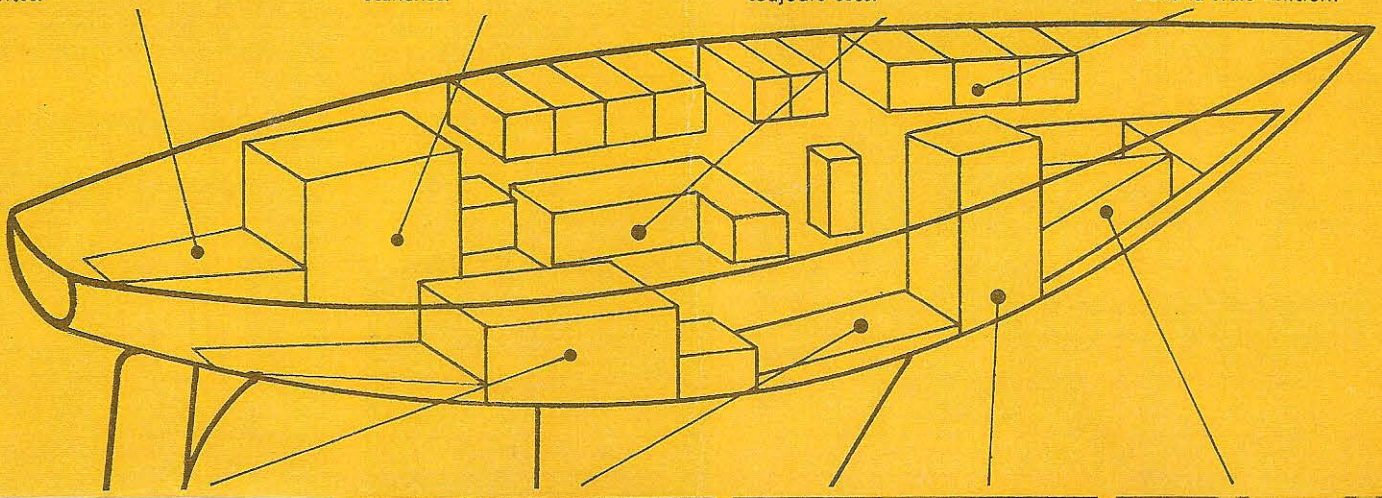
De profonds coffres aux couvercles étanches.

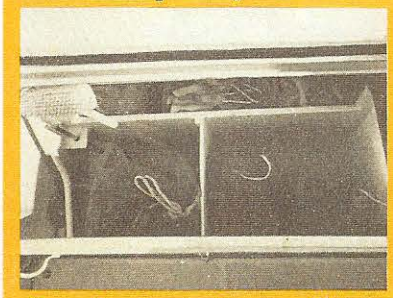


Encore de grands coffres, propres, toujours secs.



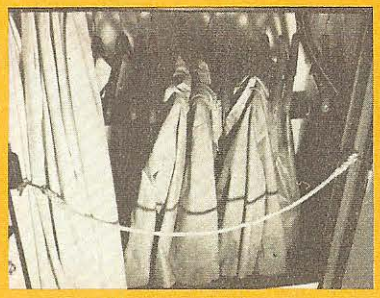
Une porte pour chaque équipet. Voilà la vraie finition.



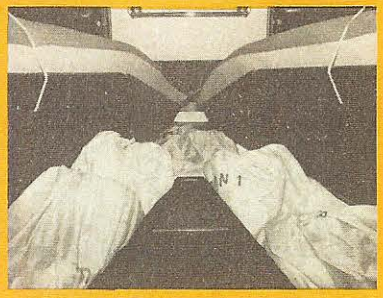


Pont dégagé et les 2 canots à l'abri.

Tous les vivres vont tenir... au sec.

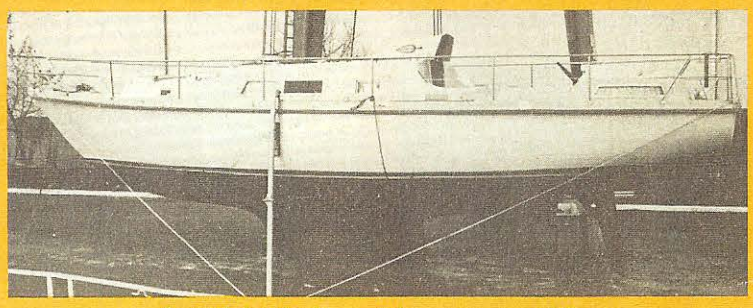


Vaste penderie.



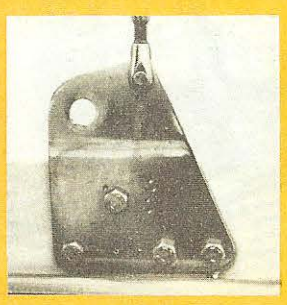
Maniement facile des voiles par le grand capot.

De l'Atlantique à la Méditerranée par les canaux : son tirant d'eau le permet.



Facilité de béquillage. Echouage sans problème.

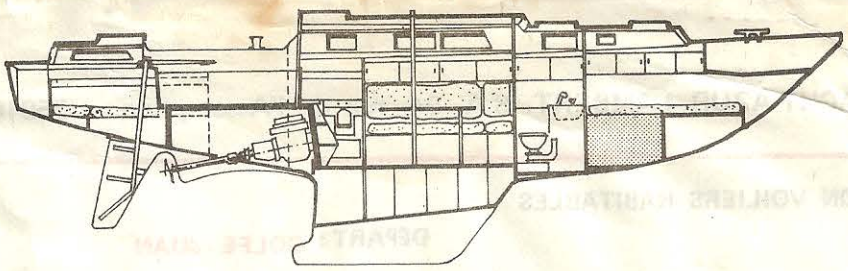
Le contrôle de nos fabrications est une étape importante avant la livraison de nos bateaux. Le KIRK subit en bassin 120 heures d'essai, de test, de vérifications, de mesures après avoir été gruté par ses cadènes.



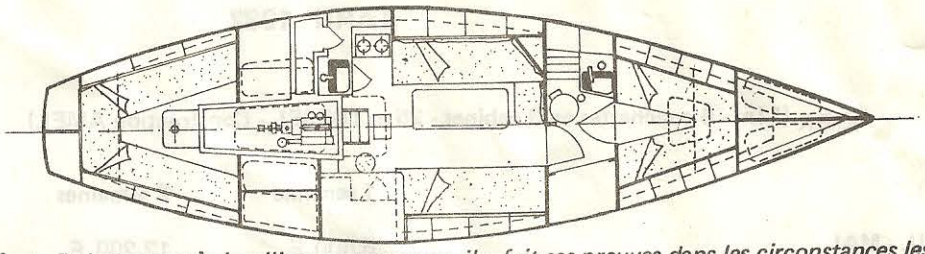
Entièrement construit en tissus de verre spécial/polyester, avec ses aménagements stratifiés à la coque et au pont, le Kirk est indestructible.

L'absence volontaire de bois à l'extérieur réduit son entretien au minimum.

KIRK (Sloop AMEL)

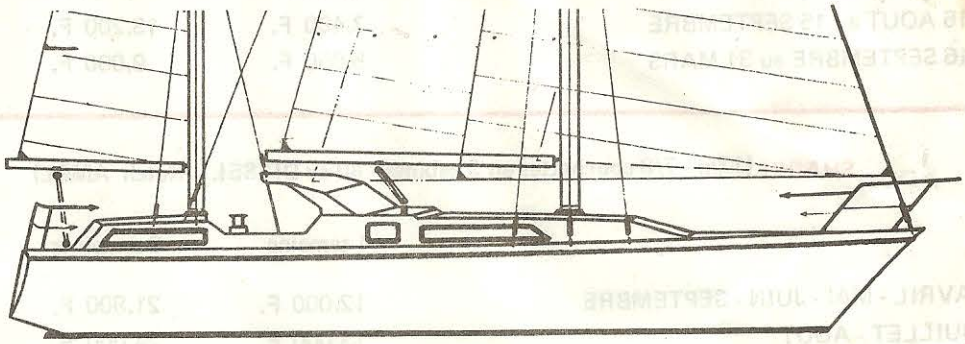


11m x 3m
Tirant d'eau : 1,63m
6 couchettes en 3 cabines
Réservoir d'eau : 250 litres
DIESEL 25CV VOLVO
Réfrigérateur
Moteur hors-bord pour annexe
Spi ... etc ...

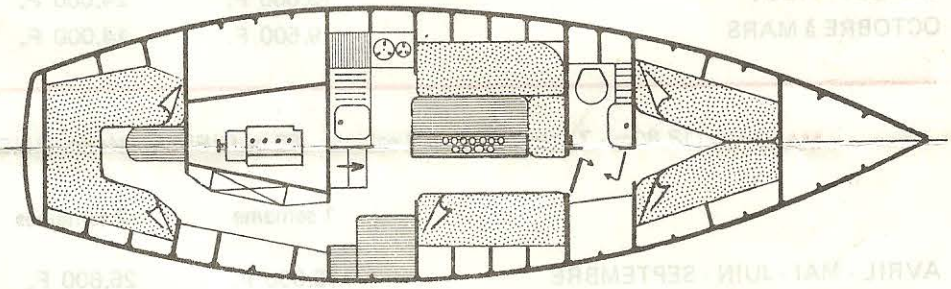


Le KIRK est un voilier sans problème. Robuste et très intelligemment conçu, il a fait ses preuves dans les circonstances les plus difficiles sur toutes les mers du globe.

SHARKI (Ketch AMEL)

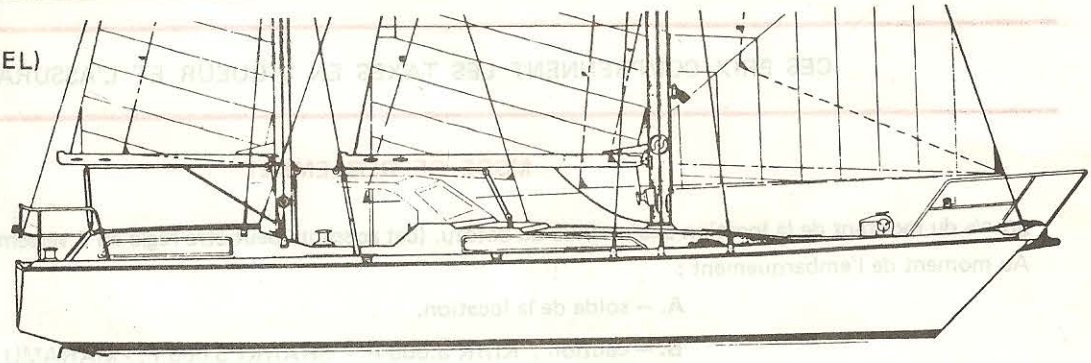


12m x 3,60m
Tirant d'eau : 1,75m
7/8 couchettes en 3 cabines
Cabine arrière reliée par coursive
DIESEL 40CV PERKINS
Réfrigérateur
Moteur hors-bord pour annexe
Spi
Eau chaude ou froide 750 litres
Pilote automatique
Guindeau électrique
Alternateur d'hélice
Chauffage au fuel
VHF ...etc,,,

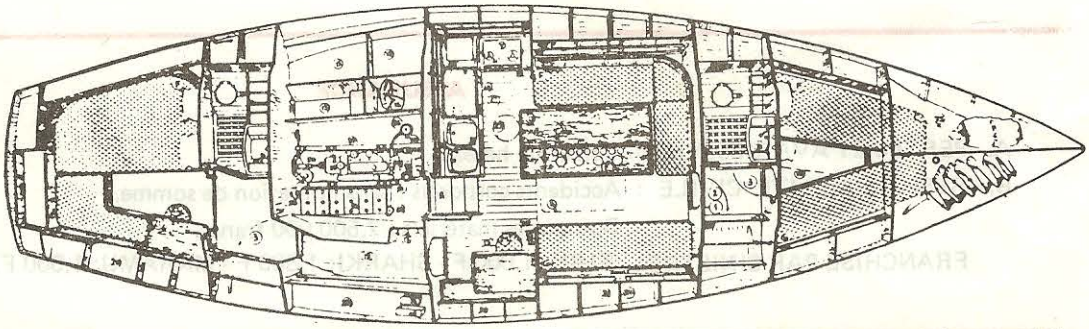


Le succès du MARAMU a fortement inspiré les Chantiers AMEL pour la conception du SHARKI . Même silhouette et aménagements très semblables.

MARAMU (Ketch AMEL)



13,80m x 4m
Tirant d'eau: 1,90m
7 couchettes en 3 cabines
Cabine arrière reliée par coursive
DIESEL 60CV PERKINS
Alternateur d'hélice
Guindeau électrique
Pilote automatique
Réfrigérateur
Moteur hors-bord pour annexe
Spi
Eau chaude et froide: 1.080 litres
Chauffage au fuel
VHF...etc...



Les qualités de ce merveilleux Ketch sont unanimement reconnues. En peu de temps 100 unités ont été mises à l'eau.

Les KIRK sont armés en 2ème catégorie. Les MARAMU et les SHARKI en 1ère catégorie. Ces trois types de voiliers sont agréés en 1ère catégorie au point de vue construction.

imp. S.A.D.R.I.D. Paris

ateliers chantiers

Siège Social 17 - LA ROCHELLE-PERIGNY Tél. (46) 53.17.31

- QUELQUES RENSEIGNEMENTS POUR L'UTILISATION DU -

KIRK

- VOILIER DE CROISIERE ET DE COURSE CROISIERE -

En FRANCE, votre KIRK vous est livré par le Chantier, maté et grée propre, les pleins d'eau et de combustible faits.

La personne qui vous livre le bateau fera avec vous l'inventaire de ce qu'il contient et vous donnera toutes indications sur la place, la fonction, et l'utilisation de chaque chose.

Nous avons pensé qu'il vous serait utile, indépendamment de cela, d'avoir par écrit quelques renseignements sur le fonctionnement de votre KIRK. Nous croyons que le bon emploi que vous pourrez faire de ce matériel ne pourra qu'augmenter encore les joies que ne manquera pas de vous procurer ce magnifique bateau.

- PROPULSION MECANIQUE.

Le moteur qui équipe votre KIRK vous est livré avec une notice d'entretien qui traite de tout ce qui est propre au moteur. Nous n'aborderons, quant à nous, que "l'environnement" de ce moteur, ses accessoires, ses auxilliaires etc... Ces moteurs une fois rodés (RENAULT essence ou VOLVO PENTA Diesel) donneront au KIRK une vitesse d'environ 6,5 noeuds à un régime un peu inférieur de leur nombre de tour minute maximum (coque propre). Ce nombre de tours moteur idéal, s'apprécie à l'oreille et donne l'impression d'un moteur travaillant à l'aise. Il est de 2.300/2.400 T/m pour le RENAULT et 2.200/2.300 T/m pour le VOLVO PENTA MD2 B.

Il absolument nécessaire de consulter le livret moteur pour le graissage du moteur et de l'inverseur réducteur pour son refroidissement etc...

Nous vous conseillons de noter avec soin sur votre livre de bord les vidanges à effectuer après xxx heures de marche.

- Tableau de bord

C'est celui qui vous est décrit dans le livret qui accompagne votre moteur.

Pour un moteur RENAULT les interrupteurs qui l'équipent sont utilisés de la façon suivante :

- celui de gauche est le contact,
- le suivant à capuchon caoutchouc, le démarreur,
- puis le ventilateur de cale babord
- puis l'éclairage de tableau,
- puis le ventilateur tribord.

Le tout est complété par des indications et des témoins pour ces ventilateurs.

Pour un moteur VOLVO les interrupteurs servent à la mise en route d'un ventilateur d'extraction et d'un ventilateur d'aspiration d'air frais.

s.a.r.l. au capital de 1.400.000 frs • r.c. la rochelle 65 B 12 • i.n.s.e.e. 572.17.274.0.001 • banque populaire la rochelle cpte 04.21.115.01 • ccp bordeaux 3.377.31
✱ TELEX 79 821 OFGETEL la rochelle ✱

.../...

ateliers chantiers

AMEL

Siège Social 17 - LA ROCHELLE-PERIGNY Tél. (46) 53.17.31

- QUELQUES RENSEIGNEMENTS POUR L'UTILISATION DU -

KIRK

- VOILIER DE CROISIERE ET DE COURSE CROISIERE -

En FRANCE, votre KIRK vous est livré par le Chantier, maté et grée propre, les pleins d'eau et de combustible faits.

La personne qui vous livre le bateau fera avec vous l'inventaire de ce qu'il contient et vous donnera toutes indications sur la place, la fonction, et l'utilisation de chaque chose.

Nous avons pensé qu'il vous serait utile, indépendamment de cela, d'avoir par écrit quelques renseignements sur le fonctionnement de votre KIRK. Nous croyons que le bon emploi que vous pourrez faire de ce matériel ne pourra qu'augmenter encore les joies que ne manquera pas de vous procurer ce magnifique bateau.

- PROPULSION MECANIQUE.

Le moteur qui équipe votre KIRK vous est livré avec une notice d'entretien qui traite de tout ce qui est propre au moteur. Nous n'aborderons, quant à nous, que "l'environnement" de ce moteur, ses accessoires, ses auxilliaires etc... Ces moteurs une fois rodés (RENAULT essence ou VOLVO PENTA Diesel) donneront au KIRK une vitesse d'environ 6,5 noeuds à un régime un peu inférieur de leur nombre de tour minute maximum (coque propre). Ce nombre de tours moteur idéal, s'apprécie à l'oreille et donne l'impression d'un moteur travaillant à l'aise. Il est de 2.300/2.400 T/m pour le RENAULT et 2.200/2.300 T/m pour le VOLVO PENTA MD2 B.

Il absolument nécessaire de consulter le livret moteur pour le graissage du moteur et de l'inverseur réducteur pour son refroidissement etc...

Nous vous conseillons de noter avec soin sur votre livre de bord les vidanges à effectuer après xxx heures de marche.

- Tableau de bord

C'est celui qui vous est décrit dans le livret qui accompagne votre moteur.

Pour un moteur RENAULT les interrupteurs qui l'équipent sont utilisés de la façon suivante :

- celui de gauche est le contact,
- le suivant à capuchon caoutchouc, le démarreur,
- puis le ventilateur de cale babord
- puis l'éclairage de tableau,
- puis le ventilateur tribord.

Le tout est complété par des indications et des témoins pour ces ventilateurs.

Pour un moteur VOLVO les interrupteurs servent à la mise en route d'un ventilateur d'extraction et d'un ventilateur d'aspiration d'air frais.

s.a.r.l. au capital de 1.400.000 frs • r.c. la rochelle 65 B 12 • i.n.s.e.e. 572.17.274.0.001 • banque populaire la rochelle cpte 04.21.115.01 • ccp bordeaux 3.377.31
✱ TELEX 79.821 OFGETEL la rochelle ✱

.../...

Pour les 2 moteurs un ampèremètre fixé à côté du tableau n'est prévu que si un alternateur complémentaire est monté.

- Commandes

La commande du moteur RENAULT est du système Morse monomanette.

La position verticale du levier est celle du point mort et du ralenti. Si vous l'actionnez en AV vous passez en marche AV et dans un 2ème temps vous donnez des gaz. Si vous l'actionnez en AR il se produit la même chose en marcheAR. on évitera les manoeuvres trop rapides entre pleins gaz AV et pleins gaz AR. Le déplacement latéral du levier vers tribord désacouplera la commande de l'inverseur et on pourra ainsi accélérer le moteur au point mort. A l'AV de ce levier est placé le starter tandis que toujours pour ce moteur RENAULT nous avons prévu un blocage de ligne d'arbre. Cette commande est placée en dessous de la commande du démarreur.

La meilleure méthode pour bloquer cette ligne d'arbre et l'hélice consiste à stopper le bateau sous voile en le mettant bout au vent, puis à tirer la commande et la maintenir ; on laissera alors le bateau repartir et dès que sa vitesse sera suffisante (1 à 3 noeuds) l'enclanchement se fera alors sans difficulté. Bien entendu il faudra repousser cette tirette avant de remettre le moteur en route c'est pour cela qu'elle est placée en face du démarreur.

Les commandes du VOLVO sont également du type Morse (MJB). Le petit levier est employé pour les gaz et la butée amovible placée à l'AR ne s'enlève que pour stopper le moteur. En effet en dépassant la position de cette butée vers l'AR on coupera l'arrivée du combustible. Le grand levier commande l'inverseur (AV pour AV et AR pour AR). Il est normal que cette commande soit relativement dure. Les VOLVO été 72 peuvent être munis de commande monomanette (identique au RENAULT). Avec ces 2 types de commande, la ligne d'arbre se bloque en enclanchant la marche AV ou AR.

Les cables de ces commandes à distance sont graissés à vie dans leurs gaines. Il y a toutefois intérêt à graisser les tiges et les mécaniques d'extrémité à la graisse sylicone.

- Ligne d'arbre

L'arbre d'hélice tourne à sa sortie du bateau dans un palier en élastomère qui se lubrifie à l'eau. Pour cela le tube étambot est percé et son intérieur est en communication avec la mer.

Comme le moteur est monté "souple" le palier AV est flottant sur une durite. Ce palier comporte des joints d'étanchéité ou plus souvent un presse étoupe. Ce presse étoupe contient des tresses suiffées graphitées qui devront être resserrées en cas de fuites mais sans excès. Le graisseur pompe, qui alimente en graisse sylicone ce palier presse-étoupe doit être serré tous les jours d'utilisation.

- Circuit eau de mer - échappement

Une prise de coque avec vanne est prévue accessible à tribord au droit du réducteur. Cette vanne est surmontée d'un filtre à panier facile à surveiller et nettoyer. L'eau de mer est récupérée à sa sortie du circuit et injectée dans le pot d'échappement placé en AR. du moteur. Ce pot d'échappement comporte à sa base un bouchon de vidange.

.../...

Il faut toujours surveiller notamment au démarrage que l'eau de mer sort normalement du tuyau d'échappement (à babord au droit des winches).

- Ventilation du compartiment moteur

Elle se fait par 2 ventilateurs électriques. Celui placé à l'AV babord prend l'air extérieur par une boite à chicane placée dans l'hiloire et le refoule vers le moteur. Eventuellement il est prévu une dérivation entre la boite à chicane et le ventilateur pour le bon fonctionnement du réfrigérateur électrique.

Le ventilateur AR est placé en haut et à l'AR tribord du compartiment moteur. Il refoule l'air vicié à l'extérieur par une boite à chicane placée dans l'hiloire.

Avec le RENAULT 25 Cv ces ventilateurs se mettent en route 5 mn avant le démarrage et restent ou non en fonction selon la température, un seul étant souvent suffisant. Ils se stoppent quelques minutes après l'arrêt du moteur.

Avec le VOLVO MD2 B, ils sont utilisés quand le moteur a atteint sa température.

Il faut noter que les batteries lorsqu'elles sont en charge (par le moteur ou un chargeur) dégagent de l'hydrogène. Il est alors souhaitable de ventiler de temps en temps voire même en entrebaîllant le couvercle de coffre babord.

- Combustible

Il est contenu dans un réservoir de 100 l en acier inox placé dans un compartiment étanche situé dans le coffre tribord du cockpit. Ce compartiment est mis à l'air libre indépendamment du réservoir. Les 2 orifices sont placés sur l'embase de winch tribord. Ce réservoir se remplit et se jauge depuis l'orifice de pont. Il peut se vidanger par un bouchon existant contre la coque et de ce fait le coffre est construit étanche par rapport au reste du bateau.

L'aspiration du moteur au réservoir se fait par un tuyau placé en haut du réservoir et plongeant au fond de celui-ci. Ce tuyau est muni d'une vanne placée dans le coffre. Le filtre décanteur est placé à babord du moteur. Celui-ci se vidange quand nécessaire (VOLVO ou RENAULT). Le VOLVO est muni d'un filtre fin placé à Bd AR. tandis qu'une cartouche filtre est placée sur la pompe à essence du RENAULT.

Avec le moteur VOLVO la purge de circuit se fera de la façon suivante :

1° - ouvrez la vis de purge du filtre fin
2° - actionnez la pompe d'amorçage jusqu'à ce que 0,5 l de carburant environ s'échappe par cette vis. Fermez ensuite la vis de purge.
3° - ouvrez la vis de purge de la pompe d'injection et actionnez la pompe d'amorçage jusqu'à ce que le carburant qui s'échappe soit complètement débarrassé de bulles d'air. Fermez ensuite la vis de purge.

- PRODUCTION D'ELECTRICITE - BATTERIES

Tous nos bateaux ont le négatif relié avec la quille, le bloc moteur et la ligne d'arbre, le tube étambot, la mèche de gouvernail, les zincs de coque, le réservoir du carburant et ses tuyauteries.

La vitesse moteur nécessaire à une charge correcte des batteries est d'environ 1.500 T/m pour le RENAULT 25 Cv, de 12 à 1.500 T/m pour le VOLVO PENTA MD2 B.

.../...

- 1° cas : 1 alternateur (ou une dynastart) et 1 batterie (la formule du prix de base) :

a) circuit + moteur d'origine. Le schéma du livret d'entretien moteur est rigoureusement respecté.

b) circuit éclairage. Le + de ce circuit est pris sur le + à la sortie du coupe-batterie placé en bas de la descente (pour le VOLVO ou pour le RENAULT)

Il est possible dans ce cas d'avoir 2 Batteries en parallèle pour avoir une plus grande capacité

- 2° cas : 1 alternateur - 2 batteries séparées avec inverseur :

Il s'agit du même système qu'en 1° pour a) et b) mais le coupe batterie est double et isole par un seul geste les + des 2 batteries. Au-dessus de lui est monté un inverseur qui définit la batterie en service (avant ou arrière). Il faut utiliser dans ce cas cet inverseur de la façon suivante :

- une fois le moteur en route et après un temps très variable, le voltmètre vient dans la zone verte, ce qui indique une charge correcte pour la batterie en service. Il faut alors changer de batterie pour amener la 2ème à la charge maxi, elle aussi. Cette manoeuvre peut se faire en marche.

- si la batterie sollicitée n'assure pas le démarrage, manipuler l'inverseur pour essayer sur l'autre. Après le démarrage procéder comme ci-dessus.

- quelle que soit la position de l'inverseur une seule batterie est en fonction que ce soit pour le démarrage, la charge par l'alternateur, ou la décharge par les appareils de bord.

- si on débarque une batterie, il faudra que l'inverseur reste sur la position de l'autre. En effet, un alternateur doit toujours rester en jonction avec une batterie.

- 3° cas - 2 alternateurs ou 1 dynastart et 1 alternateur : 2 batteries :

a) le schéma moteur d'origine représenté sur le livret d'entretien moteur respecté

b) le circuit consommation de bord devient complètement séparé avec sa (ou ses) propre batterie, son alternateur etc...

Le coupe batterie placé en bas de la descente isole les + des 2 batteries appelés de démarrage et d'éclairage.

La batterie de démarrage n'assure que le démarrage du moteur. Elle est rechargée par un alternateur qui lui est propre ou la dynastart avec son régulateur. Cette batterie assure également le service du tableau de bord propre au moteur ainsi que le fonctionnement du ou des ventilateurs de cale.

En utilisation normale la batterie d'éclairage n'assure que l'éclairage du bord, le sanitaire, le frigo etc... Elle est rechargée par un 2ème alternateur et ses accessoires. Celui-ci est rigoureusement indépendant du 1er ou de la dynastart.

Toujours en utilisation normale c'est ce 2ème jeu de batteries qui montrera le premièr des signes de faiblesse si le moteur tourne peu. Il suffira alors de démarrer le moteur et de procéder à une recharge.

Ce 2ème jeu de batteries important (150 à 200 Ah) est placé dans un caisson étanche à tribord dans la cabine AV pour contenir ces batteries. Ce caisson est ventilé par une tuyauterie débouchant dans le puits à ancre. Le contrôle du niveau d'électrolyte dans les batteries se fait en démontant le tampon étanche.

.../...

Le montage d'un chargeur sur la batterie d'éclairage est possible mais certaines conditions devant être créées nous avons prévu 1 ou 2 inverseurs réalisant automatiquement ces conditions. Les positions repérées de leurs manettes donnent :

- l'arrêt complet
- la marche "service à la mer"
- la marche "service à la charge de terre". Cette position interdisant de démarrer le moteur.

Dans tous les cas, il ne faut jamais isoler les batteries pendant que le moteur tourne. Les inverseurs peuvent se manipuler le moteur étant en route. Ils doivent toujours avoir une position franche (en haut ou en bas).

Si on débarque une batterie l'alternateur correspondant sera mis hors service par enlèvement de sa courroie.

- Electricité de bord

Un tableau électrique placé à la gauche de la table à cartes commande la totalité de l'installation exceptée celle propre au moteur. Ce tableau comporte à l'arrivée un seul cable + et un seul cable -. La totalité de l'installation part de lui, pour lui revenir. Un report au schéma montre que ce tableau accessible par l'équipet comporte essentiellement :

- les fusibles de la totalité de l'installation de base,
- les commandes de la pompe à eau douce et son témoin,
- la commande des feux de route, du projecteur,
- une prise de courant 12 volts,
- des interrupteurs disponibles pour compas, etc...

Un des principaux consommateur d'électricité du bord sera l'aspirateur d'où l'intérêt de profiter de son fonctionnement pour charger les batteries avec le moteur avec le surplus fourni par l'alternateur.

Reste le réfrigérateur, mais la présence d'un 2ème jeu de batteries le rend moins gênant pour peu qu'il ne soit pas trop chargé et souvent ouvert. La pompe à eau douce de par son fonctionnement très intermittent est faible consommatrice. Enfin il faudra veiller à ne pas employer trop de plafonniers simultanément.

- GOUVERNAIL

La mèche en inox est solidaire du safran par stratification. Elle tourne dans un femelot placé à l'extrémité du contre aileron et dans 2 paliers en nylon. La barre est articulée sur la tête bronze par un boulon dont on peut régler le serrage tandis que sur cette même tête sont placées des butées de hauteur également réglables.

Il y aura lieu de tenir très fermement la barre lors des manoeuvres en marche AR pour éviter qu'elle ne vienne heurter les montants de la porte de cabine AR.

- EAU DOUCE

Elle est logée dans la quille, le remplissage se fait par le tube central du carré et la jauge par une tige flottante placée dans ce même tube. Le plongeur d'aspiration est monté sur une trappe permettant la visite du point bas du réservoir.

.../...

La pompe électrique isolable depuis le tableau se met en route automatiquement à l'ouverture d'un robinet. Elle est placée dans le compartiment moteur au droit de l'évier. On peut graisser son excentrique une fois par an en enfermant un peu de graisse dans son chapeau caoutchouc.

Un fonctionnement intermittent, tous robinets fermés, indique une fuite qu'il faudra retrouver. (vraissemblablement un collier mal serré).

Les écoulements des lavabos et évier se font par des tubes débouchants au-dessus de la flottaison. Il est mauvais pour le stratifié de verser de l'eau bouillante directement dans le fond des éviers ou lavabo.

- ASSECHEMENT

La totalité des locaux de KIRK s'écoule dans le puisard placé devant la descente (y compris la douche).

Ce puisard peut-être vidé par une pompe à main Henderson sous l'escalier de descente ou par la pompe accouplée au moteur celle-ci fonctionne sans que l'on s'en occupe. Certains moteurs sont démunis de pompe mécanique et dans ce cas il est prévu une pompe de cale électrique. Celle-ci se met en route à la demande par un interrupteur placé sur le tableau électrique.

Les pompes de cale refoulent dans des tuyaux formant col de cygne sous la banquette de cockpit tribord et aboutissent dans un passe coque commun au-dessus de la flottaison à tribord au droit de la descente.

Les aspirations de ces pompes se visitent en retirant les tuyaux du puisard.

- W.C.

L'appareil monté dans les toilettes peut-être un modèle à pompe à piston. Sa prise d'eau est munie d'une vanne qu'il faut tenir fermée lorsque l'on quitte le bord. Son tuyau de refoulement fait un col de cygne suffisamment haut pour qu'aucun retour ne soit possible. La sortie de coque est placée au-dessus de la flottaison.

La pompe à piston fonctionne toujours en pompe refoulante. Elle fonctionne en pompe aspirante et refoulante quand le petit levier qui la surplombe est tiré vers soi. Elle ne fonctionne qu'en pompe refoulante quant il est franchement repoussé à fond.

Si l'appareil prévu est du principe pompe à membrane les tuyautages et vannes sont les mêmes. La pompe à levier est également toujours refoulante et ne devient aspirante refoulante que d'après la position de la pédale de commande.

Tous les appareils W.C. doivent être utilisés avec une grande quantité d'eau et du papier hygiénique. Aucun autre déchet ne doit y être jeté sous peine de provoquer une obstruction et un débouchage laborieux.

- MATURE - GREEMENT DORMANT - GREEMENT COURANT

Le bateau est livré avec son gréement dormant à poste. Seules les barres de flèches seront à mettre en place. Le mâtage se fait obligatoirement à la grue à l'aide d'un bout passé sous le capelage des bas-haubans. Les cables bien clairs auront été munis de leurs ridoirs en position détendue. Il sera ajouté un cardan à l'étai avant.

.../...

Une fois le pied de mât logé dans son amplanture sur une semelle de néoprène, on fixera toutes les chappes de ridoirs sur les cadènes avec leurs axes et leurs goupilles. Raidir les cables mais sans plus. Faire descendre le crochet de la grue et le libérer.

Le réglage du mât s'effectue pour que le mât soit vertical ou très peu incliné vers l'AR. Naturellement il doit l'être aussi transversalement. Cela s'apprécie très bien àl'oeil.

L'étai avant doit être bien raide. Les galhaubans ceux des barres de flèches et le pataras un peu moins. On raidira ensuite les bas-haubans avant jusqu'à ce que le mât se centre vers l'AV au niveau des barres de flèches de 4 à 5 cm ce qui s'appréciera à l'oeil ou en raidissant la drisse de grand'voile. Ceci fera que les bas-haubans AV seront bien raides. Ensuite les bas-haubans AR seront tendus "à porter" sans plus. Il faudra veiller lors du réglage de ces bas-haubans que le mât ne se cintre que vers l'AV et non latéralement. Un contrôle de la verticalité transversale est possible en se plaçant à 20 m de l'AV du bateau et en alignant l'étai, le mât et le pataras.

Une fois ce contrôle effectué, toutes les tiges de ridoirs seront soigneusement goupillées à leurs 2 extrémités et l'ouverture des goupilles d'axe du bas des ridoirs parfaites.

La drisse de foc passe par un réa placé à l'AV du mât, son retour se faisant aussi devant le mât. Elle se tourne au winch Bd et sur le taquet placé dessous.

La drisse de grand'voile pénètre la têtière par l'AV pour en sortir par l'AR. Elle peut se tourner sur le winch Tb et son taquet.

La balancine de bôme mixte est frappée sur une poulie en AR. de la tête de mât et fixée en extrémité de bôme. Elle se tourne sur le taquet 40 cm au-dessus du pied de mât à l'AR. Bd.

La drisse de spi sort de la tête de mât par un cornet placé en AV. de l'étai. Son retour s'effectue par l'AR. du mât. Elle se frappe sur le taquet AV. tribord à environ 65 cm du pied de mât. On peut aussi utiliser le winch et le taquet employés pour le foc, s'ils sont disponibles.

La balancine de tangon frappée sur une poulie à l'AV du mât à hauteur des barres de flèches, se frappe au milieu du tangon. Son retour se fait sur le taquet AV tribord 40 cm au-dessus du pied de mât.

Le palan d'étarquage de l'envergure de grand'voile est frappé sur un oeil prévu en AR du pied de mât. Son retour se fait depuis un des réas intégré à l'articulation de bôme. Ce retour se tourne sur le taquet de pied de mât AR. tribord.

Les 2 petits taquets placés assez haut sur l'AR du mât sont prévus pour la drisse de pavillon des barres de flèches.

Le taquet placé en pied de mât sur l'AV babord sera utilisé pour une drisse de trinquette éventuelle. Cette drisse sera frappée sur une poulie au même endroit que le hale-haut de tangon vers les barres de flèches.

La grand'voile s'amure entre les lattes à crocs de ris sur la bôme à ris. Tous les focs s'amurent par une double estrope (cables inox) sur le trou AR de la latte d'étai, tandis que le génois se maille directement sur la latte d'étai.

.../...

Le palan d'écoute de grand'voile est pris sur un collier de la bôme et son bout de retour vient du haut pour se tourner sur le taquet fixé sur le coulisseau.

Pour le près serré, l'écoute de foc se passe à l'intérieur du balcon et à l'extérieur du gréement pour le génois et à l'intérieur du balcon et galhaubans pour les autres focs (mais toujours en dehors des bas-haubans). Pour les autres allures l'écoute se passe en dehors de tout.

Elle passe ensuite par la poulie réglable sur rail en face la table à cartes avant de venir au winch.

Pour le tourmentin elle passe par un oeil fixé sur l'hiloire au droit du mât et de là elle vient au winch. Là naturellement elle passe à l'intérieur de tout.

Pour le super génois elle passe en dehors de tout puis sur une poulie fixée en bout d'out-rigger en inox qui se monte sur les suspentes AR en AR des winches et enfin reviennent aux winches.

Les bras de spinnaker quant à eux se passent toujours en dehors de tout par des poulies frappées sur les suspentes AR et tenues au balcon. Les bras viennent ensuite se tourner aux winches fixés sur le roof AR. Dans ce cas l'équipier de spi peut s'asseoir sur la chaise de mât placée en travers du capot ouvert de cabine AR et il a alors à portée de main le bras et la retenue de spinnaker.

La retenue de bôme (palan à taquet coinceur) est frappée sur une bride de la bôme et sur un oeil existant sur le cale pied. Cette retenue s'utilise aux allures portantes et aussi pour immobiliser la bôme notamment lors des prises de ris.

Le hale bas se frappe sur un collier de bôme et sur un oeil fixé en AR. de l'emplanture.

Le tangon sera halé bas par un bout qui pourra être pris en son milieu et tourné sur le taquet d'amarrage, ou par un bout pris à son extrémité, passé par une poulie frappée sur la latte d'étai et de là tourné sur le taquet d'amarrage.

- MATERIEL DE SAUVETAGE

Sur le KIRK, il est prévu un coffre spécialement aménagé pour recevoir le matériel de sauvetage. Il s'agit du coffre tribord de cockpit.

Un compartiment contient verticalement le radeau de sauvetage. Il faudra que ce radeau soit paré, c'est-à-dire correctement amarré par un bout au KIRK, que son laçage de surêté soit enlevé. Ces radeaux sont livrés avec un fascicule que bien entendu il faudra également consulter.

Les brassières se rangent sur une étagère derrière le radeau, tandis que le coffret de fusées est placé sur le côté de ce coffre.

- ENTRETIEN

- carénage : le bateau est livré avec une carène revêtue d'une couche antifouling Hard Racing Cooper Extrastrong de chez International. Cette peinture doit être passée tous les ans. A cette occasion il sera bon de visiter les points oxydés, la quille notamment et de procéder au mastiquage nécessaire. D'autre part, il faudra examiner les points susceptibles de couples électrolytiques, hélice, arbre d'hélice, tube étambot, mèche de gouvernail et femelot et ses boulons. Les passe-coques seront ainsi examinés. Enfin si besoin est il faudra poser des zincs neufs.

.../...

Bien entendu le palier AR de ligne d'arbre sera visité.

Le carénage pourra se faire par sortie de l'eau dans ce cas des élingues avec des brins de 4 à 5 m seront employées. Ces brins seront frappés sur la cadène des bas-haubans AV et celles en AR des winches.

Les béquilles de KIRK sont prévues chacune avec 3 gardes. Celles de l'AV. et de l'AR. se passent par les chaumards tandis qu'une 3ème transversale est débordée par l'AV puis passée sous la coque à l'AV de la quille, de là elle est ramenée sur le pont et tournée sur le pied de balcon placé près des cadènes de suspentes. Le cordage est enfin tourné soit sur les winches, soit sur les taquets d'amarrage. Ce procédé permet à la béquille de jouer dans tous les angles pendant sa mise en place à cause de sa tête articulée et de rester plaquée à la coque finalement à cause de la garde transversale.

- Entretien du stratifié (Pont notamment)

Un bateau très sale sera nettoyé avec de l'ajax ou tous produits similaires. Un bateau normalement sale sera lui nettoyé avec de l'omo, bonux etc... ou encore avec du teepol.

Dans tous les cas un rinçage à l'eau douce est toujours bénéfique.

Les parties brillantes qui deviendraient mates devraient être repolies avec n'importe quelle pâte à polir du commerce qu'il faudrait passer avec du coton.

- Entretien des vernis intérieurs

Ceux-ci ne demandent qu'à être nettoyés mais si on le veut il est possible de les passer à la cire spéciale pour vernis polyester ou polyuréthane.

- Entretien des aciers inoxydables et des alliages légers

Après une sortie en mer surtout si le bateau a pris des embruns il sera bon de le rincer à l'eau douce notamment le mât dans toute sa zone placée à hauteur d'homme et pour toutes les parties en acier inoxydable et alliage léger autour et sur le pont. Si besoin en était du polish pourrait être passé au chiffon sur l'inox, le gras bien que protecteur devant être utilisé en petite quantité car il est source de coulures peu esthétiques.

- Petites réparations du stratifié

Les petits éclats éventuels qui se produiraient sur votre bateau doivent être réparés, pour être inapparents par la suite, avec le même gel coat que celui qui a servi à construire votre bateau. Pour cela procéder comme suit :

- décaper et nettoyer très soigneusement la cavité formée par le défaut au besoin en l'agrandissant.
- remplir cette cavité avec ce gel coat catalysé à 2 % en poids en veillant à ce qu'aucune bulle d'air ne se soit formée.
- appliquer là dessus une feuille de célophane pour isoler le produit de l'air aucun durcissement n'étant possible autrement.
- après quelques heures, enlever la célophane et travailler la surépaisseur éventuelle d'abord à la lime puis au papier de verre de plus en plus fin.
- pour finir par un polissage.

Ces opérations doivent s'effectuer sur un bateau parfaitement sec et à au moins 20° de température.

.../...

- HIVERNAGE

Quand vous quittez votre bord, assurez-vous de la fermeture des capots de toilette et de cabine AV, des hublots de cabine AV et de cuisine. Isolez la vanne d'aspiration des W.C. et retirez l'hélice rétractable de votre loch éventuel en revissant bien le bouchon. Contrôlez la fermeture des robinets du réchaud. Coupez les batteries. Fermez la vanne d'aspiration d'eau de mer du moteur. (il faudra ne pas oublier de la rouvrir lors de la prochaine mise en route).

Frappez toutes les drisses sur le balcon pour leur éviter de battre contre le mât.

De plus, avant la période de gel bien que le bateau soit remarquablement isolé surtout le compartiment moteur :

- vidangez le moteur comme indiqué sur son livret d'entretien pour son circuit d'eau de mer et d'eau douce ou mettez de l'antigel dans ce dernier.
- vidangez le pot d'échappement moteur,
- videz le filtre à eau de mer moteur,
- vidangez les W.C. par leur vis de purge,
- l'eau contenue dans la quille ne risque rien mais les tuyaux et la pompe obligent à une vidange complète. Videz le réservoir jusqu'à ce que la pompe refoule de l'air,
- débarquez les boites et bouteilles d'eau potable.

Consulter également les pièces jointes :

- la notice d'entretien des voiles
- la notice d'entretien des mâts
- le livret de conduite et entretien moteur
- le schéma électrique du bord.

****

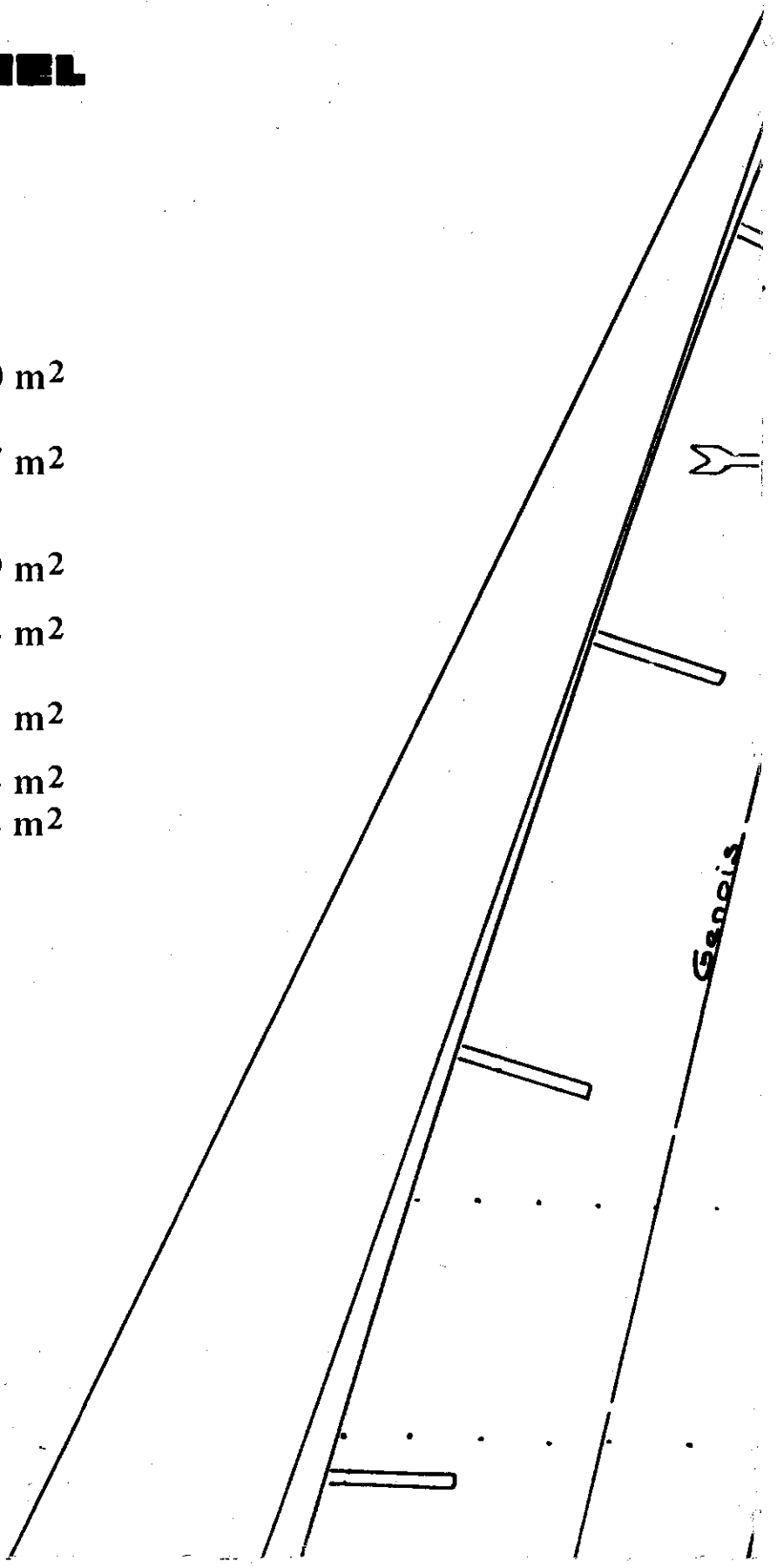
kirk

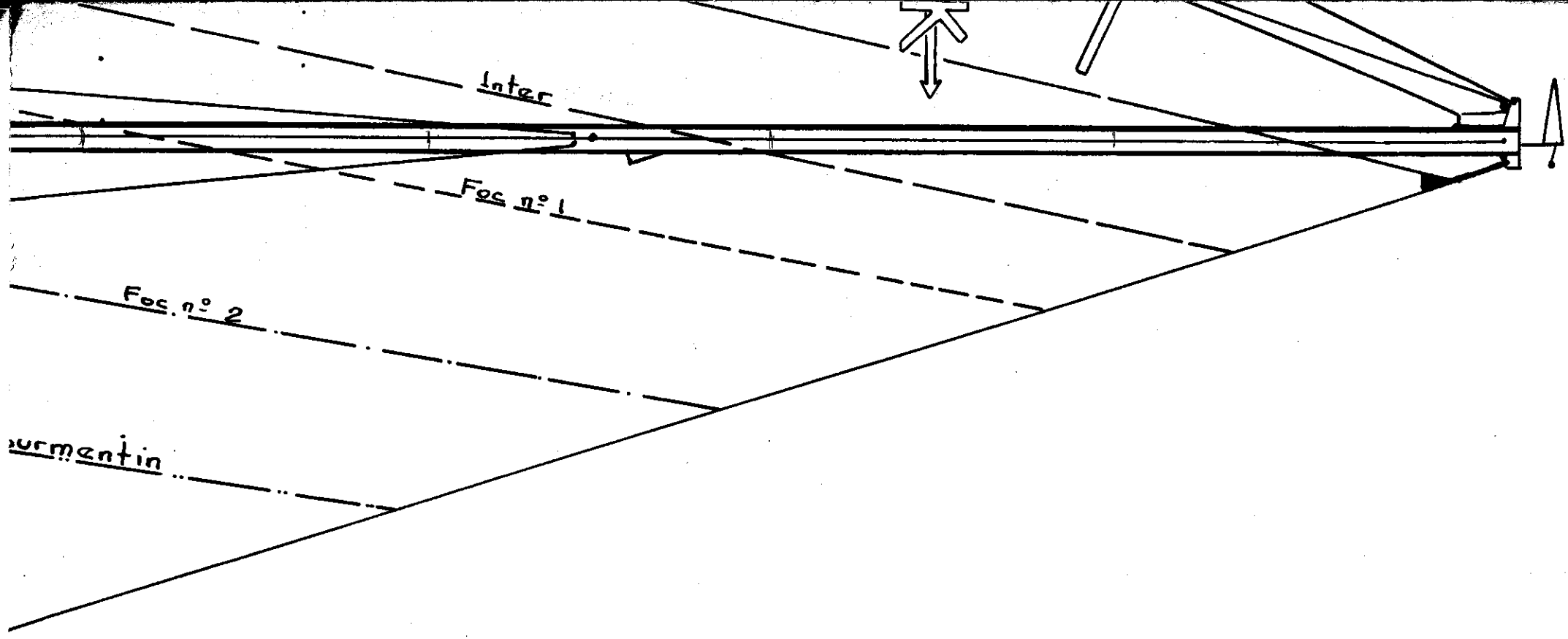
Sloop de 11m

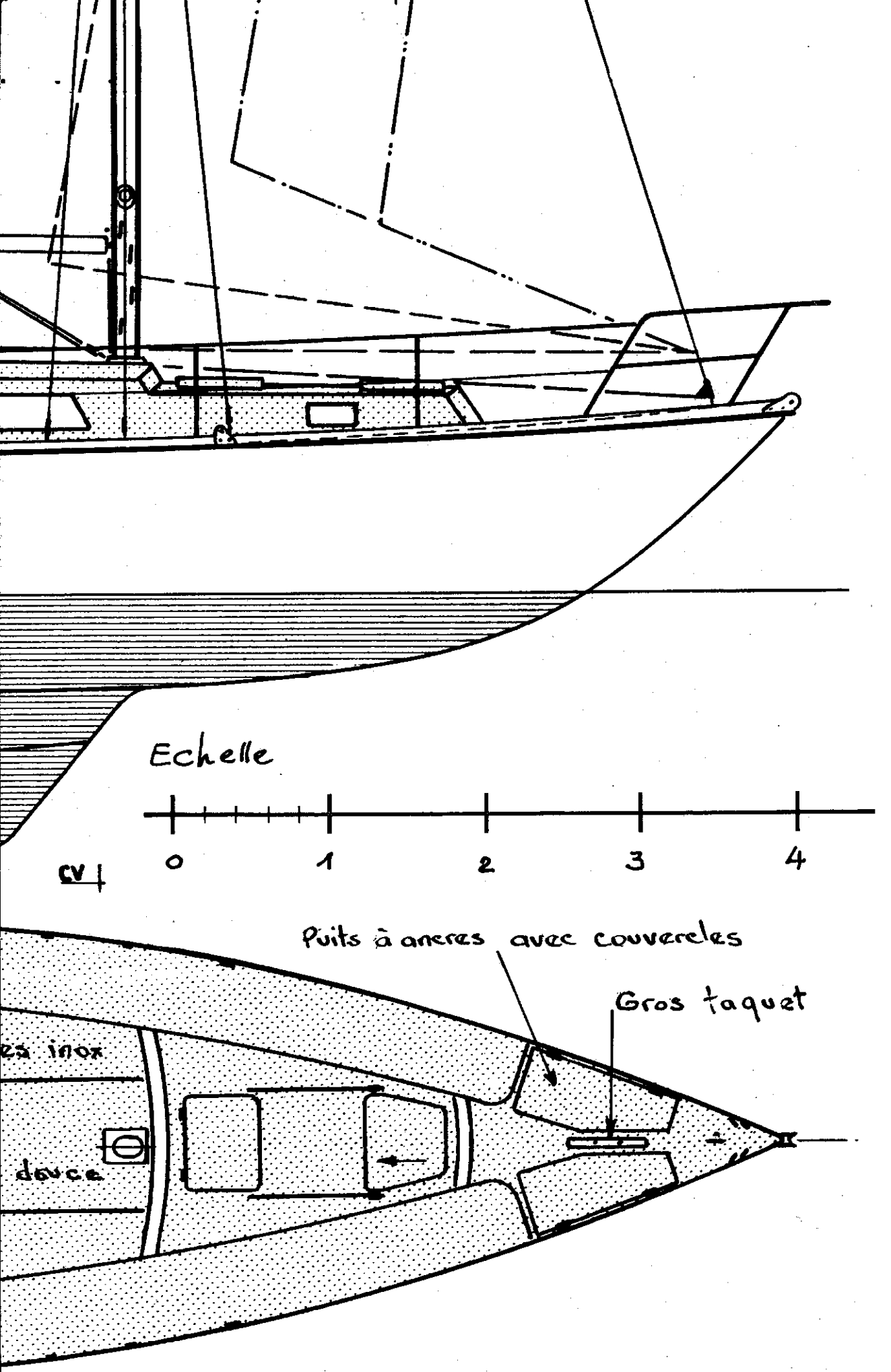
Architecte H. AMEL

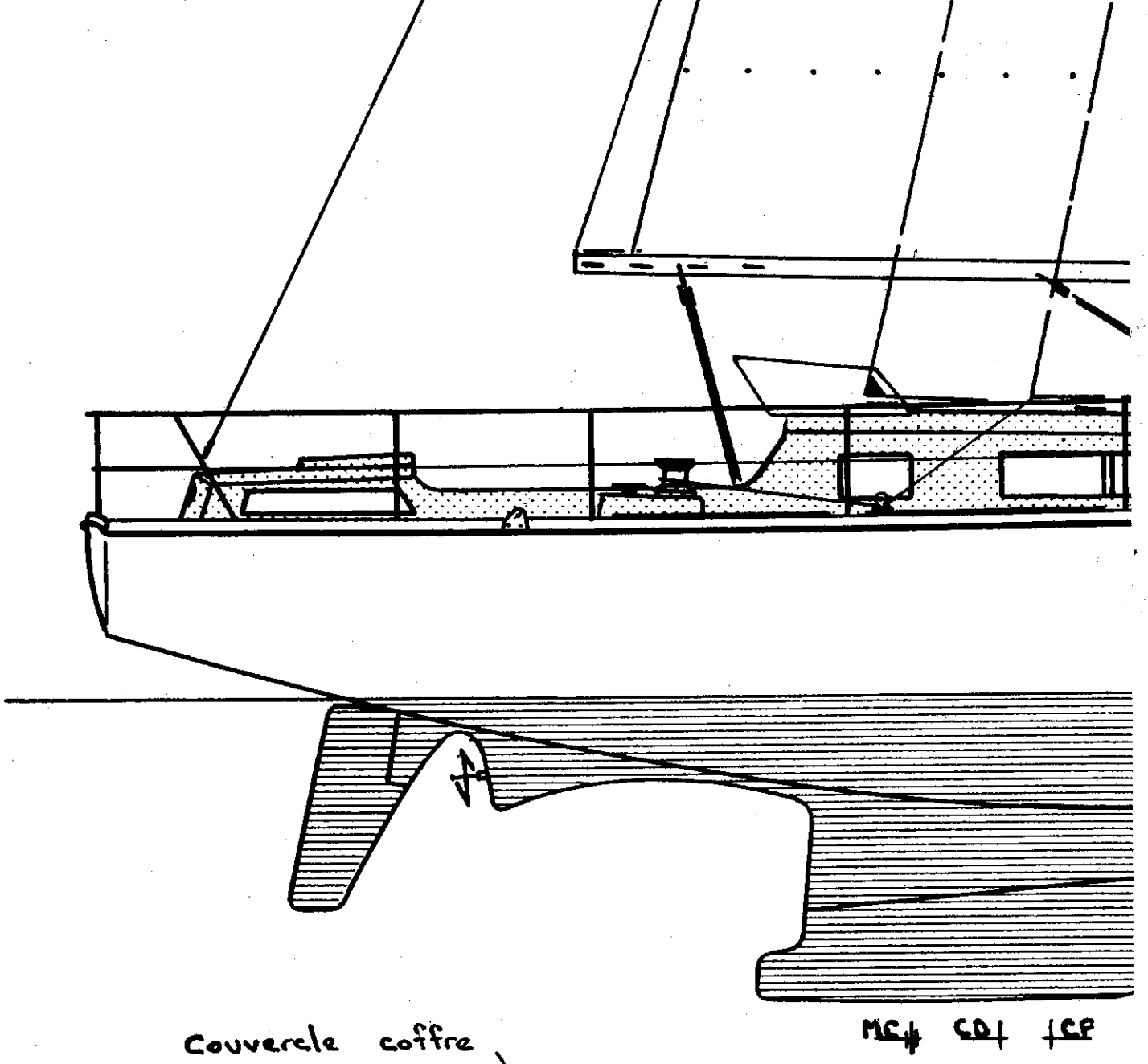
VOILURE

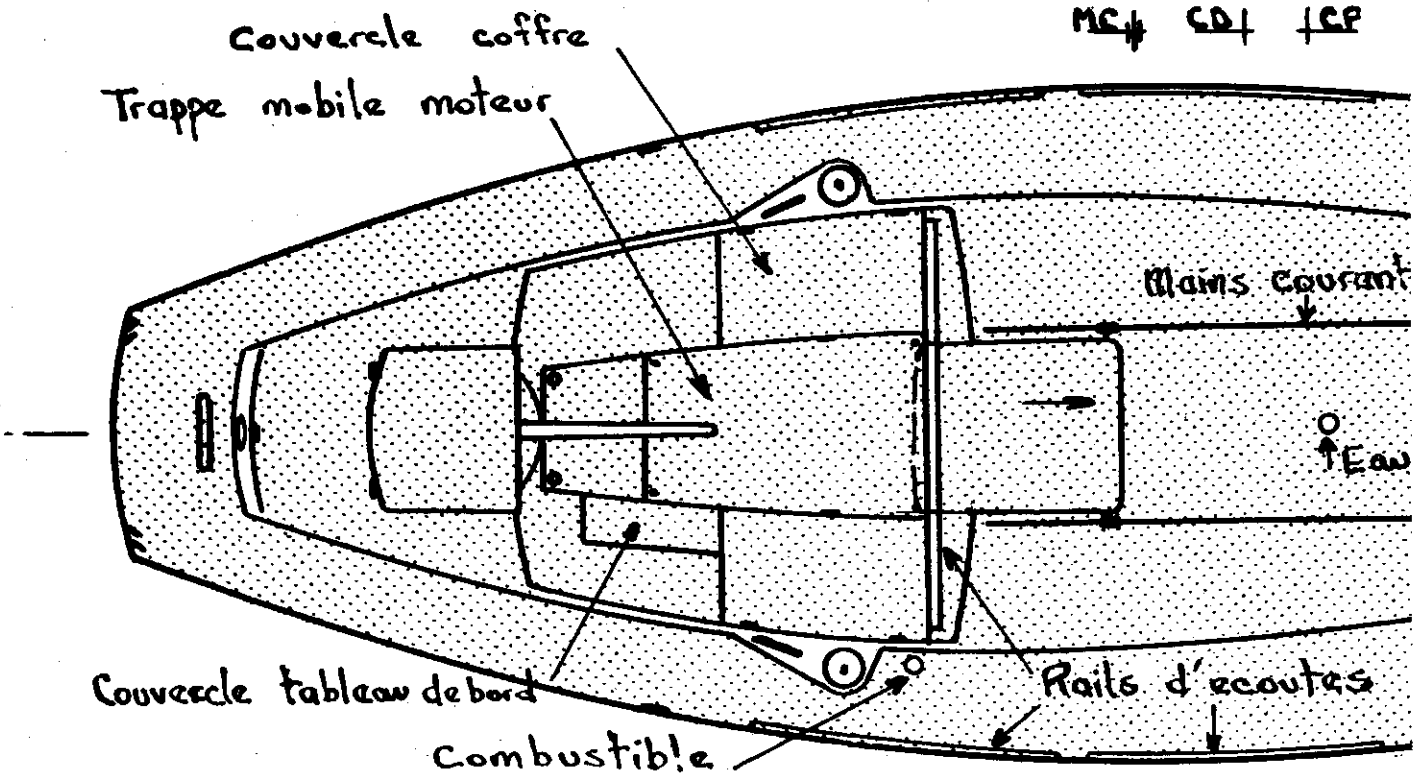
Grand'voile *Grossegel*	20 m²
Foc nº 1 *Fock Nr. 1*	17 m²
Foc nº 2 *Fock Nr. 2*	9 m²
Foc nº 3 *Fock Nr. 3*	4 m²
Grand foc (inter) *Grosse Fock (Inter)*	25 m²
Génois	34 m²
Spinnaker	72 m²

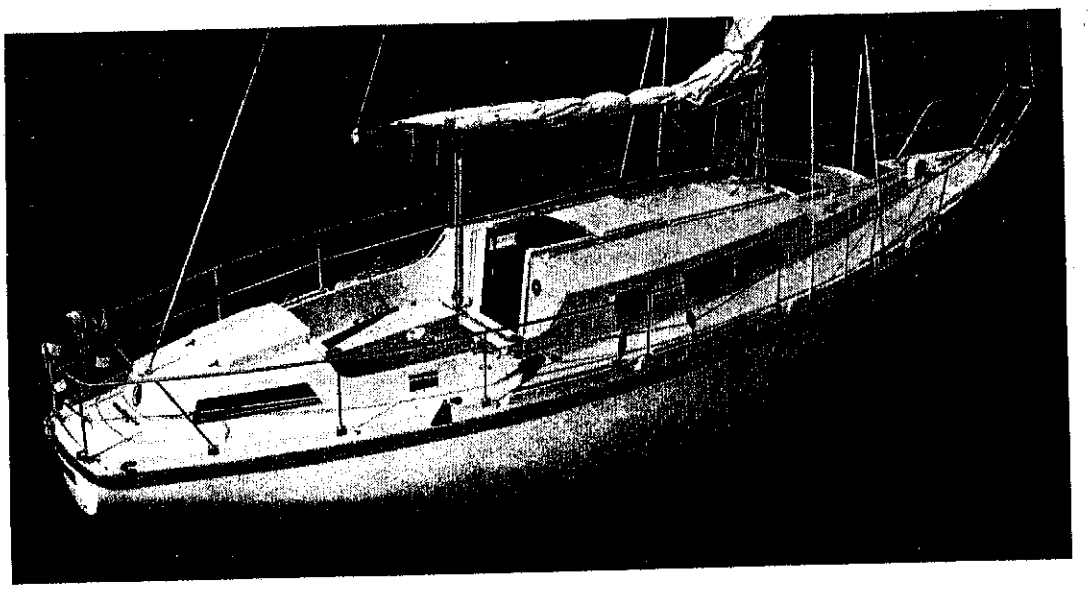



Inter
Foc n° 1
Foc. n° 2
urmentin


Echelle
0
1
2
3
4
CV 1
Puits à aneres avec couvercles
Gros taquet
es inox
douce


MC
CD
CP

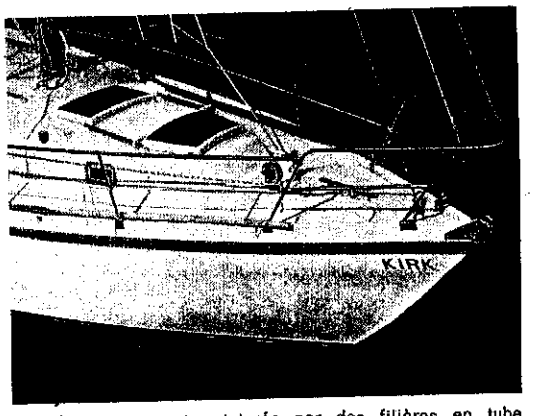

Couvercle coffre
Trappe mobile moteur
Mains courant
Eau
Couvercle tableau de bord
Rails d'ecoutes
Combustible



à la barre du Kirk

jacques MONSAULT

DEUX années se sont déjà écoulées depuis notre promenade courte mais agréable à bord d'un Kirk à La Rochelle. Pourtant, en gagnant le bord du bateau mis à notre disposition pour un essai plus poussé, nous avions l'impression de retrouver une vieille connaissance. En effet, à bord d'un Kirk, chaque chose est à sa place et depuis deux ans Henri Amel n'a pas apporté de modifications profondes à



La plage avant est ceinturée par des filières en tube inox qui prolongent le balcon jusqu'à l'arrière.

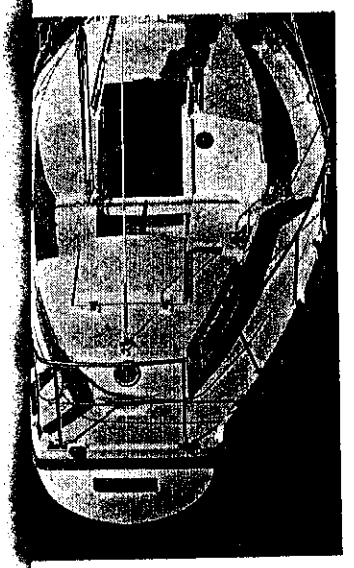
ce modèle qui connaît un succès très mérité tant auprès des croiseurs propriétaires qu'auprès des loueurs professionnels. Notre bateau d'essai appartenait à une société de location et son livre de bord, soigneusement tenu par dix skippers différents, montrait qu'il n'avait pas chômé pendant ses premiers cinq mois de navigation et ceci sans aucun signe de fatigue ni du plastique, ni de l'accastillage.

Grâce à une conception très sage, le Kirk ne donne pas l'impression de vieillir. Sa coque fine et légèrement frégatée lui confère une silhouette extrêmement classique par rapport à certaines réalisations récentes qui, pour la même taille, ont des francs-bords et un maître bau sensiblement plus étoffés.

Les lignes de carène sont assez tendues et très équilibrées avec des sections avant en V relativement plates.

En dehors du bouchain nettement marqué au niveau de la flottaison on notera l'épaisseur inhabituelle de l'aileron porte-lest. D'un point de vue puriste, cette dernière caractéristique a pour inconvénient d'influer de manière négative sur la stabilité en déplaçant la position du centre de carène à la gite. Par contre, le croiseur ne peut qu'apprécier le volume disponible pour un réservoir d'eau douce de 250 litres, évitant ainsi d'occuper les coffres sous couchettes comme on est obligé de le faire sur les bateaux sans retour de galbords. La prolongation sur l'arrière du saumon du lest en fonte assure une bonne stabilité à l'échouage. L'hélice est logée dans une échancrure importante de la surface qui relie la quille au safran. L'aileron qui précède ce dernier ne le protège pas sur toute sa hauteur, une petite partie compensée se trouvant juste en dessous de l'axe d'hélice. Il y a là deux pièges à amarres mais l'efficacité de la barre dans les manœuvres de port au moteur aussi bien en avant qu'en

EXTRAIT DE LA REVUE "BATEAU"



Le roof de la cabine arrière n'est pas trop encombrant et laisse de chaque bord de bons passavants.

arrière ne permet pas de condamner cette disposition.

La symétrie des lignes se traduit par un arrière modérément porteur doté d'un élancement presque aussi important que celui de l'étrave, se terminant par un petit tableau vertical légèrement bombé.

Il apparaît nettement que la coque du Kirk a été dessinée autour des emménagements qui utilisent à plein chaque volume. C'est ainsi qu'un tableau inversé aurait supprimé les coffres arrière et empiété sur la surface de pont indispensable pour circuler autour de la cabine arrière, disposition bien agréable en Méditerranée lorsque l'embarquement se fait l'arrière au quai par une passerelle.

[illegible]

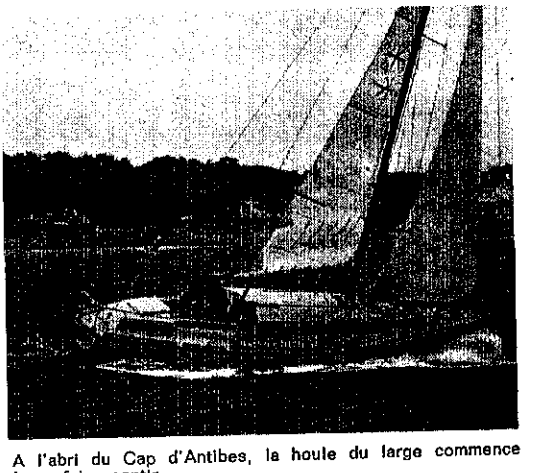
L'architecte-constructeur qu'est Henri Amel accorde toute son attention à la concordance de la conception et de la construction avec le programme d'utilisation. Toute la structure du bateau semble particulièrement robuste et rigide, que ce soit la coque moulée uniquement avec des tissus de verre unidirectionnels d'un grammage élevé ou le pont raidi par un sandwich de stratifié polyester et de balsa en bois debout.

En plus du soin apporté à la mise en œuvre des matériaux, la générosité des spécifications assure une marge de sécurité plus que confortable qui permet de tabler sur une grande longévité de l'ensemble. Il en est de même pour le choix d'un gel-coat blanc pour la coque et bleu ou gris très clair pour les superstructures qui a été dicté au constructeur par l'expérience. Il propose aujourd'hui différents coloris en option mais il suffit de faire le tour de quelques ports de plaisance pour voir le triste état de la plupart des coques plastiques bleues, rouges ou autres après trois ou quatre années au soleil.

Le lest en fonte est rapporté et boulonné sur des varangues massives qui, avec les lisses et les cloisons sur lesquelles sont fixés les blocs d'emménagement, forment une armature qui, en mer, ne donne aucun signe de souplesse.

La liaison du pont et de la coque est masquée par une ceinture en néoprène un peu rustique, mais très pratique, habillant un peu la blancheur de la coque atténuée cependant par la peinture sous-marine bleue prolongée au-dessus de la flottaison. Les utilisateurs de bateaux plastique entretiennent rarement leurs vernis. La seule pièce en bois conservée sur le pont par le chantier est la barre qu'une housse en skaï, prévue d'origine, protège des intempéries au mouillage.

Naturellement, ce parti-pris se ressent un peu sur l'aspect extérieur, mais l'avantage principal de la construction plastique n'est-il pas de consacrer à la navigation une partie du temps utilisé autrefois pour l'entretien ?



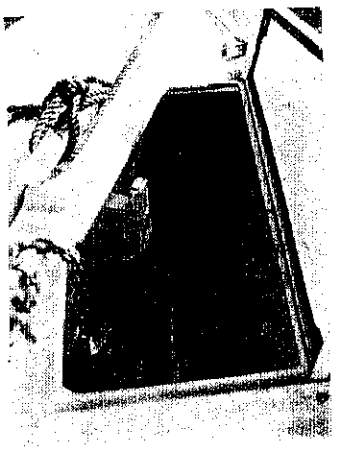
A l'abri du Cap d'Antibes, la houle du large commence à se faire sentir.

[illegible]

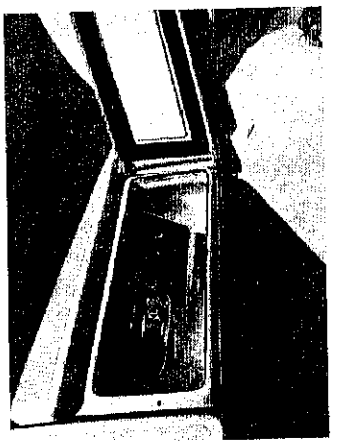
Le pont du Kirk relève du même classicisme que la coque. Les côtés des roofs avant et arrière sont réunis par les hiloires de cockpit, évitant ainsi l'aspect massif que pourraient engendrer les superstructures assez importantes que le franc-bord modéré rend nécessaires.

Tout autour de ce bloc, la circulation se fait aisément ; les passavants atteignant toujours une largeur minimale de 35 cm, sont libres de tout accastillage. En effet, la rambarde tubulaire en inox qui entoure tout le bateau, les cadènes de haubans et d'élingage et les rails

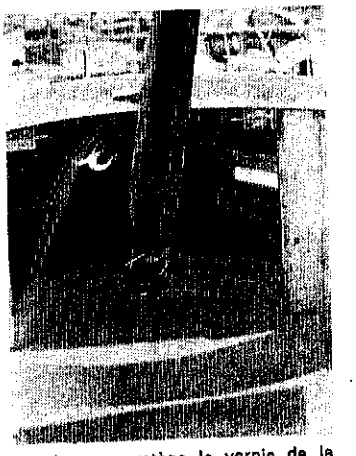
EXTRAIT DE LA REVUE "BATEAUX"



L'étrave comporte un double puits à mouillage de grande capacité dont les couvercles sont robustes.



A portée de main du barreur, les commandes et le tableau de bord du moteur, protégés en cas de besoin par un couvercle étanche. (Ph. La Noüe - Bateaux.)

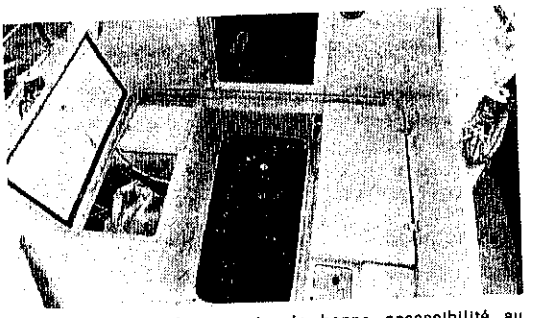


Une housse protège le vernis de la barre. (Ph. D. Maupas.)

d'écoutes de foc sont tous boulonnés sur les cale-pieds en plastique autour du pont. L'interruption de ce cale-pieds en divers points permet une évacuation rapide de l'eau qui court sur le pont.

Le dessus du roof avant est muni de deux mains courantes en tube inox sur lesquelles coulissent les trois capots. Mais sur la surface parfaitement dégagée et placée derrière le mât, on peut sans difficulté amarrer une annexe pneumatique partiellement dégonflée pour garder une bonne visibilité. Le cockpit est profond, mais les hiloires sont un peu trop droites à notre goût. Il est vrai qu'il aurait été dommage de réduire l'ouverture des immenses coffres situés de part et d'autre où l'on peut ranger avec ordre tout le matériel de croisière encombrant. Le coffre bâbord renferme également les batteries, soigneusement amarrées sous un plancher, et la glacière accessible au-dessus de la cuisine.

Le fond du cockpit est en partie constitué par un panneau étanche fixé par quatre boulons qui, une fois démonté, donne un accès total au moteur.



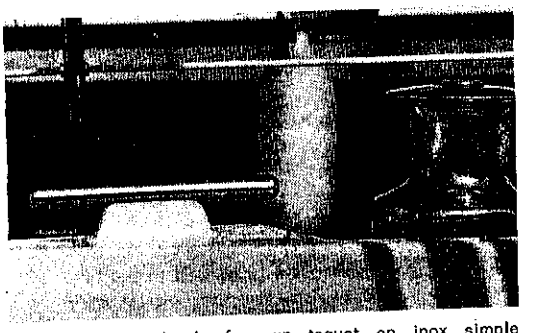
Cette vue du cockpit montre la bonne accessibilité au moteur une fois le panneau étanche démonté.

Notez le renfort inox pour éviter l'usure de l'hiloire par l'écoute de grand'voile. (Ph. D. Maupas.)

INSTALLATION MECANIQUE

En série, le constructeur propose le 25 ch Renault pêche à essence avec un inverseur hydraulique. Le montage en est très soigné, particulièrement en ce qui concerne l'isolation phonique et la filtration de l'eau de refroidissement et du carburant. Pour éviter de démonter le panneau de cockpit à chaque graissage de presse-étoupe, le chantier installe maintenant une pompe à graisse fixée dans le coffre bâbord.

Un réservoir de 100 litres permet de faire entre



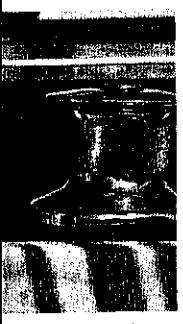
A côté du winch de foc, un taquet en inox simple et solide. (Ph. La Noüe - Bateaux.)

EXTRAIT DE LA REVUE "BATEAUX"

ge le vernis de la
upas.)

ne accessibilité au
démonté.

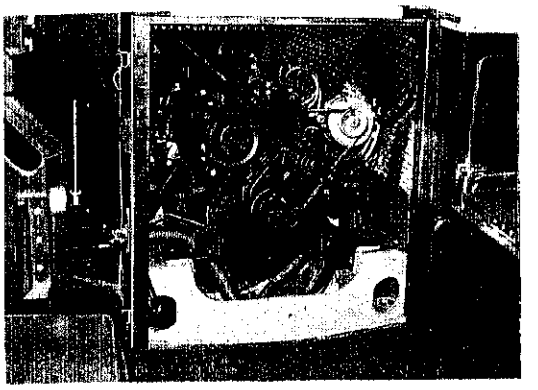
'usure de l'hiloire
Maupas.)



et en inox simple

150 et 200 milles sans compter la possibilité de plusieurs jerrycans de secours.

Sur un bateau de cette taille, l'électricité fait partie du confort et, pour maintenir un bilan de consommation positif, il faut un ampérage suffisant. En série, le moteur 25 ch est équipé d'un alternateur de 35 A/h capable de charger la batterie standard en trois heures, mais la présence d'une batterie supplémentaire avec



Le 25 ch Renault à essence est particulièrement silencieux. Le constructeur a cependant tenu à insonoriser avec soin son compartiment. (Ph. D. Maupas.)

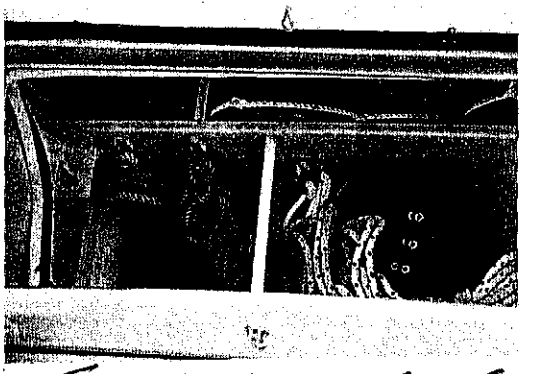
un inverseur, prévue dans la courte liste des suppléments, semble une sage précaution.

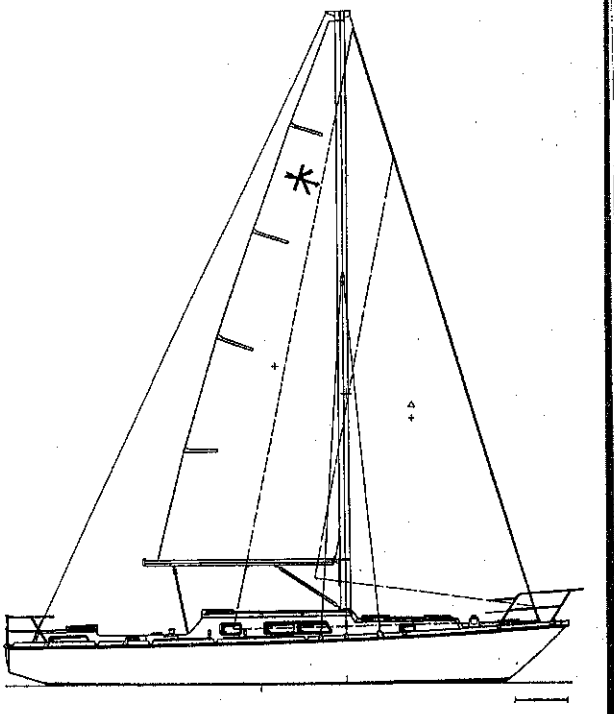
Dans le cas d'un réfrigérateur électrique, le constructeur prévoit la pose d'un deuxième alternateur de 50 A/h et d'un groupe de deux batteries 12 V - 190 A/h. Le prix de cette installation fera reculer de nombreux amateurs, d'autant que l'isolation de la glacière permet une autonomie de glace de près de trois jours.

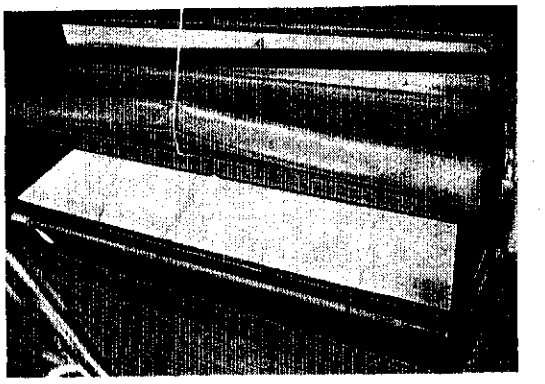
AMÉNAGEMENTS

Le Kirk comprend trois vraies cabines séparées, disposition agréable pour de longs sé-

Les grands coffres sont divisés pour ranger facilement tout l'armement d'un croiseur : bouts, échelle de bain, canot, etc. (Ph. La Noüe - Bateaux.)







Sous les banquettes du carré, un grand coffre ; un bout est prévu pour le tenir ouvert ; on remarque la fixation de la gaffe. (Ph. D. Maupas.)

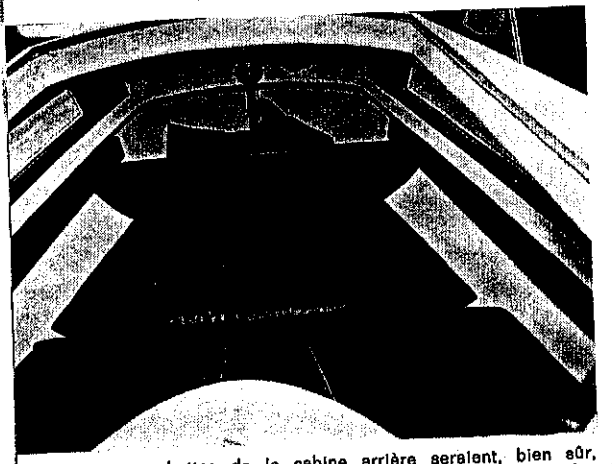
jours à bord. Pratiquement les occupants d'une cabine ne peuvent être jaloux de ceux de l'autre car elles se valent sensiblement sur le plan du confort.

Partout, on trouve la place pour ranger ses affaires personnelles et, même dans la cabine arrière, souvent exiguë dans ce type de bateau, les couchettes atteignent la longueur respectable de 2,10 m pour une largeur de 65 centimètres.

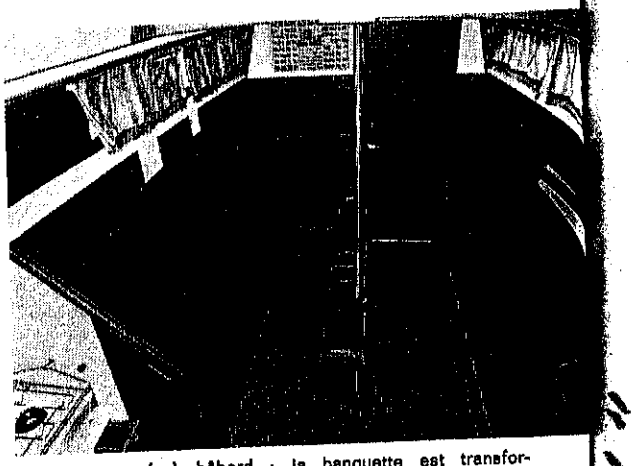
Bien sûr les hôtes du carré ou du poste avant disposent d'un grand compartiment toilettes. Par contre les places de la cabine arrière sont certainement les plus confortables à la mer.

Le roof principal se prolonge assez loin sur l'avant, bien au delà du mât, de telle façon que la hauteur sous barrots qui atteint 1,93 m dans

EXTRAIT DE LA REVUE "BATEAUX"



Les couchettes de la cabine arrière seraient, bien sûr, les plus confortables en mer, mais elles sont les seules à ne pas posséder de dispositif anti-roulis. (Ph. D. Maupas.)

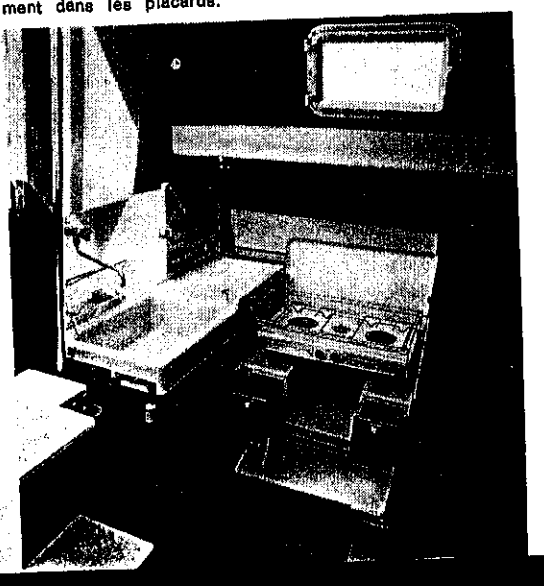


Le vaste carré à bâbord : la banquette est transformable en couchette double.

Les équipiers du poste avant ont de quoi ranger leurs affaires et le coussin permettant de réunir les deux couchettes est soigneusement rangé dans l'étrave.

Un compartiment toilette complet avec wc marin, lavabo, douche et penderie, y compris le séchoir tubulaire, si pratique en croisière.

Cuisiner pour sept n'est pas une petite affaire, mais la batterie de cuisine et les couverts tiennent facilement dans les placards.



La table à cartes format grand aigle contient de nombreux rangements, tant pour les cartes et documents que pour du matériel divers.

EXTRAIT DE LA REVUE "BATEAUX"

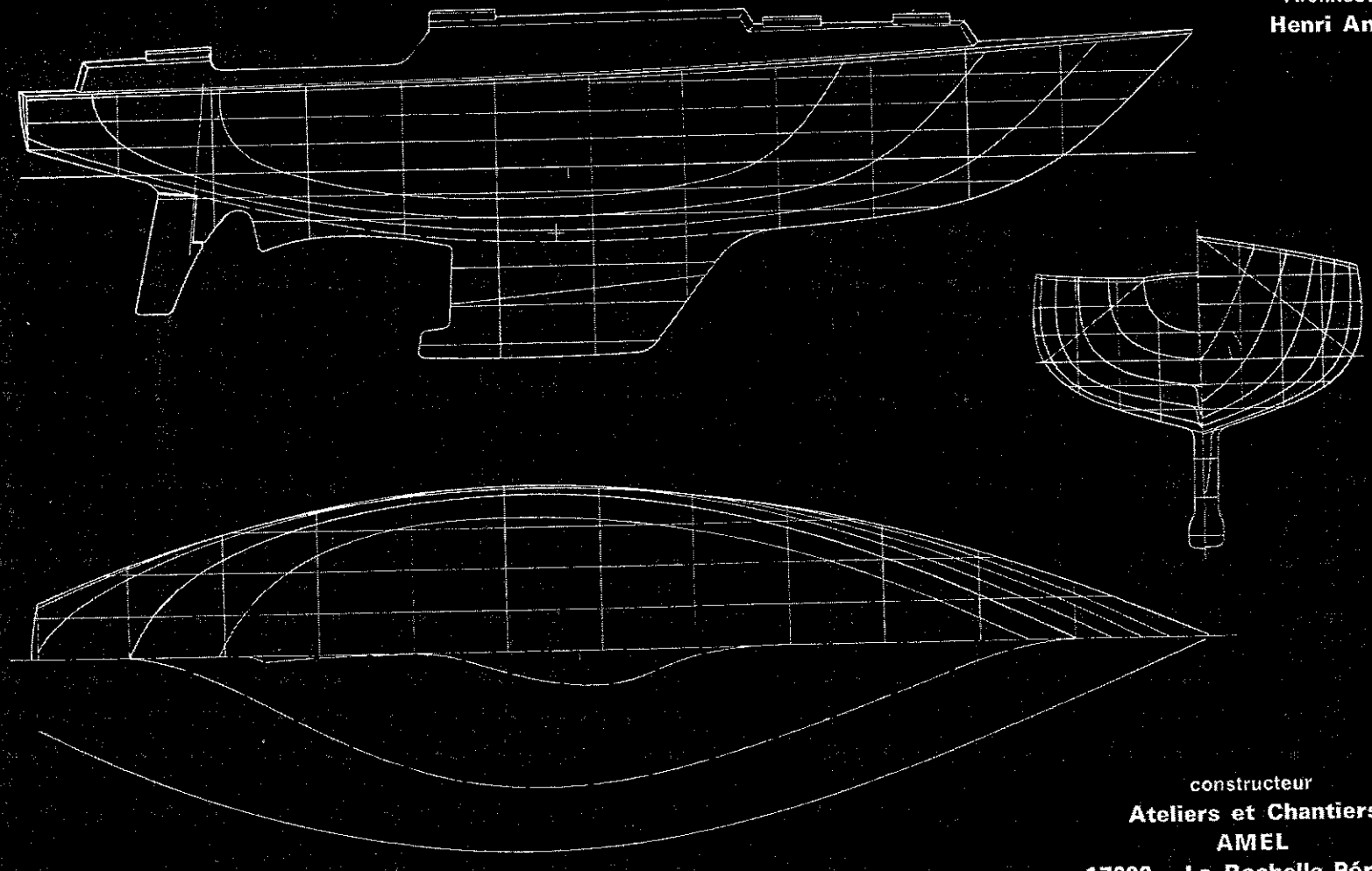
La banque
forme en
dossier.

le carré,
avant.

L'intér
billé de
deux c
acajou
tion inte
depuis l
réchauff
autrefoi
sa taill

On n
mille d
le port
bouts p
chette
belle d
tille d
cartes
stocker
la boît
difficile
cuisine

Par tem
fin avec
que ce



KIRK
Architecte
Henri Amel

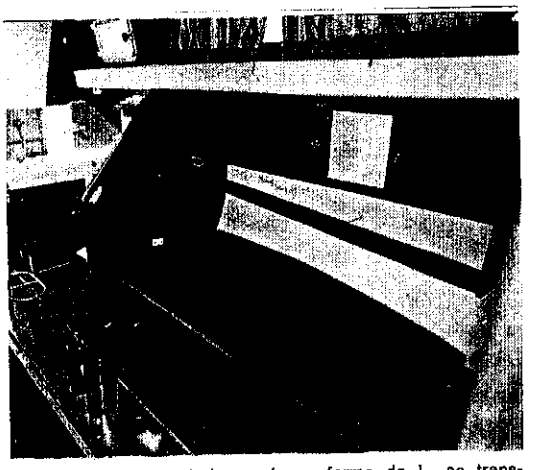
constructeur
Ateliers et Chantiers
AMEL
17000 - La Rochelle-Périgny

EXTRAIT DE LA REVUE "BATEAUX"

ette est transfor-

wc marin, lavabo, sécholr tubulaire,

contient de nom-
rtes et documents



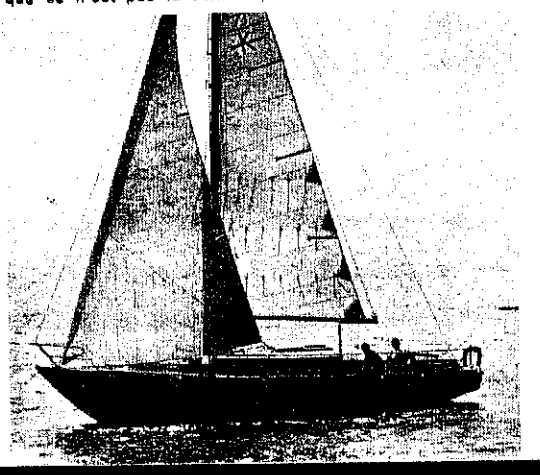
La banquette bâbord du carré, en forme de L, se transforme en une vaste couchette double en utilisant son dossier.

le carré, est encore de 1,77 m dans le poste avant.

L'intérieur n'est pas contremoulé mais habillé de simili-cuir blanc sur le roof tandis que deux contre-hiloires en contre-plaqué marine acajou vernis encadrent les hublots. L'utilisation intensive de contre-plaqué marine vernis mat depuis le Salon dernier a beaucoup contribué à réchauffer l'ambiance du carré, qui paraissait autrefois un peu froid, peut-être en raison de sa taille.

On ne peut visiter un Kirk sans noter les mille détails qui rendent la vie à bord facile : le porte-clés à l'entrée, les porte-manteaux, les bouts pour tenir ouverts les planchers de couchette pour fouiller dans les coffres, la poubelle de la cuisine, la jauge à eau dans l'épontille de remplissage du réservoir. La table à cartes est un véritable meuble où l'on peut stocker le matériel pyrotechnique, pharmacie, la boîte du loch et autres objets généralement difficiles à ranger. Un hublot ouvrant sur la cuisine évacue les fumées et, chose très importante pour un bateau, il n'y a pas moins de trois endroits prévus dans le carré pour mettre des bouteilles.

Par temps calme, 54 m2 de toile déplacent ce bateau fin avec une bonne aisance, mais il ne fait aucun doute que ce n'est pas là son temps favori.



COMPORTEMENT MARIN

Quand la Méditerranée s'y met, ce n'est pas une plaisanterie et notre Kirk tangue violemment devant son ponton en nous attendant. Après avoir pris très facilement deux ris avec l'équipement normal de la bôme, nous nous dégageons de notre place au moteur avant d'envoyer le fonc no 1. Le vent couvre entièrement le bruit faible du 25 ch dont l'accélération est impressionnante. Nous remarquons que notre loueur a supprimé le dispositif de blocage de l'arbre porte-hélice pour éviter une manœuvre intempestive. Nous notons aussi deux détails très méditerranéens : le pavillon national amarré dans le pataras pour éviter

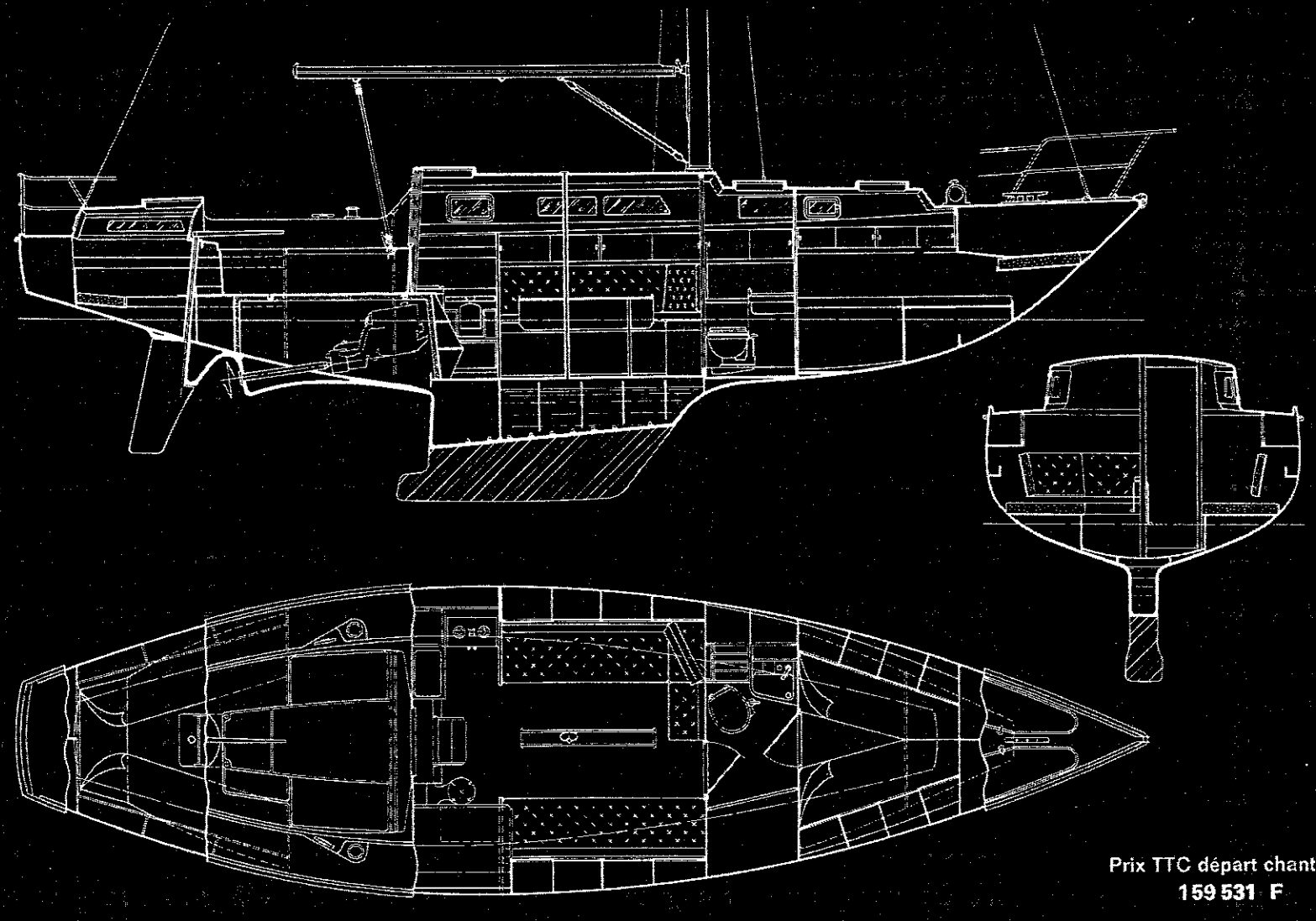
Même par mer forte de l'arrière, le Kirk soulage bien, répondant immédiatement aux sollicitations du barreur.

que les visiteurs n'utilisent le mâtereau comme poignée pour monter la passerelle, ainsi que la défense fixée à poste sur le tableau arrière. L'étiquette navale ne résiste pas toujours à la pratique.

En eau abritée, avec un vent de 25 à 30 nœuds, nous sortons au près serré très aisément, le cap nous surprend agréablement tandis que la barre reste stable dans les coups de gite. En deux bords, nous quittons l'abri de la côte pour tomber dans une mer désordonnée déferlant sur les hauts-fonds près de la côte. Il y a largement assez d'eau pour le Kirk qui ne cale qu'un mètre soixante et nous attaquons en confiance la succession des pentes abruptes. La finesse de la coque fait merveille et nous continuons à nous élever au vent sans peine. Le bateau est plutôt mou, étant presque entièrement déventé dans les creux et nous regret-

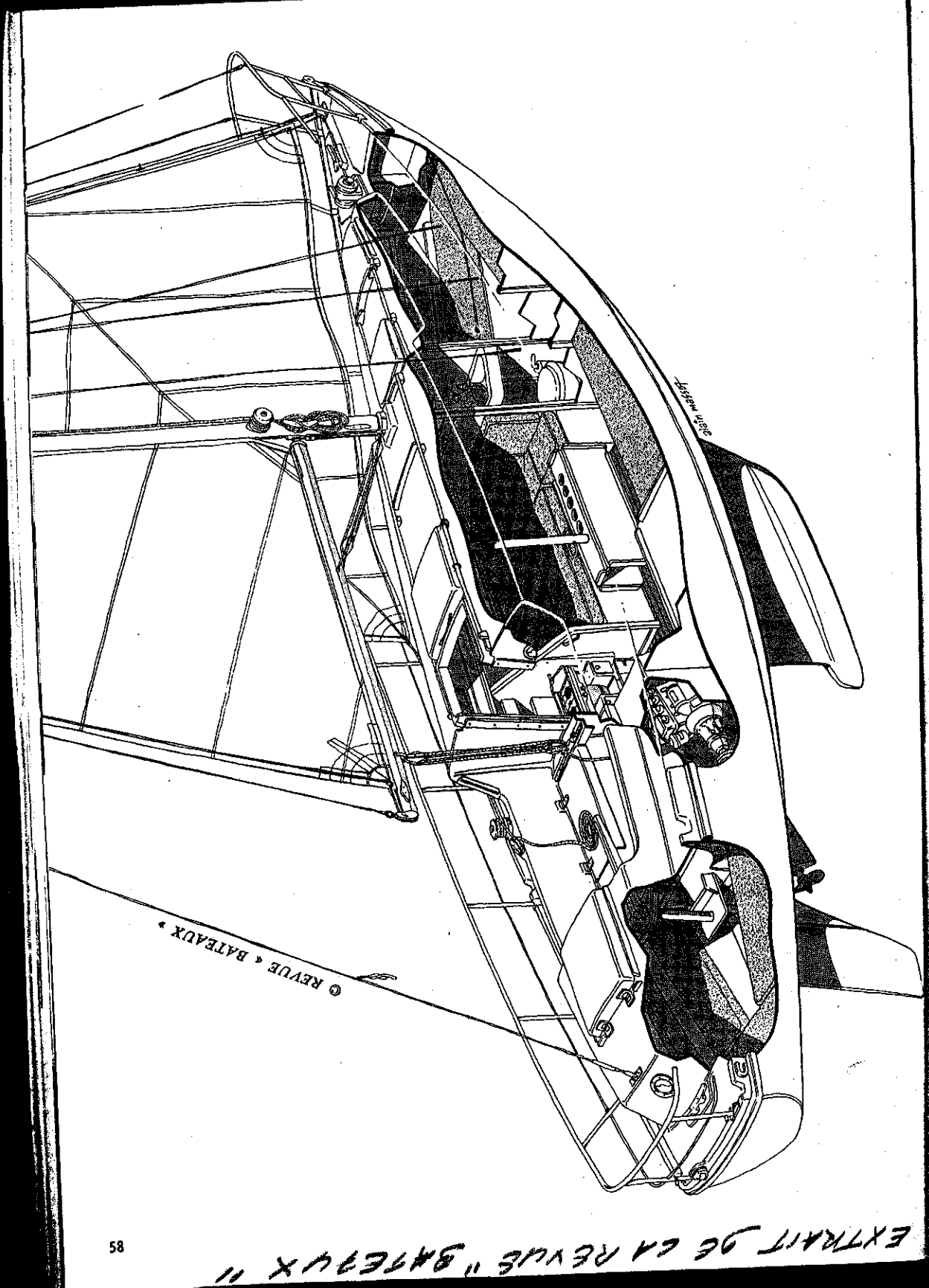
EXTRAIT DE « REVUE "BATEAUX"

constructeur
Ateliers et Chantiers
AMEL
17000 - La Rochelle-Périgny

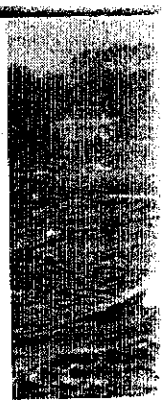


Prix TTC départ chantier :
159 531 F

EXTRAIT DE LA REVUE "BATEAUX"



EXTRAIT DE LA REVUE "BATEAUX"



Dans des cond
de coque, ni d'

tons parfois d
L'écart de ca
pas 90°, ce
tions.

L'équipier
ments de bor
de leur puiss
fisamment le
vent quelque
d'envoyer su
très peu et
encensent le
nage du gré
chantier, doit
paraît norm
glage de pa
tents de la
prise bien m
ainsi que d
mât.

Le bateau
de sa longu
ou trois mèt
deux ancres
Ø 8 logés
tables dans
semble fait
non négligé
croisière a
dures.

A l'intéri
infiltration d
permet de
courantes d
les poignée
table à car
au niveau
zontales so
venues. L'a
également

Mais le
l'allure fav
porter pour
rant en tr
barreur ne
teau. Le
une bonne

Dans des conditions d'essais assez sévères, notre Kirk de location n'a fait preuve d'aucune faiblesse ni de coque, ni d'accastillage.

lons parfois de ne pas porter un foc plus grand. L'écart de cap d'un bord sur l'autre ne dépasse pas 90°, ce qui est excellent dans ces conditions.

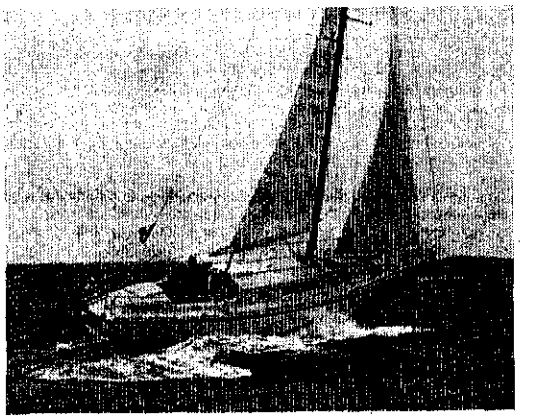
L'équipier de foc peine un peu dans les virements de bords car les winches sont à la limite de leur puissance, mais le barreur contrôle suffisamment le bateau pour rester dans le lit du vent quelques secondes supplémentaires avant d'envoyer sur l'autre amure. Le bateau mouille très peu et seules quelques crêtes vicieuses encensent le cockpit. On apprécie l'échantillonnage du gréement qui, d'après les conseils du chantier, doit être maintenu assez raide, ce qui paraît normal en l'absence d'un volant de réglage de pataras. Les équipiers sont très contents de la rambarde tubulaire qui donne une prise bien meilleure que les habituelles filières, ainsi que des cale-pieds placés au pied du mât.

Le bateau sort parfois de l'eau sur la moitié de sa longueur pour retomber violemment deux ou trois mètres plus bas. Malgré le poids des deux ancres et des 45 mètres de chaîne de Ø 8 logés dans l'étrave, les cognements inévitables dans un pareil clapot sont rares, le Kirk semble fait pour ce temps, ce qui est un atout non négligeable pour un bateau de grande croisière appelé à des navigations souvent dures.

A l'intérieur, nous ne constatons aucune infiltration d'eau et le plancher incurvé du carré permet de compenser la gite. Les deux mains courantes de l'entrée, l'épontille de la table et les poignées sur les cloisons de cuisine et de table à cartes sont bien disposées. Par contre, au niveau du carré, des mains courantes horizontales sous les hublots seraient les bienvenues. L'aération, parfaite au mouillage, pose sérieusement un problème par mauvais temps.

Mais le près dans le gros temps n'est pas chose favorite des croiseurs et nous laissons tomber pour retrouver un calme relatif, démarrant en trombe sur les vagues sans que le barreur ne perde un instant le contrôle du bateau. Le retour aux allures portantes montre une bonne stabilité de route et la manière dont le bateau manœuvre en marche arrière pour rentrer dans un mouillage exposé en plein vent nous stupéfait littéralement. Le bateau se pilote comme une vedette avec, en plus, la résistance à la dérive d'un voilier.

Par petit temps, un génois de 34 m2 propulse assez facilement le Kirk qui perd un peu



Au près, dans une mer très hachée, le Kirk remonte à un cap excellent avec son foc n° 1 et deux ris. Entre les rafales qui atteignent 30 nœuds, il supporterait un « Inter ». (Ph. La Noüe - Bateaux.)

de son aisance par rapport à son comportement dans la brise. On ne peut tout avoir et l'option choisie correspond parfaitement à l'utilisation faite par les propriétaires. En croisière, par force 1, il est vain de vouloir gagner un demi-nœud en changeant de génois. On met le moteur ou l'on mouille pour se baigner.

Présenté par son promoteur comme un pur sang de course-croisière, le Kirk est en réalité un excellent croiseur hauturier, pratiquement sans équivalent en raison de l'étendue de ses possibilités et de sa capacité.

C'est un bateau robuste et marin extrêmement homogène de conception. L'équipage qui a participé à la course Le Cap-Rio a montré jusqu'où il était possible de mener ce bateau mais sa meilleurs référence est certainement l'intérêt que lui portent les professionnels de la location qui savent faire un bilan d'utilisation.

EXTRAIT DE LA REVUE "BATEAUX"

Caractéristiques — éléments de comparaison — coefficients

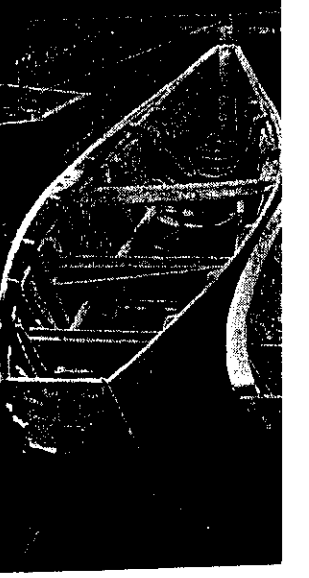
Caractéristiques	KIRK	SAGITTA 35	ALOA
Longueur de la coque	10 m 72	10 m 45	10 m 20
Longueur de flottaison (L)	8 m 60	8 m 35	7 m 95
Bau maximum	3 m	3 m 05	3 m 32
Bau flottaison	2 m 85	2 m 78	2 m 80
Franc-bord avant	1 m 13	1 m 19	1 m 10
Franc-bord milieu	0 m 83	0 m 91	1 m 02
Tirant d'eau maximum	1 m 72	1 m 98	1 m 88
Tirant d'air	12 m 85	13 m 50	13 m
Déplacement en charge (D)	6 550 kg	6 550 kg	5 800 kg
Poids pour la jauge	5 525 kg	6 000 kg	4 885 kg
Poids du lest	1 930 kg	2 585 kg	1 800 kg
Nature du lest	fonte	fonte	fonte
Hauteur sous barrots	1 m 93	1 m 88	1 m 75
Largeur entre couchettes	1 m 10	0 m 82	—
Largeur moyenne des passavants	0 m 45	0 m 64	0 m 50
Jauge en douane (tonneaux)	9,09	8,25	7,74
Jauge I.O.R.	7 m 75 (25'4")	7 m 82 (25'6")	7 m 22 (23'7")
Catégorie de navigation	Ire	en cours d'approbation	IIe
Nombre de personnes embarquées	7/10		8/10
Surface du triangle AV (1)	21 m² 80	26 m² 35	22 m² 20
Surface maximum du génois (2)	33 m² 15	39 m² 50	36 m² 50
Surface du foc n° 1	17 m² 10	26 m² 50	22 m²
Surface de la grand'voile (3)	19 m² 85	22 m² 90	22 m² 20
Surface maximum (2 + 3) (V)	53 m²	62 m² 40	58 m² 70
Surface pour la jauge (1 + 3) (v)	41 m² 65	49 m² 25	44 m² 40
Surface du maître couple immergé en charge (B)	1 m² 55	1 m² 51	1 m² 47
Surface de dérive : coque seule	4 m² 20	4 m² 35	4 m² 16
aileron	2 m² 40	2 m² 27	2 m² 15
aileron AR	0 m² 36	0 m² 51	0 m² 47
safran	0 m² 43	0 m² 62	0 m² 40
totale	7 m² 39	7 m² 75	7 m² 18
Surface mouillée totale (M)	27 m² 52	25 m² 90	24 m² 04
Position du centre de dérive et du centre de carène par rapport au milieu de la flottaison (en % de L) — CD	3,80	7,40	3,65
Position du centre de dérive et du centre de carène par rapport au milieu de la flottaison (en % de L) — CC	2,40	3,80	3
Écart entre CV et CD en % de L	19,1	12,6	18,8

Coefficients	KIRK	SAGITTA 35	ALOA
Aptitude à naviguer par petit temps $\frac{V}{M}$	1,93	2,41	2,44
Vitesse moyenne $\frac{v}{B}$	26,8	32,6	30,2
Vitesse limite (coefficient prismatique) $\frac{D}{B \times L}$	0,490	0,520	0,495
Raideur à la toile 15°	4,79	4,85	4,91
Raideur à la toile 30°	8,95	9,76	10,39

(Pour toutes explications sur ces chiffres, se reporter au numéro 103, page 42.)

Calculs effectués et plans relevés par F. Gerardin.

EXTRAIT DE LA REVUE "BATEAUX"



QUAND l'air du tem
s'impose : la piro
que le « naus »
désignait à l'origine le
« kanaua », terme emp

construis
UNE P

E. et J.M. HURTEL

Connaître sa structu
Nous vous parlerons
près, de les photograp
de pirogue est d'aille
Indiens de Porto-Rico

LA CON

Pour faire une pirogu
matériaux, ni en outil
tronc d'arbre bien dro
durs mais souples (ang
solidité, leur résistance
nismes lignivores, mais
devraient pouvoir faire
disposer de deux ou
clous et d'outils rudime
coupe-coupe ou, à déf

LE BO

Ce tronc d'arbre, v
voulue et, à l'herminet
à donner une allure
partie extérieure de l

sur votre KIRK...

••• même la plus petite manille a été vérifiée

Pendant 120 heures, votre bateau est contrôlé, vérifié, par nos spécialistes, aux chantiers d'abord, puis en piscine, enfin nous effectuons un véritable banc d'essai en mer.
Vos voiles, votre moteur, tout est minutieusement testé à l'aide d'appareils de mesure, et suivant une check list semblable à celle d'un Jet transatlantique.
Si une seule des normes imposées n'est pas obtenue, nous effectuons de nouveaux réglages, nous changeons les pièces nécessaires, nous remplaçons les accessoires, nous faisons retailler les voiles...
Pour votre confort, tous les aménagements intérieurs ont été étudiés point par point dans le détail.
Nous sommes à votre disposition pour vous faire découvrir toutes les astuces qui rendront votre vie à bord agréable, au port ou par force 7.
Nos voiliers sont entièrement garantis pendant 1 an, quel que soit le lieu où se trouve votre bateau.

CARACTERISTIQUES :
longueur : 11,02 m
largeur : 3,02 m
couchettes : 6/7

AUTRES PRODUCTIONS :
EUROS 41' longueur : 12,35 m
MELTEM longueur : 16m

AMEL

17000 LA ROCHELLE - (46) 53.17.31
Centre d'Essais : Port Saint-Pierre
83400 HYERES - (94) 66.00.80

votre sécurité, votre confort : l'obsession AMEL

CIP 1028 nn