

LA PUISSANCE A L'ETAT PUR

design by

JUAN KOUYOUMDJIAN

K 650



equipped by



KARVER
sailing experience

UN BATEAU PUISSANT



Le K6.50 se démarque par son design sans compromis destiné à lui apporter un maximum de puissance.

Les trois points clés du travail sur la puissance sont les suivants :



Gréement

il est « boosté », avec une grand'voile à grand élanement, un mât reculé et aussi haut que possible pour atteindre un tirant d'air hors normes (11 m) et un grand génôis, **une surface 30% plus importante qu'un 6,50 classique font du K6.50 un racer redoutable à toutes les allures.**

Carène

elle est résolument moderne et découle des modèles obtenus en travaillant sur les VO70'.

Les bouchains sont vifs et la largeur est maximum (2.50 m).

Appendices

un travail spécial a été effectué sur le plan de dérive pour permettre plusieurs choses : avoir un plan de voilure et un mât démesurés et obtenir une raideur propre aux voiliers de la course au large. **Rapport de lest supérieur à 50% et 2.70 m de tirant d'eau !**

Le bateau devrait planer au près à partir de 10 noeuds de vent !

DESSCRIPTIF



Mat aile carbone

GV a corne et a grand élancement

Grand génois

Etais réglable

Génois sur enrouleur KARVER

Bôme carbone

Bout dehors carbone orientable

Accastillage KARVER

Double safrans

Carène à bouchains vifs

Dérive lestée relevable en plomb de 2,7m

DESSCRIPTIF ET INVENTAIRE STANDARD 2008



Architecte	Juan Kouyoumdjian
Longueur	6.5 m
Largeur	2.5 m
T.eau	0.60/2.30 m
Poids	685 Kg
Surface GV	23 m ²
Surface Genois	17.5 m ²
Spi	52 m ²



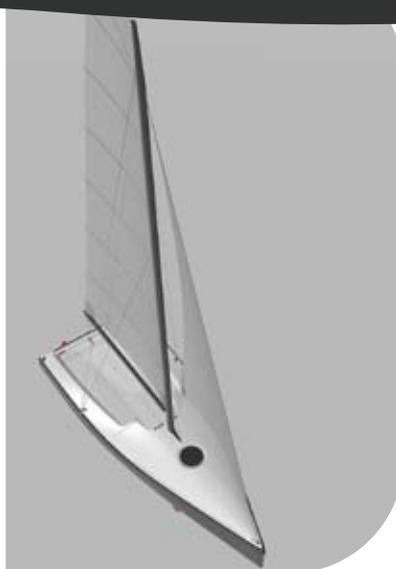
CONSTRUCTION

- la coque et le pont sont construits en sandwich mousse – fibre de verre réalisé en infusion avec de la résine vinylester sur moule femelle
- la résine vinylester et la finition de coque en gel coat permet une très bonne résistance à l'osmose
- la structure intérieure et le puits de dérive sont réalisés sur moule femelle et rapportés, colles et repris en fond de coque
- dérive relevable en plomb, finition époxy, poids et profil contrôlés
- 2 safrans construits en moules femelles en fibres de verre, mousse et résine époxy

PLAN DE PONT

- cockpit large avec 2 longs cales pieds
- écoute de solent mouflées avec réglage symétrique sur palan fin
- 2 rails transversaux pour réglage point d'écoute de solent
- double safrans (fibre de verre, époxy) sur tableau arrière, barre centrale carbone et réglage du parallélisme
- simple filière en spectra soutenue par 2 chandeliers avec jambes de force et un balcon arrière par côte
- panneau de pont rond sur plage avant
- cadènes d'étais et de haubans en inox
- femelots de safrans en inox
- trappes arrière d'inspection étanches en plastique
- 2 poches à bouts latérales et un grand sac central (spi et rangement petit équipement)

DESSCRIPTIF ET INVENTAIRE STANDARD 2008



MAT ET GREEMENT

- mat aile rotatif en carbone pose sur une rotule sur le pont
- bout-dehors orientable en carbone : manœuvrable depuis le cockpit, sous barbe automatique
- bôme carbone
- solent sur emmagasineur Karver
- quête de mat et tension de guidant de solent réglables par palan fin
- étais textile

ARMEMENT

- 1 drisse de GV en spectra
- 1 drisse de solent en spectra et palan fin
- 1 drisse de spi en spectra
- 2 écoute de solent et palan fin
- 2 écoute de spi
- 1 écoute de GV et palan fin
- 1 cuningham de GV
- système de manœuvre et d'orientation du bout-dehors
- système d'orientation du mat
- palan de manœuvre de derive
- 1 étais textile
- 2 haubans et 2 bas haubans en cable

OPTIONS

- remorque
- coque gel coat couleur

Un bateau complet

En plus de celles énoncées ci-dessus, le reste des caractéristiques techniques du bateau est à la hauteur de ses aspirations et respecte les évolutions utilisées en course au large et régates au niveau (type ACC et TP52) : grand'voile à corne, mât aile en carbone, bôme en carbone, bout-dehors orientable en carbone, étais réglable, deux safrans, dérive en plomb.

Une équipe expérimentée

Architecte : **Juan Yacht Design** (Valence, Espagne)
Accastillage/Plan de pont : **Karver Systems** (Honfleur, France)
Construction : **Martinolli Marine** (Buenos Aires, Argentine)



ABN - AMRO (DR)



J. Kouyoumdjian (DR)

Quelques mots sur le chantier...

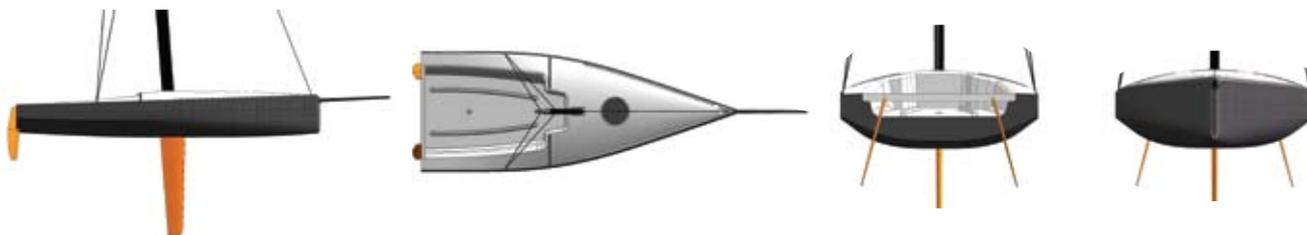
Le chantier a été choisi pour son expérience et son professionnalisme. Martinolli Marine a déjà produit **plusieurs bateaux de course haute technologie** dont quelques TP52.

Un monotype accessible et universel

Le K6.50 est destiné à tous les amateurs de sensations fortes sur l'eau. Il est simple à mettre à l'eau, équipé avec de l'accastillage fiable et construit pour faire face aux contraintes d'une utilisation intensive en régates.

La société responsable de sa distribution et de la gestion de la classe (le destin premier du K6.50 est d'être un monotype de régates) promet un circuit de régates fourni et relevé. 12 bateaux ont déjà été commandés, dont 5 par des professionnels du nautisme.

Le dernier – et non des moindres – des avantages du K6.50 est son prix : aux alentours de 35 000 €.
Les premiers K6.50 navigueront dès Mars 2008.



► Contact informations :

[contact@fu\(?\)boats.com](mailto:contact@fu(?)boats.com) si possible de l'avoir rapidement sinon contact@karver-systems.com

Liens :

www.juanyachtdesign.com
www.karver-systems.com