

Guide d'achat du B14



Numéros des bateaux :

Série des 100 : Le nom d'origine est l'Exocet, construit par Starboard en Australie et importé en Grande-Bretagne. Le tangon était fixe, mais la plupart de ces bateaux ont été modifiée pour y adapter un tangon rétractable. Ils ont également un système de prise de tension du mat, positionné sur le pont. Plusieurs bateaux ont adapté l'anneau d'étai. Les détails pour cette adaptation sont disponibles sur le site de la classe. Les coques peuvent être de différentes couleurs.

Série des 300 : Certains de ces bateaux ont été importés d'Australie et proviennent de différents constructeurs. Les coques provenant de Hong Kong sont légèrement différentes des standards australiens et sont plus rigides. Les coques sont de différentes couleurs, souvent peintes.

Série des 600 : Construites par Paul Young de chez Rondar. La majorité des coques sont produites entre 1995 et 1998 avant le mondial de 1998 à Weymouth. Certains bateaux (de 644 à 658) sont en epoxy. Les autres sont en polyester. Les coques sont colorées. Vers le n° 672, les bateaux sont commercialisés par le chantier RS jusqu'au n° 754 (Tous les bateaux vendus par RS sont en polyester).

De 700 à 754 : Construits par Paul Young de chez Rondar, après le mondial de 1998. Les coques sont colorées.

De 755 à 787 : Construits par le chantier Ovington de 2001 à 2010. La principale modification est l'ouverture créée dans le pont, permettant d'accéder au tangon, et qui renforçât le bateau. Les coques sont blanches et en epoxy.

A partir de 788 : Construits par Seavolution/Synthesize à partir de septembre 2011. Les quelques modifications, par rapport aux coques Ovington, sont l'emplacement de la barre du bas sur les ailes, et le réalignement du puis de dérive. Les coques sont gris clair.

Guide d'achat du B14

B14

Folio 1/3

M. Barnes
Octobre 2011

Les points à regarder :

Les voiles : Elles ont connues plusieurs évolutions. En 1998, la surface totale était plus petite qu'actuellement, et les bateaux les plus anciens les utilisent comme voiles d'entraînement. En 2001 « Ullman Sails » (Ian Simkins) commença à chercher les limites et les plans de voiles modernes apparurent. Ces voiles sont facilement identifiables par leur couleur gris foncé. « Norths Sails » et « Hydes » n'étaient pas loin derrière avec des tissus respectivement blancs et oranges. L'évolution suivante fut la coupe LMG05/LJG03 de chez North, en kevlar AXT de couleur grise. Dynamic Sails (Dave Dobrijevic) arrive sur la scène en 2008 et il y a maintenant 3 différents voiliers (North, Hyde et Dynamic). En 2007, Dynamic poussa la limite au maximum de ce que permet la jauge, et North répondit avec les coupes LGM06 et 08 pour la GV. En 2009 Ullman revient dans la classe avec un foc en dacron et un GV avec une surface importante dans les hauts.

Les formes des spis sont toujours d'actualité pour les principaux voiliers. A noter que North commercialise maintenant 2 formes de spi : Le célèbre SS04 (volumineux) et le RS2 inspiré des derniers spis australiens (champion du monde en titre), plus plat.

Le mat : Il est d'origine en aluminium avec le dernier tiers en fibre de verre, la classe a adopté le mat carbone en 2005. Les mats aluminiums sont cependant toujours disponibles chez Allspars à Plymouth. Les points à vérifier :

- Le mat ne doit pas être cintré au repos. Tendre la drisse de GV au niveau du vit-de-mulet. La drisse doit être complètement "collée" à la ralingue du mat.
- Absence de fêlures de compression au niveau de la fixation des ferrures de barre de flèche. Si la ralingue est décollée, elle peut être fixée avec de la colle sans problème. Sur les mats carbonés, chercher également les fêlures de compression au niveau des barres de flèche et de la fixation des haubans/étai. Cela est réparable, mais peut être couteux.

La bôme : Elle a été modifiée en 2001 suite aux nombreuses casses occasionnées par l'augmentation des surfaces dans les hauts de la GV. Vérifier que le vis de mulet coté bôme est le bon en fonction du mat alu ou carbone. Vérifier qu'elle n'est pas cintrée. Dans ce cas, il est possible d'acheter le tube nu et de l'équiper.

Le tangon : Sur les coques Rondar, vérifier le tube intérieur (pas de corrosion et poulies en bon état). Pour cela il est nécessaire de démonter complètement le système de sortie de tangon. Pour le tangon en lui même, vérifier s'il n'y a pas de fêlures à l'endroit où il appuie sur la coque lorsqu'il est complètement sorti.

Guide d'achat du B14

Folio 2/3

M. Barnes
Octobre 2011



Les ailes : Il existe des ailes en alu et en carbone. Les ailes alu ont évolué en 2005. Elles sont plus rigides et possèdent des fixations en T au niveau de la barre du bas. Certaines ont même ces fixations en T au niveau de la barre du haut. Si le bateau navigue régulièrement, le principe de base est de changer les jambes tous les ans, en préventif. Cela n'est pas très coûteux et facile à faire. Lors de la prospection, demander la date du dernier changement, surtout la jambe avant.

Pour les ailes carbonées, rien de spécial à vérifier sinon un éventuel écrasement des jambes au niveau de l'appui sur les coques. Le tube doit être à au moins 8 mm au dessus du liston.

Le safran : Les premiers, et encore nombreux, ont des lames pivotantes. Surveiller la présence de fêlures au niveau des vis de fixation.

La dérive : Rien de particulier à part la présence, non souhaitée, de fêlures au niveau de l'appui de la dérive sur le bas du puis de dérive. Certaines sont encore en bois. Vérifier qu'elles ne soient pas délaminiées.

La coque : Vérifier les points suivants :

- La barre de support de safran ne doit pas être exagérément corrodée.
- Les soudures de l'anneau d'étai ne doit pas présenter de faiblesses
- Les renforts de cadène (sous le liston), et leurs fixations doivent être en bon état
- Les fixations du pied de mat et des « cornes » de fixation des ailes au fond du bateau doivent être saines.
- Jonction entre la coque et le pont au niveau du liston.
- Puis de dérive.
- Sur les coques Ovington équipées d'ailes carbonées, vérifier la présence des nouvelles « cornes » de fixation des ailes (plaque inox ou bronze).

Tension du gréement : Vérifier que le bateau tient bien la tension du gréement. Mettre le mat sous tension (35-37 dans les haubans, 25 dans l'étai avec un tensiomètre LOOS). Attendre 20 minutes et vérifier que la tension soit la même. Toujours sous tension, vérifier l'état du liston au niveau des haubans.

La plupart des B14 fabriqués naviguent toujours. Donc la plupart des problèmes peuvent être résolus avec un peu de temps et de réflexion. Le forum du site de la classe est une bonne source de solutions. Participer à des régates avec d'autres B14 permet de rencontrer des personnes qui pourront vous aider.

Mark Barnes,
Technical Officer,
B14 European Class Association.
Traduction : Jean-Baptiste PERIE

Guide d'achat du B14

Folio 3/3

M. Barnes
Octobre 2011

