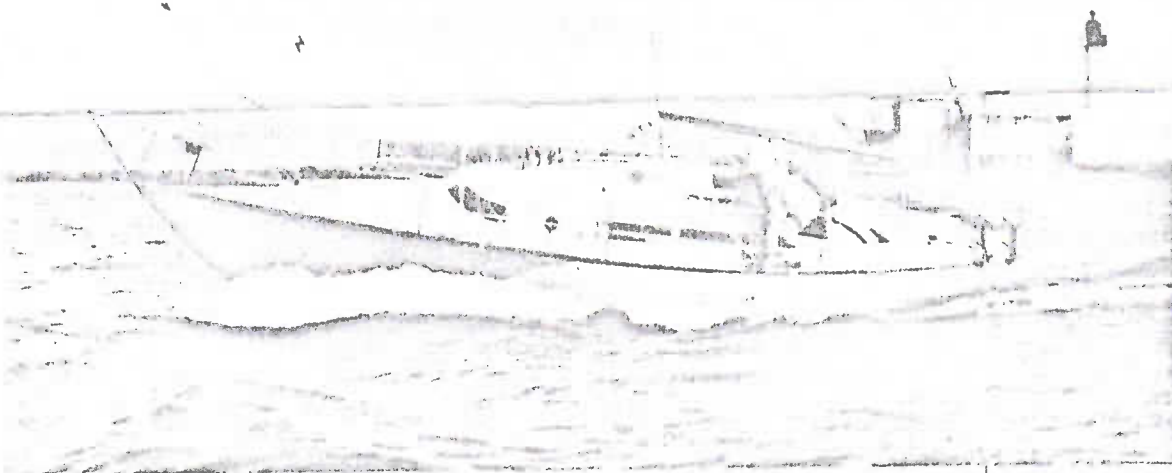
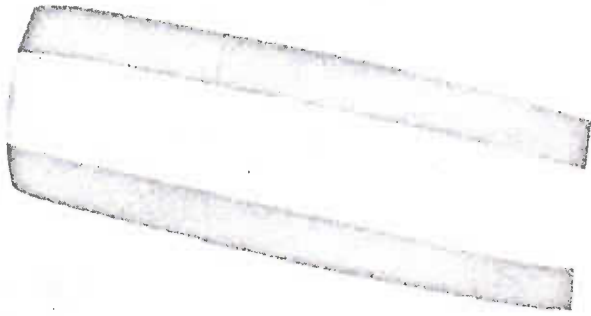


S I R O C C O



C'est que nous sommes quelques uns à savoir que la voile reste un des derniers moyens susceptibles de rendre à l'homme sa liberté et sa dignité"

Gérard BORG

Architecte
Angus S.
PRIMROSE

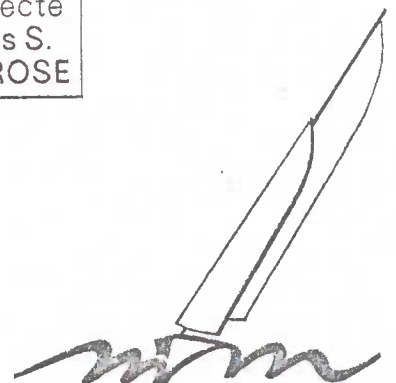
CARACTÉRISTIQUES

Longueur H.T.	9,65 m
Longueur coque	9,35 m
Largeur maximum	2,82 m
Profondeur	6,70 m
Longueur tirant d'eau	1,68 ou 1,38 m
Hauteur sous barrots	1,78 m
Poids déplacement	3 tonnes
Poids lest	1.400 kgs
Réservoir d'eau	130 l.
Réservoir combustible	28 l.
Étréchettes	4/5
Équipement douane	6,71 tx.

Moteur Diesel VOLVO M.D. 1 = 7 CV
ou M.D. 2 = 16 CV

SUPERFICIE DES VOILES

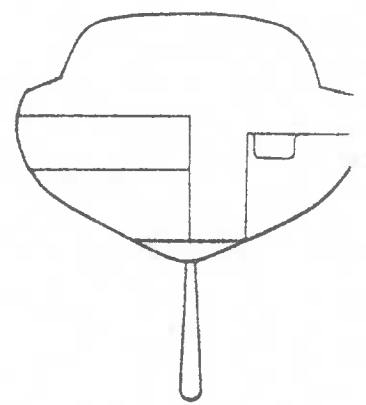
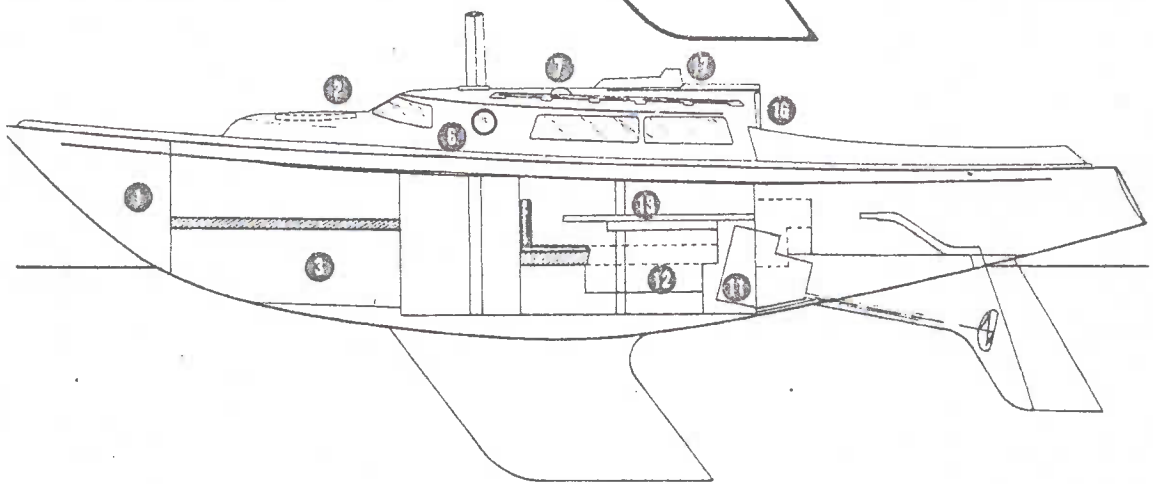
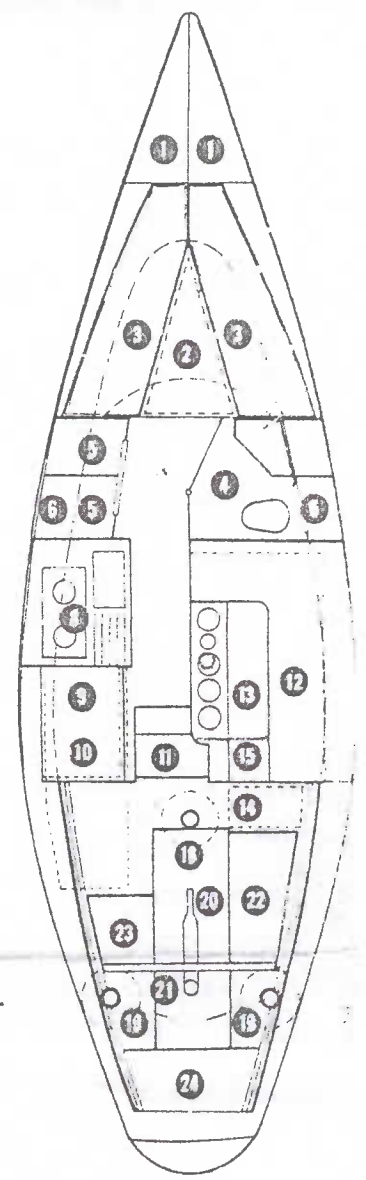
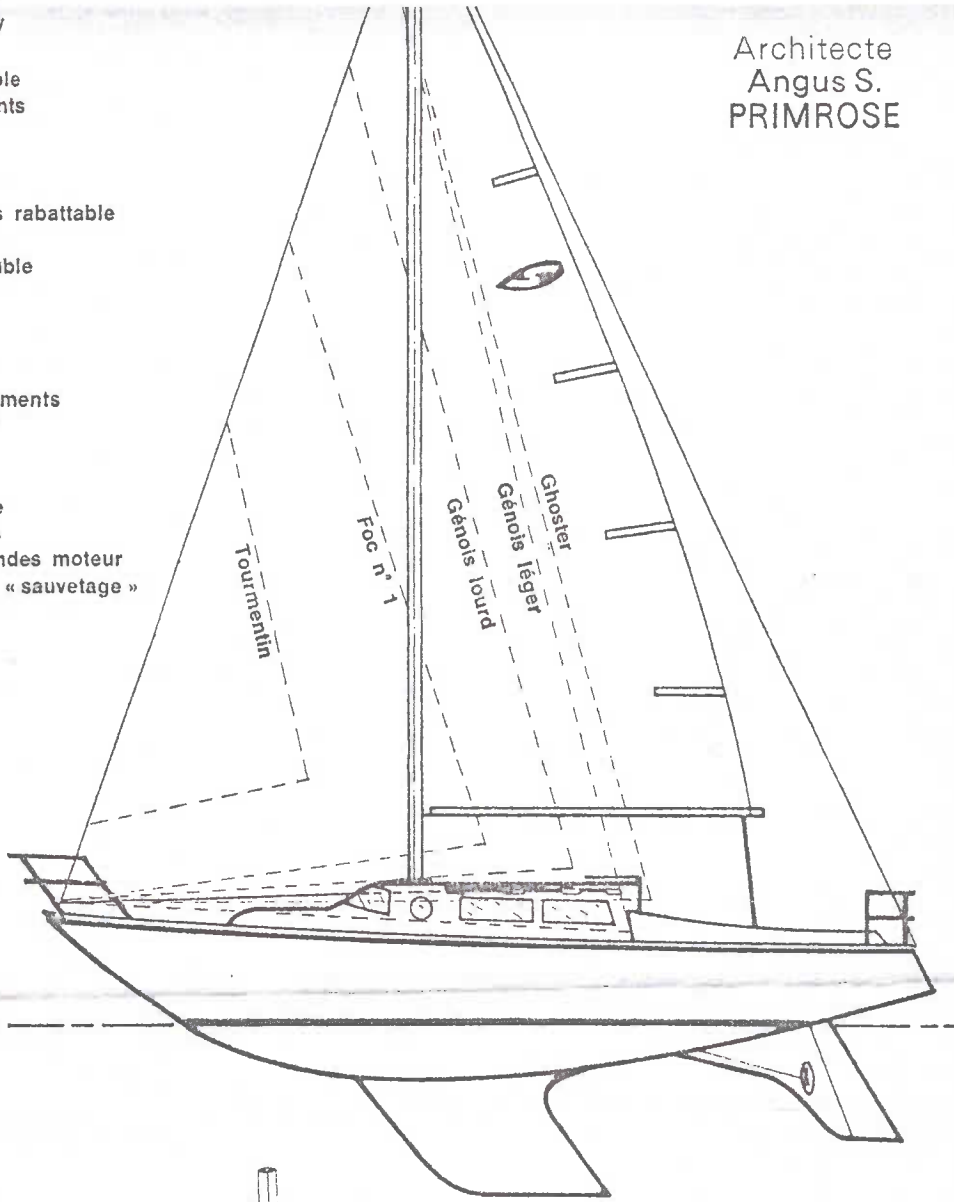
Grand'voile	13,00 m ²
Génois léger	30,90 m ²
Ghoster	30,90 m ²
Génois lourd n° 1	26,30 m ²
Génois lourd n° 2	21,00 m ²
Foc n° 1	14,80 m ²
Tourmentin	5,00 m ²
Spinnaker	70,00 m ²



MANUFACTURAS
mistral SA
RUBI (Barcelona)

- 3 Couchettes AV
- 4 Toilette
- 5 Penderie double
- 6 Hublots ouvrants
- 7 Aérateur
- 8 Cuisine
- 9 Couchette
- 10 Table à cartes rabattable
- 11 Capot moteur
- 12 Couchette double
- 13 Table repas
- 14 Glacière
- 15 Bar
- 16 Descente AR
- 17 Tableau instruments
- 18 Winch génois
- 19 Winches spi
- 20 Barre
- 21 Barre d'écoute
- 22 Soute à voiles
- 23 Coffre/commandes moteur
- 24 Compartiment « sauvetage »

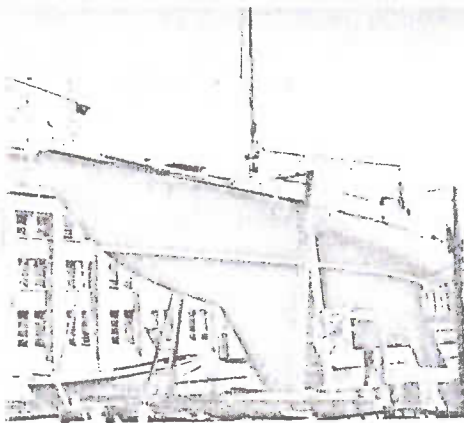
Architecte
Angus S.
PRIMROSE



PRINTED IN FRANCE OFFSET RICHARD TOULON 0001 G - PHOTOS P.A.

AGENT GÉNÉRAL
Cdt. J - M. PLICHART
3, Avenue de la Victoire
83 - TOULON
Tél. (94) - 92 - 14 - 88

AGENT



Effritement de la monnaie, instauration puis aggravation des taxes... le beau rêve s'est éloigné. Le voilier hauturier qui permet d'attendre avec sérénité le bulletin météo ne monte pas au vent de votre bouée.

Peut-on infléchir sa course ?

Le chantier espagnol
MANUFACTURAS MISTRAL
 s'est appliqué à torturer pour vous les
 traditionnels paramètres :

■ **Dimensions** : chaque mètre supplémentaire coûte très cher, mais il n'est pas question de descendre en dessous d'une certaine taille pour ne pas amoindrir les qualités nautiques et le confort.

■ **Matériau** : il ne faut pas considérer seulement le prix d'achat, mais aussi valeur de revente, budget entretien, longévité et robustesse.

■ **Architecte Naval** : le bateau doit plaire d'emblée, donc se révéler aussi excellent, sûr, rapide, élégant et confortable que possible. Il n'y a pas de meilleur moyen de réunir ces critères que de faire appel à un architecte de renommée mondiale dont la signature s'impose.

Mais, c'est grâce à des atouts qui lui sont propres ou inhérents à sa localisation que vont resurgir vos meilleurs projets :

■ **Vocation internationale** autorisant une production régulière calculée pour l'amortissement optimum des moules.

■ **Excellente image de marque** doublée d'une gestion rigoureuse où rien de superflu ne vient grever le prix des bateaux.

■ **Main-d'œuvre qualifiée** et affinée par la tradition maritime moins onéreuse que dans les pays plus industrialisés.

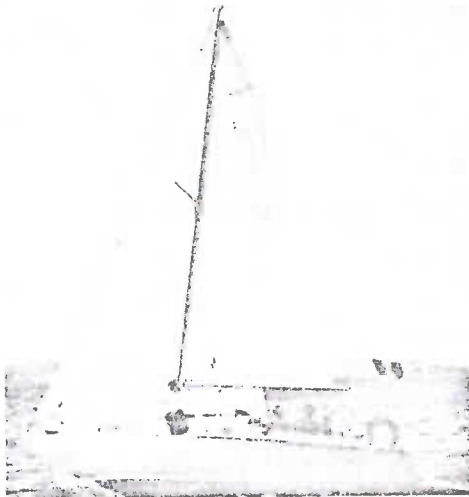
■ **Soutien officiel du Gouvernement** à l'exportation.

■ **Enfin, pour ce qui concerne plus particulièrement la France**, sa proximité de la frontière.

Voilà pourquoi, nous croyons vous avoir fourni le moyen de concrétiser enfin votre rêve avec le SIROCCO, merveilleux voilier de course-croisière que nous avons la joie de vous présenter.

LE PORTRAIT DU SIROCCO :

Il est caractérisé par 6 dominantes. C'est un voilier :



■ **moderne** : d'une esthétique incontestée, frégatée, large. Pour le coureur, il a été dessiné d'après les données de la jauge I.O.R., pour le croiseur son « carré » traité en studio entièrement revêtu de boiseries apporte l'indispensable « chaleur ».

■ **rapide** : il est dû au crayon d'un architecte spécialiste des carènes de course. Il suffit d'ailleurs de contempler cette dernière pour en être persuadé. Le niveau « half-ton cup » est l'objectif que nous nous sommes fixé au sein de la classe V - I.O.R.

■ **robuste** : construit en tissus de verre haute résistance et résine de polyester, son large échantillonnage, la solidité des points fixes et le sérieux de la fabrication libèrent l'esprit de l'équipage à la mer. Il est conforme aux normes de sécurité françaises.

■ **sûr** : à sa solidité s'ajoute sa facilité de manœuvre, sa remarquable remontée au vent, son étonnante raideur à la voile.

■ **confortable** : si les éléments raideur à la voile et décoration y participent déjà, vient s'y ajouter une disposition particulièrement fonctionnelle : il n'y a rien à rabattre, personne à déranger pour circuler, pas de manipulation laborieuse pour se reposer. Toilette et cuisine sont vastes. La glacière de très grande capacité se charge depuis l'extérieur, son compartiment à glace peut être isolé en cas de transformation en réfrigérateur. Le cockpit est extrêmement vaste.

■ **économique** : non seulement le rapport « prestation/prix » est remarquablement favorable, mais la conjonction, polyester, acier inox et teck, et seulement ces 3 matériaux à l'extérieur, fait qu'aucun entretien n'est nécessaire, pas même quelques vernis à restaurer.

■ **coque** : le frégatage participe à stabilité puissance. La carène d'une grande pureté, magnifiques lignes d'eau se révèle par 7 temps ou dans le clapot. La stabilité de rc est assurée par un important aileron qui rantit en outre une parfaite tenue du gouail très profond et non compensé. Il existe 2 versions d'une quille rapportée, boulon et stratifiée, correspondant à des tirants différents adaptés au lieu d'utilisation.

■ **gréement** : sloop classique à foc en 1 Gréement dormant en câble monotonon à ridoirs sertis acier inox. Mât en alliage lé anodisé avec rail de tangon, Winch de gr voile et poulies de retour des drisses de et de spi vers le cockpit. Bôme à ris.

■ **pont et roof** : balcons et filières acier ceinturant le pont. A l'avant, 2 coffres à mlage indépendants avec couvercles. Le quet pour tourner le mouillage est forter dimensionné. Le capot du poste avant dég complètement un orifice sans aspérité. Si capot de descente au « Carré », un tab de bord est destiné à recevoir les instrum A l'arrière du roof à Td, 2 winches per tent les manœuvres de foc et de spi depu cockpit. Par souci de sécurité et d'étanch de toutes les ouvertures vitrées seuls 2 blots sont ouvrants. De plus, un aérateur bouche au-dessus de la cuisine et pour vers tropicales un capot supplémentaire vrant translucide peut être installé à l'ar du mât.



■ **cockpit** : auto-videur de 2,40 m. de gueur. L'équipage en entier y trouve ; sans difficulté. Le winch de foc central lite les manœuvres. Le régieur de spi rière la barre d'écoute ne gêne nullement barreur et dispose de 2 winches. Le contiment transversal arrière également videur est destiné à recevoir le dingh sauvetage. Dans l'immense coffre Td t les voiles, manœuvres, défenses, table cockpit... trouvent leur place. Le coffre bord contient les commandes du mote son tableau de bord ; il peut recevoir le tériel volant de sécurité, le jerrycan d serve... La barre rabattable sur le forrage intégralement le cockpit au mouil 8 convives peuvent alors prendre place à d'une table pliante amovible.

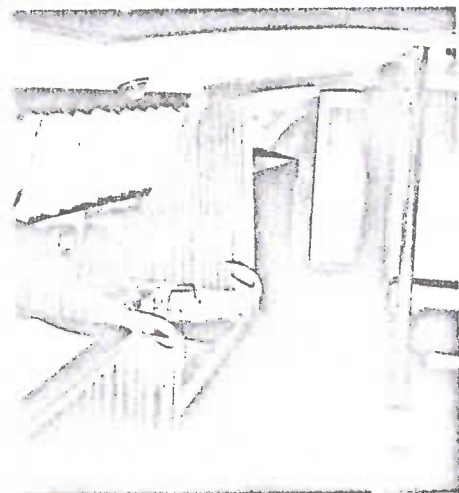
« Carré » : le capot moteur amovible avec coule permettant d'accéder aisément aux ornes de démarrage par temps froid du diesel isolation sonore sert de marches. On y accède successivement à babord :

une couchette que le skipper semble particulièrement affectionner à la mer, avec différents équipements qui lui permettent de conserver les cartes en service, un compartiment d'intervention rapide ainsi que l'abondante documentation réglementaire. Au-dessus, à hauteur suffisante pour ne pas constituer une gêne, la table à cartes rabattable peut recevoir les cartes en service, un compartiment spécial étant consacré à celles en réserve. La partie encastrée de la couchette comporte un « trou d'homme » d'accès à la face arrière du moteur et à la ligne d'arbre.

une cuisine : implantée dans le milieu, en face d'un siège, d'une vitre et d'un aérateur, elle a été l'objet de toutes les attentions. Le réchaud disposé longitudinalement, suspendu est à 2 feux avec un large cadre réglable anti-roulis et peut recevoir conjointement 2 marmites. Un plan de travail permet de préparer la cuisine aisément. L'évier profond et large est alimenté en eau douce par une pompe électrique automatique, en eau de mer par une pompe à main et même en cas de besoin, l'eau provient de la glacière peut être récupérée par la dernière. Sous le bloc cuisine sont dissimulés, vaisselier, tiroirs pour couverts et matériel, espaces de rangement pour batterie cuisine et bouteilles.

Le Salon : grâce à une grande largeur et une course décalée, l'important espace dégagé permet l'installation d'un ensemble élégant, confortable, pratique et isolé par le fait qu'il n'est pas traversé par le couloir et qu'il se trouve légèrement surélevé, ce qui entre autres permet au travers des vitres de ne rien perdre du spectacle extérieur sans avoir à se lever de son siège. La longue banquette garnie par la disposition en « L » se convertit en couchette double par simple déplacement d'un dossier. Une table rabattable à nature fixe solidement ancrée, avec orifices pour recevoir les verres, permet à tout l'équipage de prendre les repas en commun. Un accès tantôt coursive autorise 2 couverts supplémentaires. Le bar et la glacière sont à portée de main sans avoir à déranger quiconque. De vastes équipements tout au long de la coque et de très grands coffres sous les banquettes permettent de rationaliser les rangements.

Les boiseries recouvrent entièrement les parois du « Carré » et tout en créant une ambiance confortable et intime donnent du caractère au yacht.



■ toilette : il est paradoxal que l'équipage qui vit dans un espace restreint, ne dispose généralement pas du confort nécessaire à ses ablutions. Outre une quantité d'eau acceptable, il requiert de l'espace suivant les 3 dimensions. Il y a dans le cabinet de toilette du SIROCCO la même hauteur sous barrots que dans le « Carré » et l'on dispose d'un grand lavabo fixe, d'une douche téléphone, l'accès des W.C. marins est aisé, enfin il est parfaitement isolé par une porte et aéré par un hublot ouvrant. Son utilisation n'entrave aucunement la circulation à bord.

■ penderie : l'un des compartiments est destiné à recevoir robes et costumes, l'autre les cirés, l'eau de ruissellement s'évacue à la cale. Une pompe d'épuisement à double effet implantée à cet endroit permet de rejeter cette eau ainsi que celle de la douche. La penderie est protégée par un rideau plastique à fermeture à glissière.

■ poste avant : éclairé par la vitre frontale et équipé d'un panneau d'accès particulier, le poste avant dispose de 2 grandes couchettes. Une partie amovible du plancher permet avec le coussin destiné à cet usage de compléter le triangle des couchettes, ménageant ainsi une vaste surface de repos. Équipements et coffres sont en nombre.

■ moteur : le SIROCCO est présenté avec un diesel VOLVO de 2 puissances différentes suivant l'usage que l'on veut en faire ou encore sans moteur.

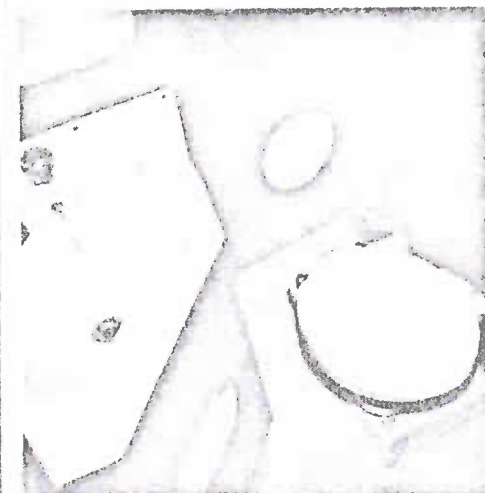
Le montage du VOLVO est particulièrement soigné : suspension souple, manchettes inox, isolation sonore, témoins de lubrification et de charge, accessibilité de tous les organes, manettes protégées des embruns, commande à distance sous gaines souples, démarrage électrique et manuel, etc.



Dans sa version sans moteur, il peut soit rester, soit recevoir un Hors Bord, le coffre arrière est alors transformé en puits, soit être équipé par le propriétaire du moteur à essence ou diesel de son choix.

■ électricité : la batterie de 12 V/80 AH située sous la couchette Bd. AR. alimente outre le moteur, la pompe à eau douce, les feux de navigation et de mouillage, les 8 plafonniers intérieurs, éventuellement le projecteur de mât et des instruments électroniques.

■ sécurité : la construction et tous les éléments relevant de la sécurité sont conformes à l'Arrêté du 28-2-69 fixant les modalités d'application du Décret n° 69-216 relatif à la sécurité et à la navigation dans les eaux maritimes des navires de plaisance d'une longueur inférieure à 25 m.



Le SIROCCO a été approuvé par la COMMISSION NATIONALE DE SÉCURITÉ sous le n° 88, le 24 novembre 1970.

La magnifique carène et le plan de voilure du SIROCCO dessinés par Angus PRIMROSE pour la course au plus haut niveau sont une garantie de vitesse pure et de remontée au vent. Construit en stratifié de polyester, par MANUFACTURAS MISTRAL, c'est un gage de robustesse et de sécurité. Aménagé pour la grande croisière, moderne, élégant, rapide, sa hauteur sous barrots jusqu'à et y compris dans le compartiment toilette, son « studio » particulièrement réussi, son prix des plus avantageux, autant de qualités qui expliquent le choix des mangeurs d'écoute, des plaisanciers arapèdes ou plus simplement d'un mélange des deux comme la plupart d'entre nous.