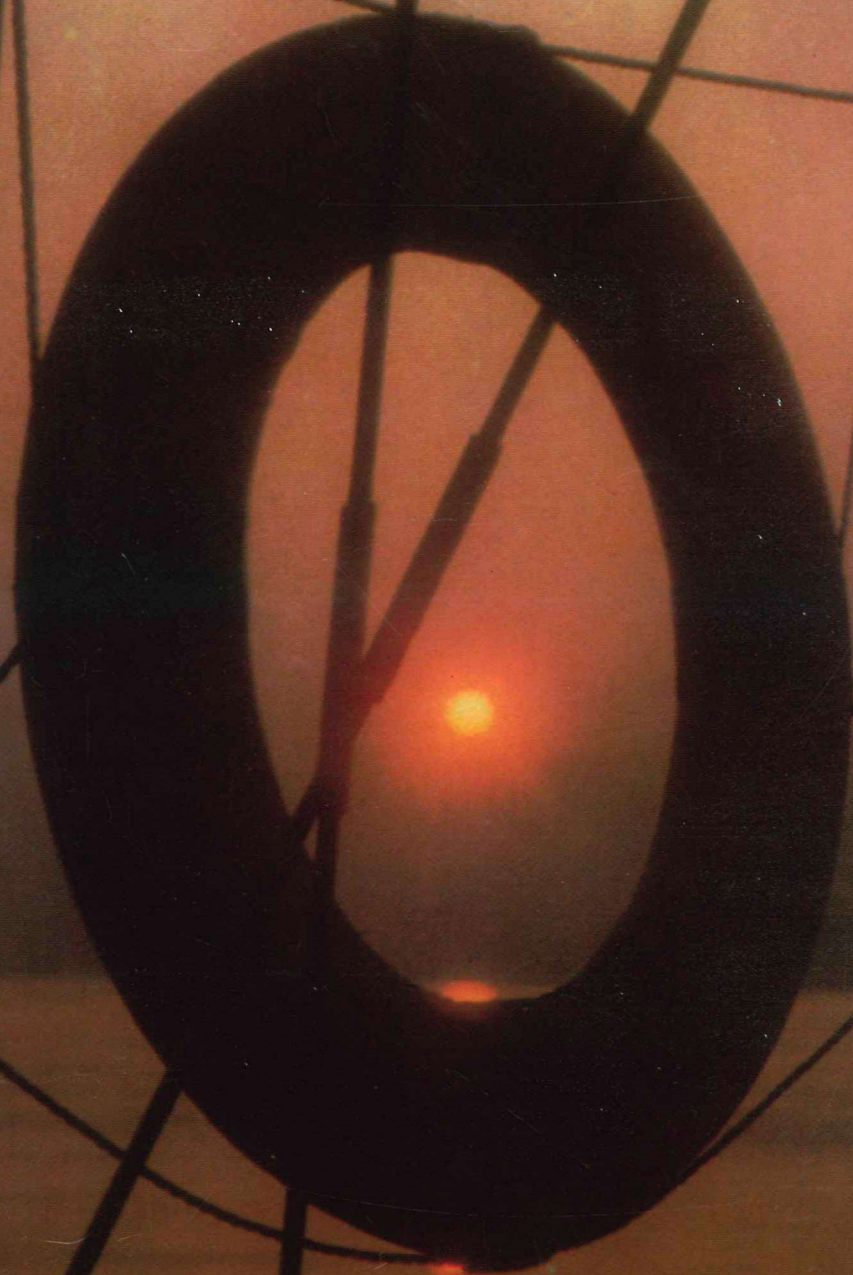


**atalante**



*O beauté pure du voilier  
Qui n'a d'égale que l'empreinte  
Dont à jamais il marque l'homme  
Admis au nombre des élus,*

*Aux rangs élus de ceux qui servent  
- Avec leurs mains et leur corps,  
Leurs durs courage et volonté,  
Avec les fibres les plus fortes*

*D'un cœur mordu d'un grand amour  
Pour un tacite sacerdoce  
Aux exigences sans limites -  
A bord d'un voilier à la mer,*

*Empreinte unique, ineffaçable  
Que l'homme garde et gardera  
Jusqu'à l'ultime soir promis  
A sa mortelle course humaine.*

# LES EXPEDITIONS ET CROISIERES DE L'ATALANTE

L'« ATALANTE » R/S a été spécialement conçu et étudié en 1961, en collaboration avec un architecte naval du Gouvernement Belge et ce, à des fins de recherches scientifiques et océanographiques. Un équipement spécial, véritablement exceptionnel, est utilisé à bord.

Chaque année, depuis la construction du bateau, une expédition scientifique a été entreprise. Chacune de ces expéditions a été effectuée dans le cadre d'une mission établie par :

- 1) la T.W.O.Z.
- 2) l'I.R.S.N.B.
- 3) l'I.R.M.B. et l'O.M.M.
- 4) l'O.T.A.N.

De nombreux collaborateurs scientifiques ont pris part à ces expéditions. Plusieurs publications ont fait état des recherches et des découvertes. De chaque expédition, un rapport complet a été établi :

- 1962 - Côtes Africaines, du Maroc, Rio del Oro, Mauritanie, Iles Salvajem;
- 1963 - Gibraltar et Alboran;
- 1964 - Expédition archéologique sous-marine et océanographique en Méditerranée orientale, Mer Tyrhéenne et Mer d'Egée;
- 1965 - Expédition hydrographique et hydrobiologique dans les Golfs de Finlande (U.R.S.S.) et de Botnie (Finlande);
- 1966 - Expédition océanographique sur les côtes S. et SW. de l'Irlande;
- 1967 - Expédition océanographique, hydrologique et hydrobiologique dans l'Atlantique équatorial, les côtes de l'Amérique du S., l'Orénoque, la Mer des Caraïbes, la Mer des Sargasses et l'Atlantique N.;
- 1968 - Révision et rééquipement du navire sur base des expériences acquises et en préparation de l'expédition arctique projetée pour 1969;
- 1969 - Expédition océanographique, hydrographique, climatologique et météorologique en Mer de Norvège, Mer de Barent et le Spitzberg;
- 1970 - Expédition en Méditerranée occidentale en collaboration avec le Musée Océanographique de Monaco et l'Institut Royal de Météorologie de Belgique, et ayant un but océanographique et météorologique;
- 1971 - Campagne contre la pollution de la Mer du Nord et, en particulier, le long de la côte belge.  
Un rapport technique du Sous-Comité Océanographique de

l'O.T.A.N. est basé en partie sur les mesures faites à bord de l'Atalante (rapport n° 59). Un autre rapport, portant sur les mesures en continu des nitrates dans les eaux côtières, est également basé sur l'expédition 1971;

- 1972 - 1°) Nouvelle campagne pour l'étude de la pollution de la Mer du Nord et, en particulier, le long de la côte belge;
- 2°) Expédition hydrographique, hydrobiologique et météorologique aux Shetland's, Faroe's et Orkney's;
- 1974 - Expédition océanographique et météorologique dans les eaux de l'Atlantique Nord côtes N.E., Nord et N.O. de l'Islande, et les côtes E. du Groenland.

Les collections zoologiques et les enregistrements (échogrammes) recueillis au cours de ces expéditions font partie des collections de l'Institut Royal des Sciences Naturelles de Belgique. Elles ont été acquises par l'Institut et sont inscrites à l'inventaire général. Ces collections peuvent être consultées à l'Institut : il y a plusieurs centaines de spécimens dont de nombreux proviennent de régions mal connues (Côtes du Vénézuéla - Spitsberg).

Au cours de ses expéditions, l'Atalante a, entre autres, pour mission d'effectuer des observations météorologiques qui furent transmises journalièrement à l'Institut Royal de Météorologie de Belgique.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1971, le navire figure dans la Liste Internationale des Navires Sélectionnés, éditée par l'Organisation Météorologique Mondiale, à Genève.

Depuis quelques années, l'Institut Royal des Sciences Naturelles de Belgique et l'Institut Royal de Météorologie de Belgique ont porté leur intérêt à la réalisation d'une expédition scientifique par l'Atalante dans l'Océan Arctique.

A cet effet, on a procédé - au cours du 4<sup>ème</sup> trimestre 1971 - à l'allongement du navire en vue de créer deux laboratoires ainsi que des espaces nouveaux dans la salle des machines et dans la chambre des instruments pour y installer des équipements et appareils supplémentaires, on a procédé aussi au renforcement de la coque par la doublure d'une ceinture antiglace en acier spécial, doublure de la quille lui donnant à présent une épaisseur de plus de 5 cm, au rehaussement du pavoi, etc.

L'Atalante est vraiment un navire exceptionnel : la noblesse de ses matériaux est telle que son entretien est réduit au strict minimum et la rationalisation dans sa conception et son équipement permet de le conduire avec l'équipage le plus réduit.



L'ATALANTE, classé Lloyds + 100A1, est un des plus grands, si pas le plus grand voilier belge :

Longueur totale	30,27 m
Longueur flottaison	23,90 m
Largeur h.t.	6,00 m
Tirant d'eau	10 pieds
Franc-bord	1,65 m
Tonnage brut	79,49 gross
Tonnage net	29,69 register
Tonnage Thames Mt.	141,3

La coque est en tôles Siemens Martin qualité marine, d'une épaisseur de 10 mm sous la flottaison, 8 mm franc bord et 52 mm à la quille. Une ceinture antiglace de 0,60 à 2,00 m appliquée sur la ligne de flottaison a 8 mm d'épaisseur, ce qui offre 18 mm. La coque est entièrement métallisée après sablage.

Les membrures du type bulb métal sont espacées de 40 cm, et ont 10 x 100 mm.

La construction est entièrement soudée, avec tous les réservoirs incorporés dans la coque, en tôles de 10 mm. Les varangues et traverses massives sont de 10 mm. Il y a trois cloisons étanches.

## SUPERSTRUCTURES

Sont exécutées en Corton Steel : l'ensemble du deckhouse, cockpit et coqueron arrière, ainsi que le rouf, le tank de jour et le coqueron avant.

Le barreur est placé, pour sa protection, dans une encoche du deckhouse faisant partie du cockpit, sous un auvent en acier inoxydable molybdène amagnétique.

## PONT

En teck de Moulmein de 4 cm avec joints plastiques. Placé et fixé par tire-fond sur pont en acier de 5 mm, consolidé par des barrots tous les 40 cm. Entre acier et bois isolant plastique.

## BOIS UTILISES

Tous les bois extérieurs : pont, rambardes, écouteilles, coffre, portes, claires-voies, sont en teck de Moulmein.

Tous les aménagements intérieurs en acajou. Le plancher est en Plywood.

## ACIERS SPECIAUX

Les aciers de pont et de grément sont tous en inoxydable suédois Udh., Stainless 24 (17 % chrome, 12,5 % de nickel et 2,8 % de molybdène, maximum 0,06 % de carbone) correspondant aux normes américaines A.I.S.I. 316.

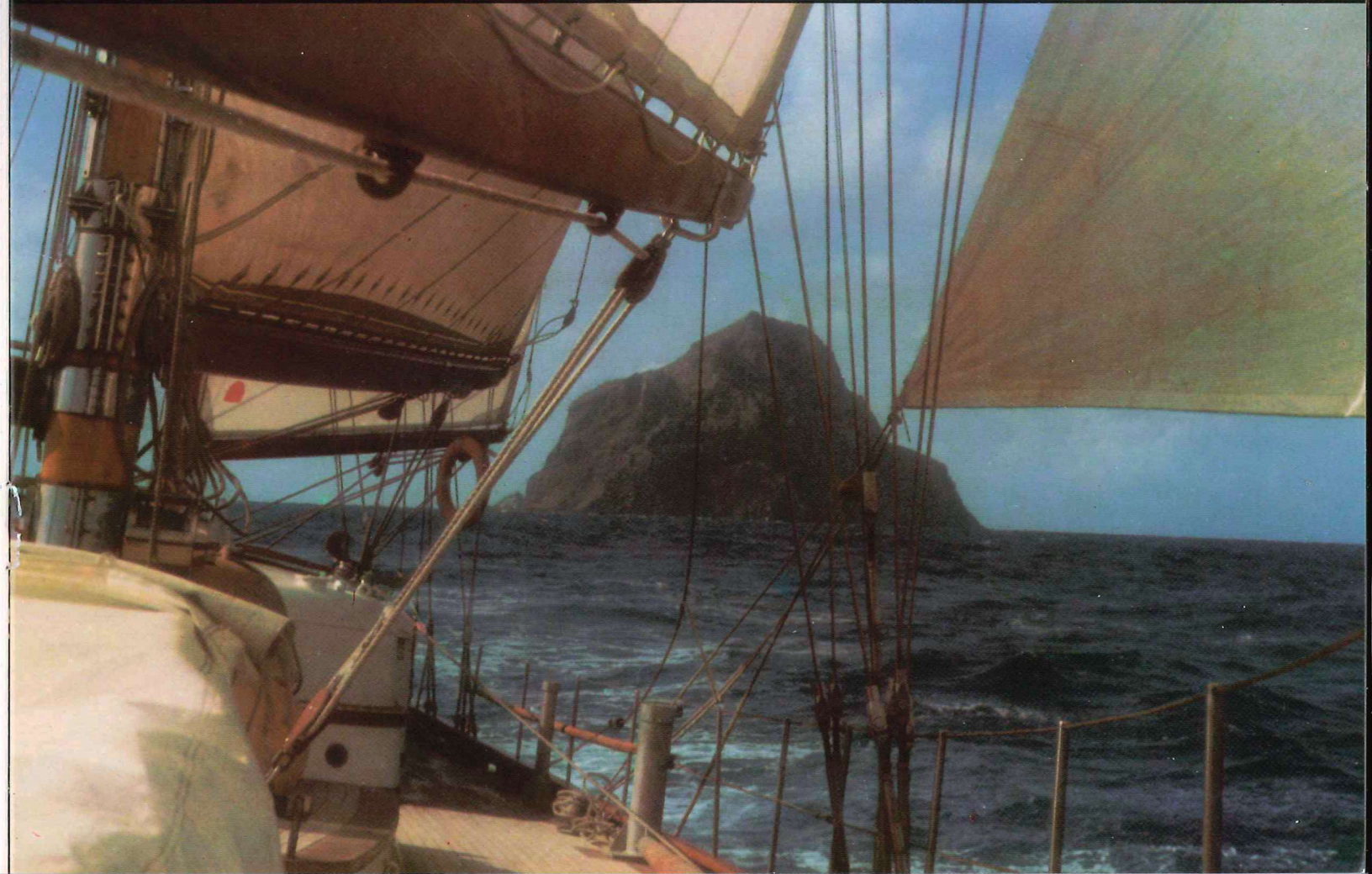
## RESERVOIRS

Sous le plancher et incorporé dans la coque, un réservoir d'eau douce de 4.000 litres. Sur le pont, un réservoir de jour de 800 litres. Distribution d'eau courante dans toutes les cabines, la cuisine, la salle de bain et les toilettes.

Il y a une distribution d'eau chaude à la salle de bain, produite par un chauffe-eau alimenté au gaz propane. Le réservoir d'eaux usées, d'une contenance de 4.800 litres, est placé dans les soutes, et incorporé dans la coque en vue d'augmenter encore la stabilité s'il y a lieu; en dessous du moteur de propulsion, incorporé dans la coque, un réservoir de gasoil de 10.000 litres. Dans la salle des machines, 2 réservoirs de gasoil d'une contenance respective de 1.000 et 1.100 litres sont incorporés latéralement à la coque. La capacité totale en gasoil est de 12.100 litres.

La réserve de combustible permet aisément une traversée Atlantique au moteur uniquement.

Le pompage de l'eau douce du grand tank vers le daytank peut se faire au moyen d'une pompe électrique Stuart ou à la main.



## ENERGIES

Le chauffage est assuré dans tous les locaux et dans toutes les cabines, y compris la salle des machines, et ce au moyen d'une chaudière avec brûleur automatique et pouvant développer 40.000 calories. Une pompe de circulation Stork est placée, sous le plancher, sur le circuit de retour.

Le brûleur M.A.T. consomme le même gasoil que les machines, son réglage est électronique et le courant alternatif est produit soit, par un alternateur entraîné par le moteur de propulsion, qui donne 220 volts, 3.500 watts, 13 ampères et 50 périodes, le nombre de tours étant normalisé par variateur, soit encore, par deux convertisseurs statiques à transistors « Blessing-Etra » de 1.000 VA, produisant le A.C. avec un maximum de rendement (95 %). L'alternateur et les convertisseurs alimentent également deux deepfreezers « Bosch » (— 34°C) et « Ryssig (— 34°C). Un groupe électrogène « Lister », 220 V - AC - 15 kW. 50 périodes, assure aussi le courant alternatif distribué dans toutes les cabines.

### Distribution du gaz

La batterie centrale composée de 7 bonbonnes avec régulateurs de pression est placée sur le pont et assure la distribution vers la cuisine, la salle de bains et le logement de l'équipage par 3 canalisations séparées et distinctes en cuivre étiré enrobé de plastique, munies de vannes de sécurité et de détendeurs secondaires.

## GREEMENT

Du type ketch, avec 2 mâts creux à double flèche, dont le grand mât a 27 m de long et le mât d'artimon 15,75 m, spécialement assemblés en bois d'orégon de 1<sup>er</sup> choix.

Toutes les ferrures, les haubans, les étais, les bastaques, les ridoirs et tout autre accessoire, sont en Stainless 24 Udh.

Le drisses des voiles sont en Stainless 24 flexible, montées sur treuils du type Camper-Nicholson, dont les 2 principaux sont exécutés en Stainless 24.

Les treuils d'écoute (Deck-Winches et Sheet-Winches) sont du même type Camper-Nicholson.

Tous les câbles électriques et électroniques de la mâture sont placés dans les creux des mâts.

Les voiles sont en terrylène, de fabrication Ratsey & Laphorn, Cowes, et comprennent :

	Superficie	Poids total avec accessoires	Poids au m <sup>2</sup>
1° Une grand'voile	115 m <sup>2</sup>	100,—	565 gr/m <sup>2</sup>
2° Deux voiles d'artimon, chaque	49 m <sup>2</sup>	40,—	565 gr/m <sup>2</sup>
3° Deux trinquettes, chaque	40 m <sup>2</sup>	35,—	565 gr/m <sup>2</sup>
4° Un foc de Gênes	125 m <sup>2</sup>	56,—	290 gr/m <sup>2</sup>
5° Un foc volant	54 m <sup>2</sup>	32,—	380 gr/m <sup>2</sup>
6° Deux trinquettes jumelles 2 x 50 m <sup>2</sup>	100 m <sup>2</sup>	53,—	330 gr/m <sup>2</sup>
7° Un Spinacker	300 m <sup>2</sup>		100 gr/m <sup>2</sup>

Les voiles bômées possèdent des prélaris et les focs possèdent des sacs en terrylène.

En dessous des barres de flèches des 2 mâts, sont posés les 4 feux d'éclairage du pont.

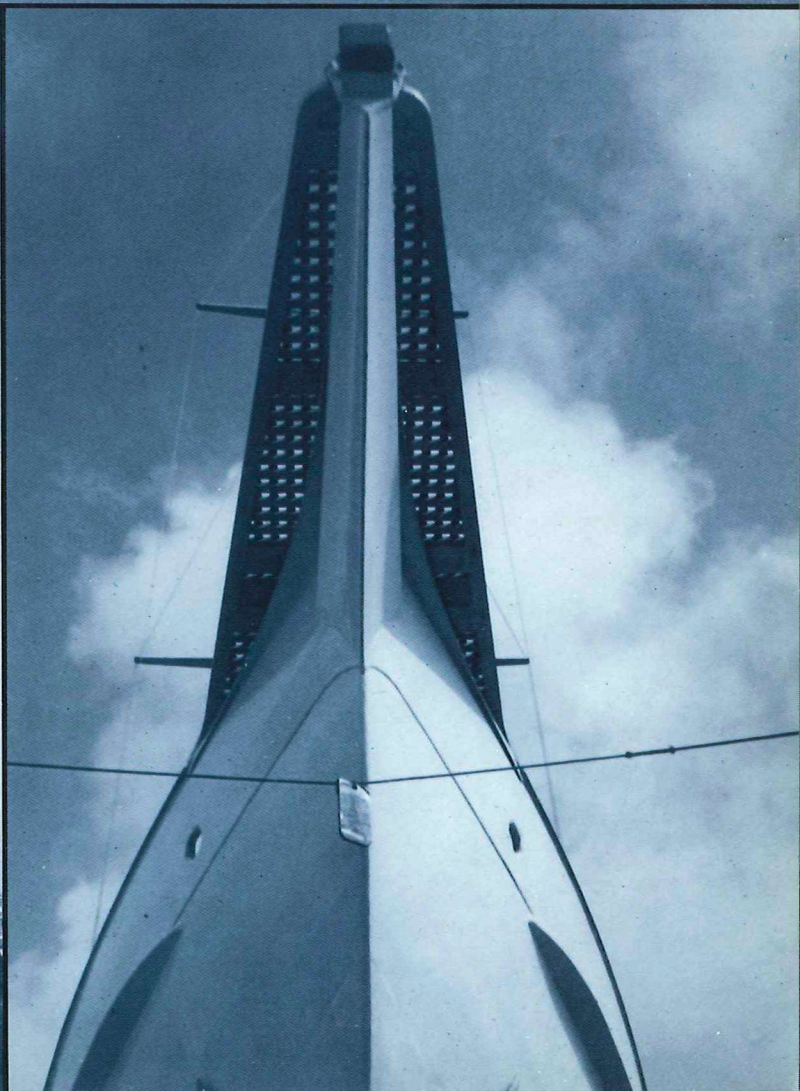
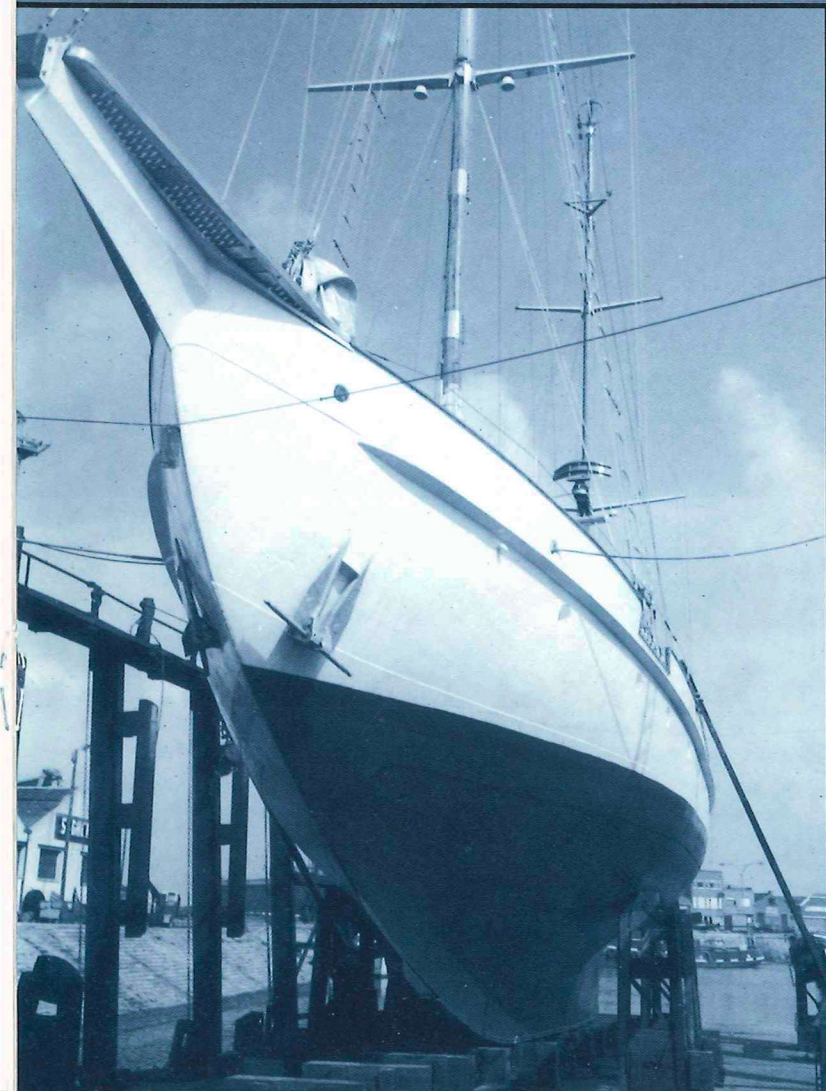
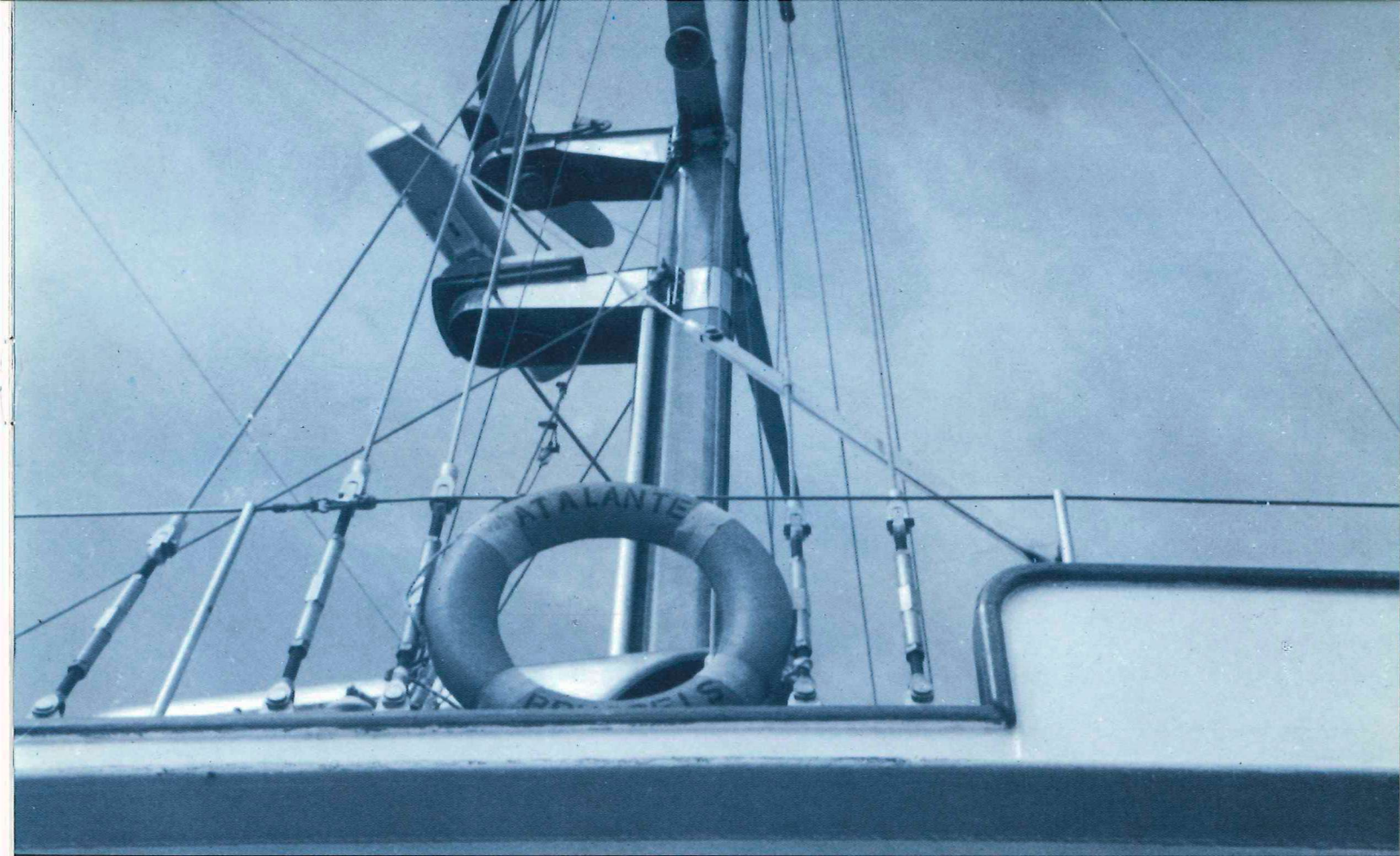
Au-dessus du grand mât, l'antenne V.H.F. et les antennes MF, Loran et télévision.

Au-dessus du mât d'artimon est fixé le loop fixe du DF-Gonio Plath et à la hauteur de la première barre de flèche :

1° le siège de l'aérien radar Decca 303;

2° le siège de l'aérien radar Decca RM 914.

Les leviers de bastaque Austin & Mc Lean sont placés de part et d'autre du cockpit pour la facilité et la simplification de la manœuvre, aussi indistinctement, toutes les écoutes sont ramenées également dans le cockpit.









*Noces des voiles et du vent  
Qui les gonfle à craquer tendues,  
Les voici bellement enceintes  
De ses œuvres, de son esprit.*

*Et bellement elles fleurissent  
D'un brun doré dans le couchant,  
Et de magiques archipels  
Parmi leurs laizes se dessinent.*

*La mer se fait et, sur les eaux,  
Dans sa descente et sa montée  
J'entends le voilier qui respire  
De lame en lame, pleinement.*

*Sur la mer libre, loin des terres  
Avec ses âmes et ses biens  
Paisiblement, obstinément  
Il trace et suit sa sûre route.*

## la salle DES MACHINES

### Les ancrs

Les 2 ancrs Danforth de 300 lbs chacune, sont maintenues dans des écubiers à l'avant du navire et attachées à des chaînes de 3/4 de pouce étauçonnées, du type « Studlink » dont l'une a une longueur de 300 pieds et l'autre de 180 pieds, pouvant être relevées au moyen d'un treuil hydraulique Simpson-Lawrence, type Vickers.

Derrière le coqueron, sur la plage arrière, un deuxième treuil hydraulique pour serrer les amarres et monter éventuellement les chaluts.

Les 2 treuils sont commandés hydrauliquement du cockpit et alimentés par une pompe entraînée par le moteur de propulsion.

Arrière tribord : cabine électrique avec indicateurs de contrôle, inverseurs, fusibles et régulateurs automatiques (E.V.R.).

Au centre avant : moteur de propulsion Diesel Deutz 155 cv à 1.350 t/m, 8 cylindres, entraîné par 2 starters électriques, réduction 1 1/2 et changement de marche, actionnant une hélice à 3 pales à pas variable du type Hundestedt-Lips.

Le moteur de propulsion entraîne : 1°) 2 dynamos de 24 volts et de 1 kW pour la charge de 2 groupes de batteries; 2°) l'alternateur 220 volts.

A l'arrière : deux groupes électrogènes, avec moteurs Diesel bicylindrique Lister, dont l'un de 10 HP à 1.500 t/m à refroidissement à air et l'autre de 19 HP à 1.500 t/m avec échangeur de température, refroidissement à eau douce, entraînent 2 grosses dynamos marines de 24 volts et de 3 kW chacune.

A tribord se trouve la chambre des batteries de 960 ampères. A bâbord, la chambre des batteries de 800 ampères. Les 2 chambres sont étanches au gaz et possèdent une ventilation indépendante.

A l'avant au centre : un groupe électrogène « Lister » 3 cyl., 30 HP, à 1.000 t/m, à refroidissement eau douce en circuit fermé entraînant un alternateur Mansfield 220 V - AC - 15 kW.

A l'avant bâbord grand tableau de distribution avec régulateur de tension AC - 220 V.

Trois ventilateurs puissants amènent l'air frais.

Comme mobilier, il y a 2 établis, divers coffres pour le matériel mécanique, le système de filtrage de l'eau, les vannes et divers alternateurs électriques. A bâbord se trouve un compresseur Radeali pour remplir les bonbonnes de plongée. Ce compresseur, d'une puissance de 200 atm., est actionné par 2 moteurs électriques.

Notons le mécanisme de la gouverne, reprenant les commandes tant du cockpit que du deckhouse. En plus, une unité électro-mécanique de pilote automatique.

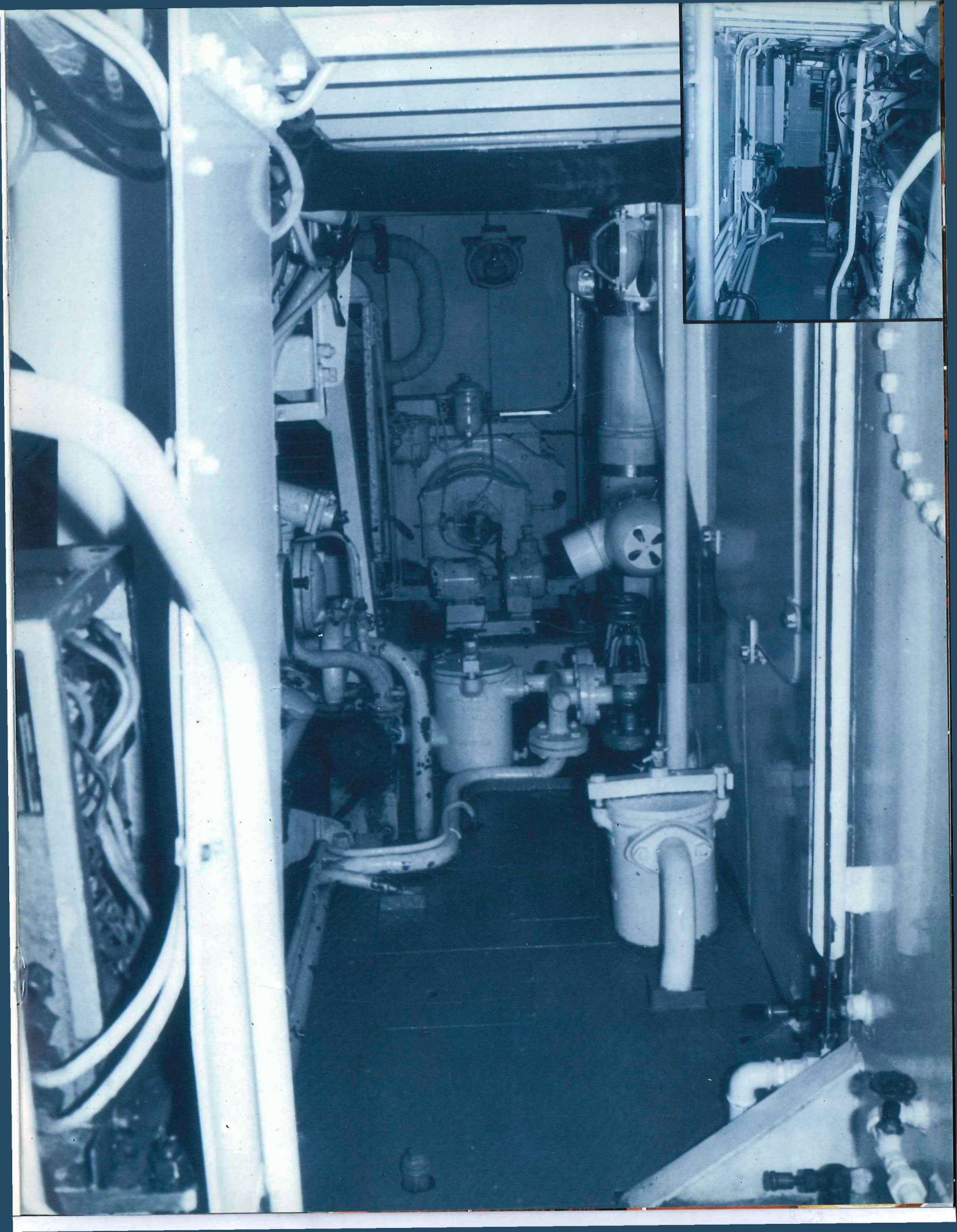
Il existe 2 groupes de batteries :

1. Groupe de batteries plomb, type « Cebea », 24 volts, 960 ampères/h et servant exclusivement à l'éclairage, au démarrage du moteur de propulsion et pour alimenter les convertisseurs : chauffage et deepfreezers.
2. Groupe de batteries plomb, 24 volts, 800 ampères/h et servant exclusivement pour l'électronique, type Cebea.

Les batteries peuvent se charger soit par des dynamos du moteur de propulsion, soit par des dynamos du groupe électrogène. Chaque dynamo possède ses instruments de réglage et de sécurité, de déparasitage propres, ainsi que les appareils de contrôle. Tous les appareils et l'installation électrique ont été fournis par l'E.N.I., sont de 1<sup>er</sup> choix et ont été réalisés sous le contrôle des Lloyds.

En dehors du courant continu de 24 volts, il y a possibilité d'obtenir du courant alternatif de 220 volts - AC - par convertisseur statique à transistors 1.000 VA ou par dynamoteur 250 W, ou alternateur de 3.500 watts attelé au moteur de propulsion, ou alternateur indépendant de 15.000 watts entraîné par « Lister » 3 cyl., 30 H.P.

Une installation d'interphonie placée dans toutes les cabines, deckhouse et salle de machines, permet les communications intérieures.



En commençant par l'avant du navire :

1. La cabine de l'équipage, 2 couchettes avec matelas en écume de latex, avec tiroirs, armoires, penderies; sous les couchettes, les bacs des chaînes d'ancres. Une petite cuisine au gaz propane et un compartiment toilette avec lavabo pourvu d'eau courante.  
Une cloison étanche sépare l'avant du navire de la suite. L'accès vers cette cabine est séparé et extérieur.
2. Une grande cabine avec 2 lits-couchettes, et matelas en écume de Latex, avec penderies, tiroirs, armoires, lingerie, banquette et table.
3. A bâbord, une salle de bains avec toilette et lavabo, eau courante froide et chaude, placée entre les 2 cabines principales.
4. A bâbord, une grande cabine avec lit-couchette double et matelas en écume de Latex, penderies, tiroirs, armoires, lingerie, petit secrétaire, répétiteur des compas, baromètre, montre et poste principal V.H.F.
5. A tribord, une cabine à lits superposés, matelas en écume de Latex, penderies, tiroirs, armoires, lingerie, lavabo avec eau courante.
6. A tribord, une cabine avec lit-couchette simple, matelas en écume de Latex, armoires, tiroirs, lingerie, penderies, lavabo avec eau courante.

Tout cet ensemble constitue une première unité de logement, isolée au maximum de tout bruit, avec accès particulier à chaque cabine par une coursive centrale.

Cet ensemble loge 9 personnes et peut être transformable pour 11 personnes.

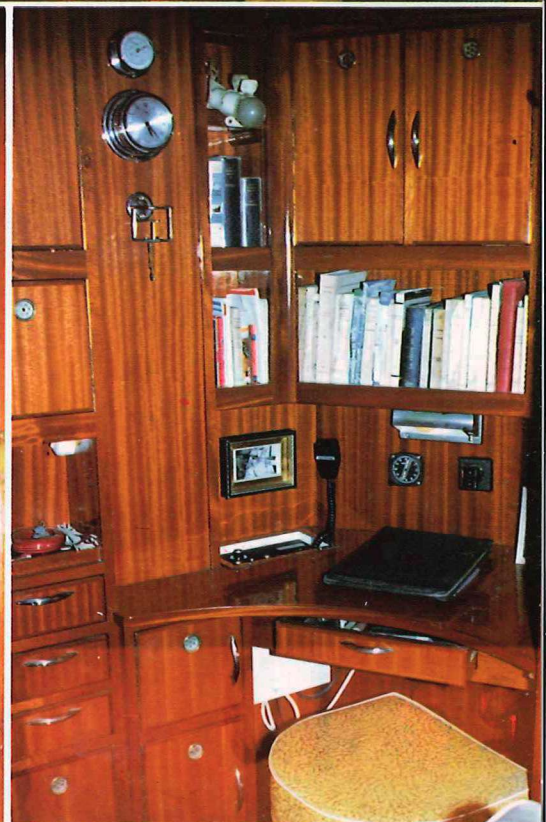
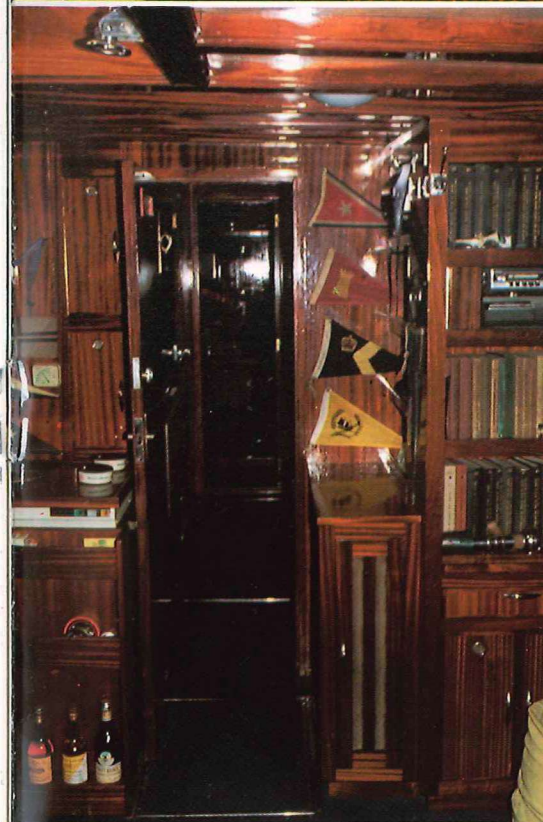
7. Le grand salon prend toute la largeur du bateau, comprenant à bâbord : une grande table à dîner, avec une grande banquette semi-circulaire; à tribord : une seconde table avec banquette, bibliothèque et coin de lecture; armoires, passe-plats, tiroirs du côté de la cuisine.  
Un deepfreezer est incorporé dans la table.  
Un autre deepfreezer est placé contre la cloison transversale. Une trappe donne accès, sous le plancher, au hublot sous-marin avec vanne pour observations sous-marines.  
A tribord : 1°) un poste de télévision Philips équipé de plusieurs barrettes pour réceptions multiples dans différents pays.  
2°) un écran de projection cinéma.
8. A tribord, une grande cuisine, avec : cuisinière à 4 becs et un four, type Suisse « Le rêve »; 2 frigos Electrolux, un grand évier double; armoires et tiroirs.  
La cuisine peut se faire également à l'électricité.

A l'arrière du navire, une deuxième unité de logement pour 5 personnes, éventuellement transformable pour 8 personnes :

9. Cabine arrière, à bâbord, accessible par le salon, avec un grand lit-couchette et matelas en écume de Latex, armoires, tiroirs, penderie, lingerie.
10. Cabinet de toilette avec lavabo en communication avec les 2 cabines arrières bâbord.
11. Seconde cabine arrière à bâbord accessible par le deckhouse, avec un grand lit-couchette et matelas en écume de Latex, armoires, tiroirs, penderie, lingerie.
12. Dans le centre : unité de toilette avec lavabo de jour.

Toute cette section de séjour est séparée par une porte de l'entrée du deckhouse. Séparée de la salle des machines par une cloison étanche.

13. En bas de l'escalier, à bâbord, la chaufferie avec chaudière en fonte, type St-Roch, de 40.000 calories, munie d'un brûleur Mat. Le chauffage est assuré dans toutes les cabines et dans tous les locaux.
14. Le deckhouse surélevé au-dessus de la salle des machines, donnant une vue sur tout le pont, contient tous les appareils et instruments de navigation, entre autres :
  - le radar Decca RM 914;
  - le radar Decca 303;
  - le DF Gonio-Plath;
  - le DF Gonio-Ramert;
  - le compas automatique D.F.;
  - un compas Magnesyn avec distribution de 3 répéteurs;
  - les répéteurs du log, avec enregistreur des milles parcourus et indicateur de vitesse;
  - un écho-sondeur, type Monographe 58 Atlas, écho-sondeur graphique vertical donnant le dessin des fonds et enregistrant les épaves et aussi les poissons;



- un écho-sondeur, type Monographe 58 Atlas, écho-sondeur graphique horizontale, fonctionnant comme Asdic.
- L'inversement des deux écho-sondeurs est possible tout comme leur fonctionnement simultané;
- un écho-sondeur type Behm, écho-sondeur graphique vertical avec grande indication à double antenne;
- un écho-sondeur lumineux pour les fonds faibles, type Echolot Atlas;
- un périscope;
- un récepteur Loran;
- un poste émetteur-récepteur 20 watts, simplex et duplex, type « Curlew » Coastal Radio;
- un poste émetteur-récepteur 50 watts, simplex et duplex, type « Nimbus » Coastal Radio;
- un poste émetteur-récepteur « Ajax », 100 watts, avec 11 cristaux émission et 22 cristaux réception;
- un poste émetteur-récepteur 100 W, type Art. 13 - Belmont, ondes courtes de 500 Kc à 18 mégacycles, fonctionnement automatique avec 11 fréquences présélectionnées;
- un poste remote control émetteur-récepteur V.H.F. 25 W, 9 canaux, type « Ray Jefferson »;
- un poste récepteur « Eddystone », toutes fréquences pour écoute permanente;
- un baromètre, un clinomètre, un chronomètre, un windspeedindicateur, un winddirection indicateur et un gasalarm;

- un tableau de contrôle et de fusibles pour toute l'électronique;
- un tableau de contrôle et de fusibles pour les feux de navigation et de sécurité de la navigation;
- une table des cartes, des banquettes, armoires, tiroirs, petite bibliothèque, classeur pour code;
- la barre secondaire de gouverne avec les commandes du moteur;
- deux tables de travail entourées de banquettes.

15. A tribord, grande cabine pouvant servir de laboratoire accessible par le deckhouse, et donnant accès aussi à la salle des machines. Grande couchette pouvant servir de table de travail. Armoires et tablettes. 2 convertisseurs statiques à transistors donnant 220 V avec 1.000 VA.
16. A tribord, entrée deckhouse, armoire pour vêtements et boîtes. Sous la banquette, armoire pour matériel de sauvetage.
17. A l'arrière et au bout du cockpit : le coqueron avec double couchette; ce coqueron peut être utilisé comme soute à voiles et réserve.

Toute la partie habitable possède des tapis incombustibles et les plafonds sont en tissus vinyliques mousse collés sur plywood, sauf au salon et cuisine où le plafond est en Formica blanc, entre les barrots en teck de Moulmein.

Le revêtement du sol de la cuisine, du passage, des toilettes, de la salle de bains est en matière synthétique.

## ELECTRONIQUE

Tous les appareils de l'électronique sont alimentés par des batteries en plomb C.B.A. et protégés par des appareils de sécurité (E.V.R.).

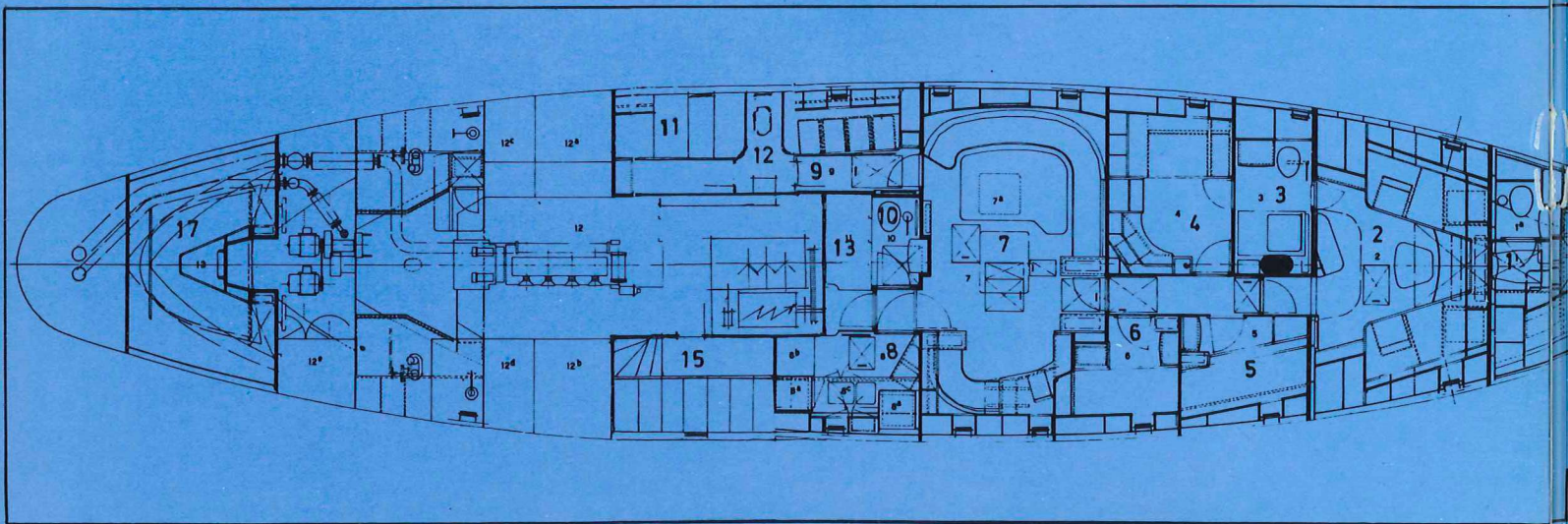
Ils sont quasi tous repris dans la description du deckhouse. Un pilote automatique électro-mécanique est placé dans le cockpit.

Un auvent protège le barreur contre les intempéries et le soleil. Deux « sea-viewws » électriques (avec éléments chauffants) assurent la vue par gros temps et temps froid.

**Cette énumération donne une idée complète de ce qu'est l'ATALANTE. Ajoutons que salon, cabines, etc., tout en étant très confortables, sont sans luxe inutile.**

**L'ATALANTE est à la fois un navire conçu pour les recherches océanographiques et reconnu officiellement comme « Research vessel », pouvant naviguer aussi bien dans les glaces (ceinture antiglace) que dans les eaux tropicales. Les expéditions effectuées dans le grand Nord (80° Nord N. Spitsberg), les côtes Est du Groenland et les côtes de l'Amérique du Sud, Orénoque, Mer des Caraïbes, Mer des Sargasses et la Méditerranée, l'ont largement prouvé.**

**L'« ATALANTE » R/S a été reconnu comme le navire le plus complet pour les expéditions diverses, aussi pour les navigations de plaisance, de grand confort avec le maximum de sécurité.**



**TYPE** Ketch  
**LENGTH** 99,32  
**LWL** 79,02  
**BEAM** 19'5"  
**DRAFT** 10'6"  
**NETTO** 29,69  
**GROSS** 79,49  
**DESIGNER** Noël A. VAN MALLEGHEM  
**BUILDER** BELIARD-CRIGHTON, Ostend  
**YEAR** 1961 - 1971  
**CONSTRUCTION** Welded steel to Lloyd's + 100A-I. Hull and frames Siemens Martin 1/2" steel.

Superstructure - Corton steel w/teak trim. Moulmein-Teak decks over steel. Construction is heavy throughout w/bulb frames spaced 40 cm, heavy floor timbers 10 mm; 3 watertight compartments, integral tanks. All deck hardware is Swedish stainless steel.

**ENGINE** Single Deutz Diesel, 155 HP, 1961.

**SPEED** 10 knots cruising. Cruising range 3,600 mi.

**TANKS** 12.000 liters Fuel  
 5.000 liters Water  
 Both integral steel.

**LIGHTING** 24/220 V systems. Two 3 kW generators; Two 220 V alternators; 1000 & 800 amp /hour batteries; converters, circuit breakers.

**GALLEY** Amidship, w/4 burner gas stove w/oven; 2 Electrolux gas refrigerators; 2 deep freezes in main salon; double sink. Small galley forward for crew.

**ACCOMMODATIONS**

Sleeps 12 in seven staterooms and 4 crew in two staterooms. Aft is generator room. Forward of this is cockpit. Deckhouse is forward of the cockpit over the engine room with all navigational equipment. Forward and below deckhouse are three double staterooms with one double bed and head. Head and shower amidships between this stateroom and large galley to starboard. Forward of galley and full width of ship is a very spacious main salon and formal dining room with semi-circular seat around a large dining table. Nylon velvet carpet, vinyl paneling and white formica ceiling with teak trim. Two deep freezes in main salon. A passageway leads forward from main salon to large double stateroom to port with double bed and complete head and a double stateroom to starboard with upper and lower berths and lavatory and a single stateroom to starboard with lavatory. Crew's quarters are forward in two double staterooms with head and small galley.

**EQUIPMENT**

Decca RM 714; Decca 303 radar; V.H.F. radio; 4 transceivers : 100W Belmont, 50W Simplex Nimbus, 20W Simplex Coastal, 100W Ajax; 500 KC Eddystone receiving radio; Brown autopilot; Gyro compass with 3 repeaters; Loran; 3 Gonio direction finders; built-in log; 4 depth finders, visual and recording; periscope; barometer; clinometer; chronometer; wind speed indicator; wind direction indicator; gas alarm; air compressor for diving tanks; hydraulic anchor windlass controlled from cockpit, stern hydraulic windlass; two 300 Danforth anchors w/300' of chain and 180' of chain; 12' Zodiac dinghy w/Mercury outboard; Bilge pumps, manual & elect., CO2 system, manual; three-blade variable pitch propeller.

**SAILS AND RIGGING**

Sail area; 4306 sq.ft. Standing rigging Swedish stainless Molybdene steel; stainless running rigging; hollow spruce masts w/all wiring inside; Cowes, Ratsey & Laphorn terylene sails, 1 main, 2 mizzens, 2 jibs, 1 genoa, 1 reaching jib, 2 twin jibs, 1 spinmaker; complete sail covers. All sheets lead to cockpit.

**REMARKS**

ATALANTE is one of the most attractive sailing yachts of West Europe. She was built for world-wide cruising, has excellent cruising speed, long range and spacious accommodations.

