

SASU - Cabinet d'Expertise Maritime José FERNANDEZ
Expert Maritime – Consultant - Membre de la CNEMP
Membre du Collège Européen des Experts Maritimes de plaisance et Fluviaux



Les Terrasses d'Antibes LF1
357, Bd Pierre Delmas
06600 ANTIBES

Tél : 09 77 82 42 86
Port : 06 64 38 60 42

expertise.fernandez@wanadoo.fr

SGB FINANCE SA
69 avenue de Flandre
57 00 –MARCQ en BAROEUL

ANTIBES le 17/07/2020

RAPPORT D'EXPERTISE VEDETTE ANTARES 42 «CAIPI»



Mandant : SGB FINANCE SA
Dates de l'expertise : 08/07/2020
Lieu : Port Napoléon- St Louis du Rhône
Expertise à flot et à terre

CARACTERISTIQUES BATEAU :

Nom : « CAIPI »
Constructeur : SPBI SA
Type : Vedette
Modèle : Antares 42
Matériau : Polyester
N° CIN : FR-SPBCN093A515
Année de construction : 2015
Longueur de coque : 12,82 m
Largeur de coque : 4,04 m
Catégorie de conception : B

Moteurs (2):

Marque et modèle : Volvo Penta –D 6 -370
N° de série : A320808 & A320809
Puissance : 370 CV x 2
Carburant : GO

Identification du bateau :

N° d'immatriculation (matricule) : EW077044301 (EW077)
N° immatriculation : TL F24256R
Bureau du port d'attache : Toulon la Seyne bureau le 18/02/2015
Propriétaire : SGB FINANCE
Locataire : Sté CAIPI YACHTING

Mission :

Effectuer une expertise de la vedette « CAIPI » à la demande de SGB FINANCE afin d'évaluer son état technique et sa valeur au jour de l'expertise.

1) COQUE

a) Œuvres vives

Carène à la mise à terre : concrétions importantes sur l'ensemble coque, hélices, flaps ..
La carène a été nettoyée pendant notre constat.

Pas de constat de phénomène d'osmose.
Antifouling : pas de désordres visibles (type décrochage)
Pas de traces visibles de réparation

Transmissions :

Hélices : 4 pales, voir constat
Chaises d'arbres : voir constat
Bagues hydrolubes : voir constat
Sorties étambots : pas de désordres visibles

Flaps :

Marque : Volvo-QL
Type guillotine
Non testés en charge

Propulseur d'étrave :

2 hélices : pas de désordres visibles
Embase : pas de désordres visibles

Passes coque/crépines : pas de corrosion significative

Sorties échappements immergées : bon état visuel

Projecteurs sous-marins (5)

Protection cathodique :

- ✓ Hélices
- ✓ Safrans
- ✓ Propulseur
- ✓ Anodes tableau arrière

Constat :

- Jeu important sur les 2 bagues hydrolubes des chaises d'arbres : à remplacer
- Hélice bâbord : impacts sur les pales, à réparer impérativement
- Hélice tribord : pas de désordres visibles
- Joint autour de la fixation de la chaise d'arbre tribord : à refaire/vérifier aussi l'état de la chaise



Photos 1 et 2 : vue de la carène à la mise à terre



Photos 3 et 4 : pales endommagées

Les autres pales sont aussi légèrement impactées.

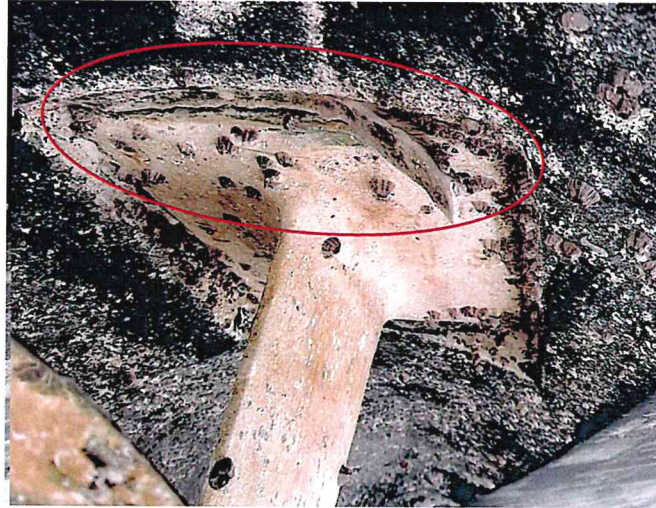


Photo 5 : chaise d'arbre tribord, joint à vérifier, à refaire

b) Œuvres mortes

Gelcoat : bon état

Bon état des bordés : bon état général (voir constat)

Hublots ouvrants de coque : voir constat

Listons : bon état

Constat :

- Armature du hublot de coque avant tribord, trace de rayure
- Pas de désordres sur les autres hublots.
- Impact sur le bordé avant tribord (zone du hublot)



Photo 6 : impact + rayures sur armature hublot

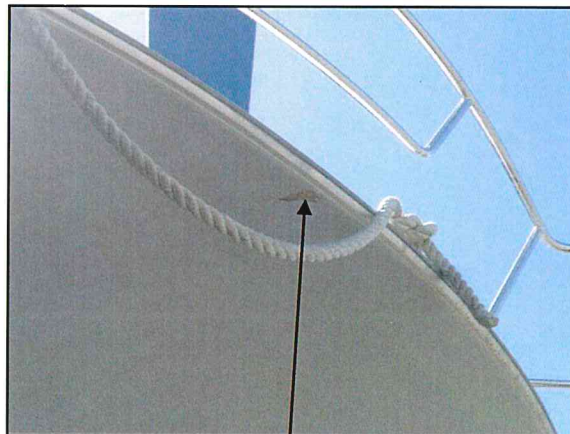


Photo 7 : impact

Tableau arrière :

Plate-forme revêtement teck : bon état

Bordure et liston : voir constat

Echelle de bain d'origine : voir constat

Echelle de bain amovible

Prises (2) de quai

Passerelle Bensenzoni : en état de fonctionnement

Constat et préconisation :

- Manque l'échelle de bain fixe : à remettre en conformité (voir photo)
- Bordure plateforme et liston endommagée sur la zone de l'échelle de bain, à réparer /changer le liston

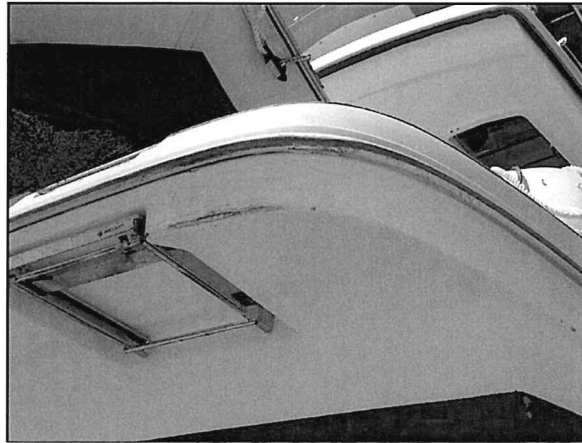


Photo 8 : manque l'échelle de bain /liston endommagé /bordure à réparer

2) PONT

Revêtement teck sur la plage arrière : bon état

Revêtement type pointe de diamant sur le reste du pont

Accastillage :

Rambarde inox + filière : voir constat

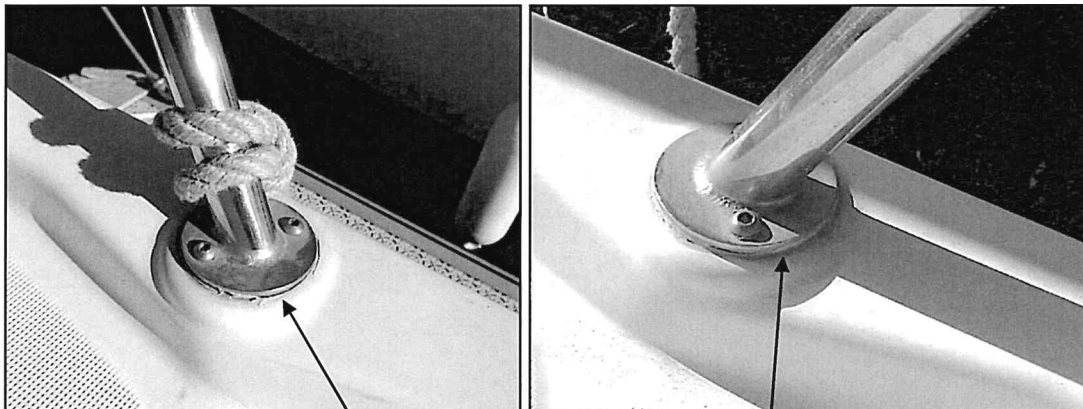
Taquets

Panneau de pont

Bon état général

Constat :

- Les embases de fixation des rambardes sont à vérifier en particulier la rambarde tribord.
- Il faudra refaire l'étanchéité avant de les resserrer.



Photos 9 et 10 : embases, les platines bougent

Appareils de mouillage :

Guindeau électrique de marque Lewmar

Ancre Lewmar Delta de 20 kg + chaîne de diamètre 10 + davier basculant

Main de fer : voir constat

Télécommande + commande poste de pilotage

Prise d'eau sous pression, voir constat

Baille à mouillage

Constat :

- Corrosion importante du réducteur du guindeau
- Main de fer coupée

- Connection prise d'eau corrodée



Photo 9 : corrosion réducteur



Photo 10 : prise d'eau corrodée



Photo 11 : main de fer coupée

Superstructures

Pare-brise avec essuie-glaces
Vitres latérales fixes + 2 ouvrantes
Trompe
Feux de navigation

Fly Brige :

Accès par escalier plage arrière
Panneau de fermeture
Pare-vent en plexiglas
Table + banquette
Siège pilote
Taud de soleil : voir constat

Poste de pilotage

Aide à la navigation :

- ✓ Ecran Raymarine Hybridtouch
- ✓ Afficheur pilote automatique Raymarine ST 70
- ✓ Compas de route

Divers :

Commandes : Propulseur /Flaps /guindeau
Tableau moteurs : instrumentations

Arceau :

- ✓ Radôme radar
- ✓ Antenne télévision
- ✓ Antennes : VHF/GPS
- ✓ Feux de navigation

Constat

- La bâche du taud sera à réparer et vérifier

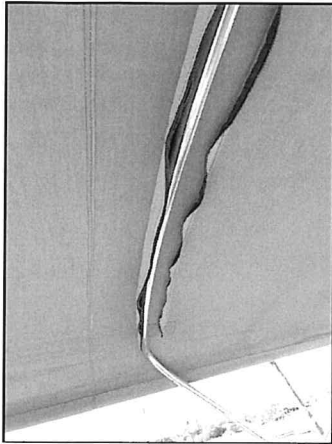


Photo 12 : fermeture HS

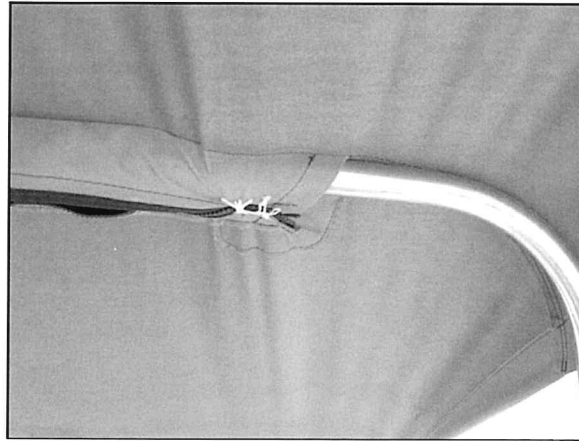


Photo 13 : bricolage

Cockpit/plage arrière :

Escalier d'accès au fly

Revêtement en teck : à nettoyer

Coffre de rangement

Compartiment gaz : tuyau à remplacer

Douchette

Ice Maker : voir constat

Panneau d'accès au pic arrière par escalier

Appareils de gouverne :

- ✓ Secteurs de barre
- ✓ Vérin commande
- ✓ Groupe pilote automatique
- ✓ Barre de liaison

Bon état général de l'ensemble

Matériels installés dans le pic arrière :

- ✓ Batteries
- ✓ Groupe hydraulique passerelle Bezenzoni
- ✓ Survie
- ✓ Différentiel 30mA
- ✓ Groupe électrogène
- ✓ Echelle de bain amovible
- ✓ Matelas extérieurs : voir constat

Liste non exhaustive

Constat et préconisation :

- Vanne prise d'eau de mer du groupe électrogène non fonctionnelle : à vérifier/remplacer
- Vanne prise d'eau climatisation : n'est pas manœuvrable (corrosion)
- Tous les matelas étaient stockés (amoncelés) dans le pic arrière sans aucune mesure de conservation. Ils sont humides et pour la plupart imbibés d'eau.
- Le minimum pour les sauvegarder serait si possible de les déhousser, laver les housses et sécher les mousses, (sous toutes réserves de faisabilité).
- La bordure de l'accès au pic arrière est cassée
- Mauvais état général de l'Ice Maker



Photo 14 : vanne groupe électrogène



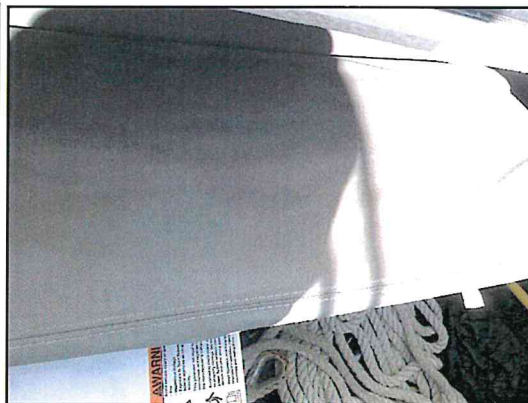
Photo 15 : vanne climatisation



Photo 16 : bordure cassée



Photo 17 : Ice Maker



Photos 17 et 18 : matelas



Photo19 : matelas

3) MOTEURS (2)

Marque et modèle : Volvo Penta –D 6 -370

N° de série : A320808 & A320809

Puissance : 370 CV x 2

Heures de fonctionnement :

✓ Tribord : 973

✓ Bâbord : 975



Tribord



Bâbord

a) Moteur tribord/bâbord :

Bon état visuel

Circuit eau brut :

Filtre eau de mer et vanne : vanne en état de fonctionnement

Pompe d'eau de mer : bon état visuel

Tuyauteries circuit eau brut et liquide de refroidissement : bon état visuel

Circuit de refroidissement :

Niveau correct

Pas de fuites visibles

Circuit gasoil :

Séparateur : oui

Filtres moteur : oui

Coupure réservoir : oui

Bon état visuel

Circuits électriques : pas de désordres visibles

Démarrateurs et alternateurs : pas de désordres visibles

Echappements : pas de désordres visibles

Silentblocs : bon état visuels

Extracteurs d'air (2)

Transmission :

Inverseur : Volvo

Modèle : HS80AE-8

Ration : 2,50

Niveau huile : voir constat

Presse étoupe : Volvo

Constat :

- Jauge inverseur bâbord trouvée en fond de cale
- Huile et eau dans les fonds de cale en particulier sur le moteur tribord



Photo 20 : jauge inverseur bâbord



Photo 21 : huile sous moteur tribord



Photos 22 et 23 : sous moteur bâbord eau + huile

Analyse :

- Il faut impérativement trouver la ou les causes de la provenance de l'huile et de l'eau.
- Vérifier pourquoi la jauge de l'inverseur n'était pas en place (oubli ou défaut de la jauge)
- Les moteurs ont 980 h : aucune facture d'entretien. Une révision des moteurs et des périphériques est impérative pour éviter des dommages.
- Des analyses d'huile moteurs sont en cours : prélèvements d'huile effectués moteurs chauds (20 minutes de fonctionnement)

4) INTERIEUR

Cabine armateur avant :

Panneau de pont

Hublots de coque ouvrants (2)

Couchage double

Rangements

Sous couchage, propulseur

Sous plancher :

Aspiration pompe de cale avec contacteur à niveau

Disjoncteurs : guindeau et cabestan

Constat :

- Cale avec huile en provenance du compartiment moteur
- Matelas en mauvais état



Photo 24 : cale cabine avant



Photo 25 : matelas

Cabinet de toilette

WC marin électrique
Hublot ouvrant
Douche

Cabine invité :

2 couchages
Hublots de coque ouvrants (2)
Placard avec tableau électriques DC
Accès compartiment moteur tribord
Accès local technique
Sous plancher : cuve eaux grises

Cabinet de toilette

WC marin électrique
Hublot ouvrant
Douche
Cuve eaux noires

Timonerie:

Aide à la navigation :

- ✓ Ecran Raymarine 120 W
- ✓ Afficheur pilote automatique Raymarine : ST 70
- ✓ VHF RAY couplée au transpondeur AIS 650
- ✓ Compas de route

Instrumentation moteur Volvo

Commande moteur
Commande : propulseur, flaps
Poste radio avec HP
Liste non exhaustive

Cuisine:

Réfrigérateur
Four
Plaque à gaz
Evier
Coupure gaz : four et plaque

Carré :

Table
Banquettes

Rangements
Télévision
Bon état général des boiseries/selleries/vaigrages.

Local technique :

Accès cabine arrière + descente cabines

- ✓ Réservoir d'eaux noires avec macérateur
- ✓ Pompes de cale (2)
- ✓ Pompe lavage pont (guindeau)
- ✓ Pompe hydrophore
- ✓ Pompe WC
- ✓ Désembueur pare-brise

Liste non exhaustive

Constat et préconisation :

- Vanne et passe coque sortie eaux noires : à remplacer



Photo 26 : corrosion

5) ELECTRICITE

Circuit D/C :

Tableau général dans la coursive cabines + tableau de connexion dans la cabine invité

Coupe-circuits électriques

Batteries :

- ✓ Moteur : 6 de 12 V 50 A (propulseur ?)
- ✓ Groupe : 1 de 12 v
- ✓ Service : 2 de 12 V 140 A

1 chargeur Cristec 12 V/25A

Aide à la navigation et confort à bord

Propulseur d'étrave

Marque : Quick

Climatisation : Cruisair

Testé en charge, fonctionne

Circuit AC :

Tableau général dans la coursive cabines

Prise de quai

Différentiel 30 mA

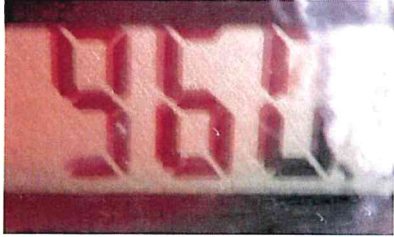
Prises

Groupe électrogène :

Marque ONAN

Puissance : 9,5 kva

Heures de fonctionnement : 960 h



Filtre d'eau de mer avec vanne (voir photo 14)

Séparateur gasoil : oui

Testé en charge

Constat :

- Sulfatation échangeur
- Corrosion échappement



Photo 27 : échangeur, sulfatation



Photo 28 : échappement

6) MATERIEL DE SECURITE

Mouillage : oui

Assèchement :

Pompes électriques : 2, forcée et automatique

Pompe manuelle : 1 (cockpit)

Incendie :

A réviser entièrement et mettre en conformité

Tirettes des extincteurs moteurs dans la timonerie

Constat et préconisation

- Remplacer les extincteurs à poudre (périmés) par des extincteurs type FM 200

Coupures gaz : oui

Echelle de bain

Radeaux de survie : voir ci-dessous

Pas de carnet à bord

Validité dernière révision : janvier 2018, à réviser



Constats et préconisations :

- Réviser/remplacer les extincteurs
- Vérifier carnet survie
- Changer le tuyau de gaz

Le matériel de sécurité doit être conforme à la législation en vigueur suivant la catégorie de navigation du pavillon et sous la responsabilité du propriétaire ou chef de bord

7) ANNEXE ET MOTEUR HB

Marque et modèle : Bombard –Max 3 Aero

Moteur Mercury 3,5 CV : pied d'embase recouvert de concrétions



Photo 29 : carène recouverte de concrétion

8) CONCLUSIONS

Les travaux à réaliser impérativement sont :

- ✓ Moteurs et inverseurs et périphériques (cause huile dans les fonds et jauge inverseur en fond de cale)
- ✓ Révision du groupe électrogène
- ✓ Mise en conformité des extincteurs
- ✓ Réparer l'hélice bâbord
- ✓ Remplacer les bagues hydrolubes
- ✓ Vérifier le joint de l'arbre d'hélice tribord
- ✓ Resserrer les embases des rambardes
- ✓ Vannes

Liste non exhaustive.

Autres points à effectuer :

- ✓ Matelas
- ✓ Taud
- ✓ Nettoyage complet (intérieur et extérieur)

Cette évaluation consiste en un examen visuel et non destructif des composantes principales du bateau destiné à déterminer une estimation globale de la valeur technique et vénale au jour de l'expertise.

Elle ne saurait être considérée comme une expertise technique complète et notamment sur l'état interne des éléments mécaniques.

Une expertise complète demanderait de nombreuses investigations techniques, essais, sondage, prise de compression, etc. ... nécessitant une préparation spécifique du bateau et ses accessoires.

Ce rapport contient 15 pages et 2 pièces jointes.

En foi de quoi, nous déposons ce rapport d'évaluation pour servir et valoir ce qui de droit sans préjuger des revendications des parties et sous des plus expresses réserves des parties et vices cachés.

Fait et clos à ANTIBES le 18/07/2020.

A handwritten signature in black ink, which appears to read 'José Fernandez', is written over a circular professional stamp. The stamp contains the text 'Ordre National des Experts', 'EXPERT', the number '109', and 'M. M. V. V.'.

José FERNANDEZ