Lomakhine Classic Teak Yawl - 1936

https://www.yachtadvert.com/3754-custom-built-lomakhine-classic-teak-yawl.html

275 000 EUR incl vat



General

Length : 58.01 Ft
Life Raft : No
Leasing in progress : No
Year : 1936
Beam : 10.99 Ft
Area : Agde, , United Kingdom

Engines

Engine(s) : 1
Engine Brand : Perkins
Power Unit. (HP) : 80

© yachtadvert.com 2026

Facilities

Helm : No

Sailor Cabin : 4
Flybridge : No

Electronics

Autopilot : Yes
GPS : Yes
VHF : Yes
Watermaker : No

Radar : Yes
Sounder : Yes
Chartplotter : Yes
Converter 12/220 : No

Bridge equipment

Hydrolic Gangway : No
Bath platform : No
Winter cover : No
Sprayhood : Yes
Teak cockpit : No
Furling mainsail : No

Gangway : No
Davits : No
Electric windlass : Yes
Cockpit awning : No
Teak deck : No
Furling genoa : No
Spinnaker : Yes

Main equipment

Stern thruster : No
AC : No
Black Water : No
Tender : No

Bow Thruster : No
Marine Generator : Yes
Hot water : No
Flaps : No
Tender Engine : No

© yachtadvert.com 2026

Household appliances

Fridge : 1
Oven : Yes
Gas stove : No
Heater : Yes
Dishwasher : No
TV : No
IceMaker : No
Freezer : Yes
Microwaves : Yes
Electric stove : No
Washing machine : No
TV antenna : No
SAT-TV : No

Various

Broker Remarks
1936 Chantier de la Liane Custom Teak Yawl – "KERTIOS"
Holding the official French designation of Bateau d'Intérêt Patrimonial (Heritage Boat), Kertios is a 17.5-meter offshore cruiser-racer built in 1936 by the Chantier de la Liane shipyard in Marseille. Constructed to a high-quality standard under Lloyds Register specifications by naval architect Lomakhine, this vessel features a design inspired by a classic Nicholson plan. Originally rigged as a sloop, Kertios was converted to a yawl rig during the 1960s to allow for easier sail handling and adjustment.
Construction & Hull Specifications
The structural design and material choices of Kertios reflect traditional mid-century maritime craftsmanship:

Hull Composition: The hull is constructed entirely from Burmese teak, utilizing 40mm and 36mm planks secured with copper rivets. The structural framework consists of double sawn oak frames alternating with two steam-bent acacia frames.

Keel & Ballast: Features a classic solid oak keel paired with a formal 8.5-tonne lead ballast keel secured by bronze bolts.

Rudder Assembly: Constructed of solid oak, outfitted with a stainless steel-sleeved stock (installed 1991) and a stainless steel trunk tube (installed 2011).

Maintenance & Upgrades: To minimize ongoing maintenance, all historical galvanized steel and lead components have been systematically replaced with 316L stainless steel. This includes the stanchions, bases, shrouds, turnbuckles, bow rollers, rudder sleeve, and all onboard tanks. The brightwork superstructures are maintained using a specialized satin-finish teak oil rather than traditional high-build varnish.

Rigging & Sail Inventory
Kertios is configured with a traditional auxiliary yawl gréement, utilizing spruce spars

© yachtadvert.com 2026

throughout:

Main Mast: Keel-stepped spruce mast with two levels of spreaders, single-strand stainless steel standing rigging with Hasselfors turnbuckles, and two bronze halyard winches (including one two-speed winch).

Mizzen Mast: Spruce mast with a single level of spreaders (installed 2026), stainless steel standing rigging, and a bronze halyard winch.

Sail Inventory: Equipment includes a mainsail, a furling genoa paired with a Profurl electric roller furling system, an unused storm jib, a mizzen sail, a 185 m^2 spinnaker with a retrieval sock, an adjustable fisherman sail, and older medium-wear sails (yankee and boom-footed staysail). A legacy set of cotton sails (storm jib, staysail, No. 2 jib) is also retained.

Propulsion & Machinery

Auxiliary Engine: Powered by a Perkins 4-236 marine diesel engine delivering 80 horsepower. The engine has recorded approximately 2,000 operational hours.

Transmission & Line: Equipped with a Borg-Warner hydraulic gearbox, stainless steel propeller shaft, and a traditional bronze stern tube and stuffing box assembly.

Ancillary Machinery: Features a heavy-duty Hyland hydraulic anchor windlass driven by an independent hydraulic circuit.

Accommodations & Layout
The traditional interior is crafted from solid Burmese teak and solid mahogany, providing formal berths for up to 9 occupants across two accommodation levels:

Forward Quarters: Features a dedicated forward cabin (traditionally allocated for crew access via a forward deck hatch) configured with a double berth, wardrobe, and hanging lockers.

Owner's Cabin: Outfitted with a large double berth to starboard, writing desk, vanity unit with an integrated washbasin, and extensive storage lockers.

Main Salon: Designed in a traditional layout featuring parallel port and starboard settees/berths flanking a double-drop-leaf teak dining table, complete with built-in bookshelves and exposed overhead beams.

© yachtadvert.com 2026

Galley: Fully equipped with a stainless steel gimbaled stove and oven, a multi-source refrigerator (operable via 12V, 220V, or gas), and a stainless steel sink plumbed for both fresh and sea water.

Heads: A dedicated compartment containing a manual bronze and porcelain marine toilet, washbasin, and shower.

Navigation Station: Situated on the upper cabin level beneath the coach roof, featuring a full-sized chart table, navigator's berth, and comprehensive electronics panel.

Systems & Navigation Electronics

Electrical Network: Built around a primary 24-volt DC system supported by four 100Ah service batteries, a 24V-220V inverter, and a 220V shore power connection. Charging is managed via an engine alternator, a Motorola shaft-line alternator, and a Victron Skylla 30A automatic battery charger.

Tankage: Comprises two interconnected stainless steel fuel tanks totalling 400 litres. Fresh water storage totals 460 litres across two stainless steel tanks (250L/60L) and two flexible bladders (100L/50L). A bronze grey-water sump tank holds roughly 80 litres.

Navigation Suite: Equipped with a Sestrel Major binnacle compass, Moore compass, Aquameter internal repeaters, VDO and Chorus log-speedometers, Chorus wind-speed/direction indicators, a Raytheon paper-chart graphic depth recorder, Garmin GPS Map 220, Shipmate weather receiver, Neco autopilot, and a classic Sailor HF/SSB receiver and transceiver suite.

Accommodation
Disclaimer

The Company offers the details of this vessel in good faith but cannot guarantee or warrant the accuracy of this information nor warrant the condition of the vessel. A buyer should instruct his agents, or his surveyors, to investigate such details as the buyer desires validated. This vessel is offered subject to prior sale, price change, or withdrawal without notice.

© yachtadvert.com 2026

Media





© yachtadvert.com 2026





© yachtadvert.com 2026



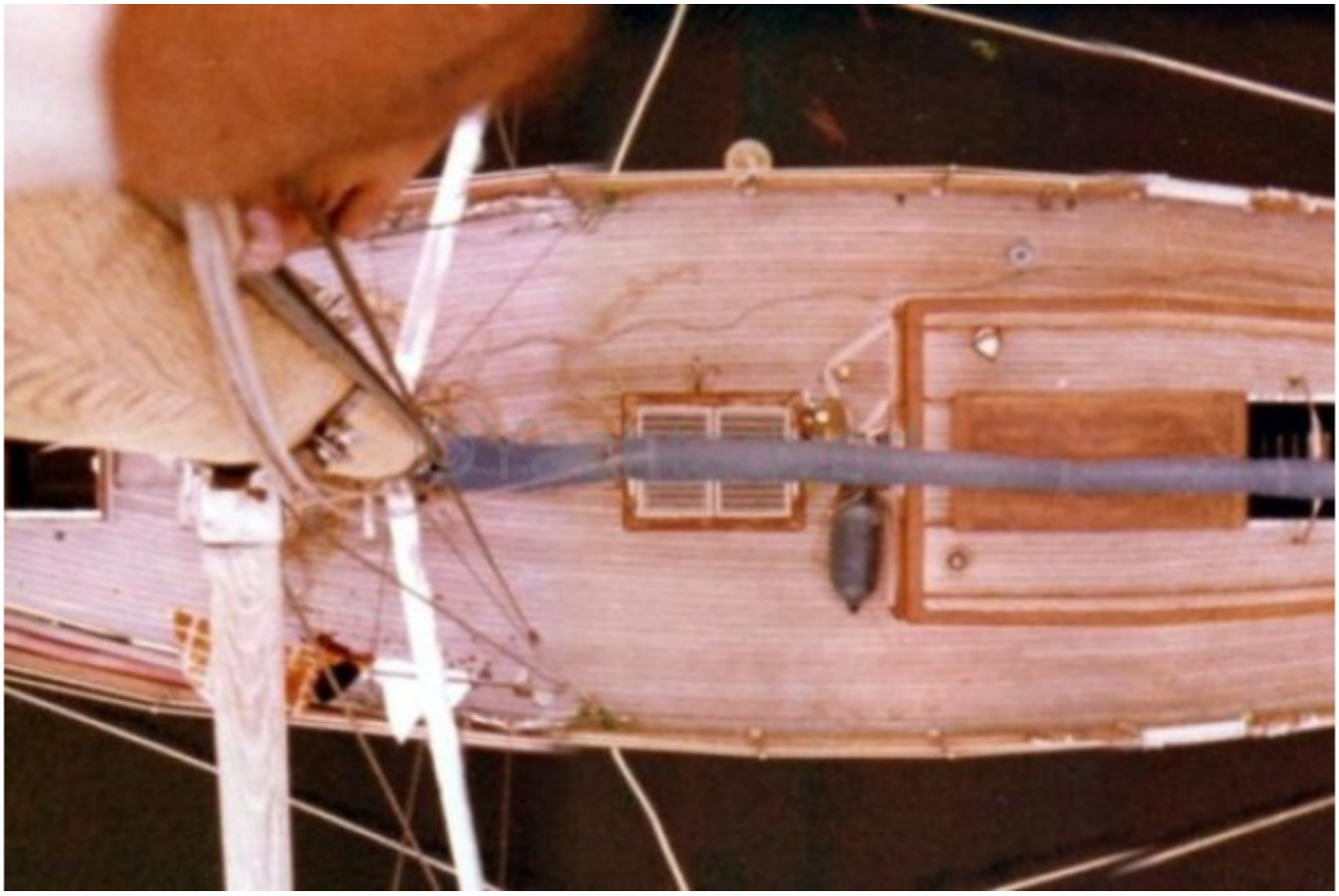


© yachtadvert.com 2026





© yachtadvert.com 2026





©Yachtadvert

© yachtadvert.com 2026





© yachtadvert.com 2026





© yachtadvert.com 2026





© yachtadvert.com 2026





© yachtadvert.com 2026





© yachtadvert.com 2026





© yachtadvert.com 2026





© yachtadvert.com 2026




KERTIOS
dans les guides touristiques
CENTRE NAUTIQUE
DU CAP D'AGDE
La mer, passionnément...
Cap d'Agde c'est vrai, c'est un petit coin de paradis au bord de la Méditerranée, mais c'est surtout le paradis des sports nautiques.
Nous abordons bientôt les rives du CAP D'AGDE. Grisés par l'air du large, ravis de l'escapade, nous voici accueillis par les quais où musique, lumières et promeneurs nous étonnent un peu après ces heures passées dans le seul bruit des vagues accompagnant nos rêves...
Cap d'Agde c'est le seul éperon rocheux, la seule île de ce Golfe et c'est donc ce site naturel que nous vous proposons de venir vous initier ou vous perfectionner dans toutes les activités nautiques qu'offre le Centre Nautique du Cap d'Agde.
©Yachtadvert

© yachtadvert.com 2026



DU SKIPPER

sur

LA COURSE CANNES-ISCHIA



(15 AOUT - 19 AOUT 1960)

Organisée dans le cadre du centenaire des régates de Cannes et des manifestations préolympiques à Naples, la course Cannes-Ischia devait rassembler des bateaux de tous tonnages, depuis le « Gorch Foch » de 1 800 tonneaux, jusqu'aux rapides classe III de déplacement léger. Alors que les classes I, II et III rallieraient Naples par les bouches de Bonifacio, les grands voiliers laisseraient la Sardaigne à bâbord dans une course de 600 milles.

Cette course, magnifiquement préparée de longue date par le capitain J. Illingworth, président de la STA, et le commandant Péra du Comitato Alto Mare, le président Levainville et le Comité des Régates de Cannes, réunissait de magnifiques unités :

Le splendide trois-mâts barque allemand « Gorch Foch ».

L' « Altaïr » goélette, gréement longitudinal, 30 mètres hors tout, 162 tonneaux.

Le « Verona », 276 tonneaux, 40 m hors tout.

La « Belle Aventure », sur laquelle nous étions embarqués. C'est un ketch de 25 m, 98 tonneaux, dessiné et construit par Fyfe dans les chantiers de la Clyde ; construction tout en teck, le pont refait il y a deux ans, en teck également. Rien sur ce bateau n'est laissé au hasard et son accastillage est une exposition de tout ce qui se fait de mieux en France et à l'étranger. Les poulies de foc avec leur réa à roulements, le grand tambour avec sa double manivelle qui permet à quatre hommes d'embarquer le génois, sont à l'honneur de la construction française. La voilure a été entièrement refaite par Ratsey en 1959 ; les surfaces de toile sont éloquentes par leur chiffre.

— grand-voile : 125 m²,

— voile d'artimon : 25 m²,

— génois : 250 m².

Pour satisfaire au règlement de la Sail Training Association, l'équipage devait comporter 50 % de cadets de 18 à 25 ans. Nous avons ainsi complété l'équipage par 8 cadets : 6 Anglais, 2 Français, dont le navigateur élève de l'Ecole Navale.

Avec un équipage aussi important, nous avons pu établir un système de quart peu employé sur nos petits bateaux : trois équipes A.B.C. de cinq hommes chacune alternaient les quarts suivant le tableau suivant :

8 h - 12 h	A	B	C
12 h - 16 h	B	C	A
16 h - 18 h	C	A	B
18 h - 20 h	A	B	C
20 h - 24 h	B	C	A
0 h - 4 h	C	A	B
4 h - 8 h	A	B	C

Une équipe de quart.

Une équipe de veille.

Une équipe à dormir.

L'avantage de cette formule, c'est qu'il est ainsi possible d'avoir 10 hommes sur le pont

Kertios au départ de Cannes-Ischia (Photo bateaux).

57

Lancement de KERTIOS, ex ORAC, le 28 novembre 1936

LE YACHT N° 2.802.



Le croiseur de 20 tx Orac, au moment de son lancement.

Marseille.

Samedi 28 novembre, les Chantiers de la Liane, situés à l'entrée du Vieux-Port, ont procédé au lancement du coter cruiser marconi de 20 tonneaux, à moteur auxiliaire, *Orac*, qu'ils viennent de construire pour le compte de M. Charles Honnorat, de la S. N. M.

De nombreuses personnalités du yachting, parmi lesquelles le gracieux élément féminin était représenté, assistaient à cette cérémonie qui se déroula par un temps splendide.

Les invités furent accueillis on ne peut plus aimablement par Mme et M. Ch. Honnorat ; MM. J.-F. Lefranc, administrateur des Chantiers, et Georges Rosnieux, son jeune et actif collaborateur.

Orac, dont les plans et description ont été reproduits dans notre numéro du 12 mai 1934,

Lest dans la quille..... 8 t. 500
Surface de voilure..... 120 m2

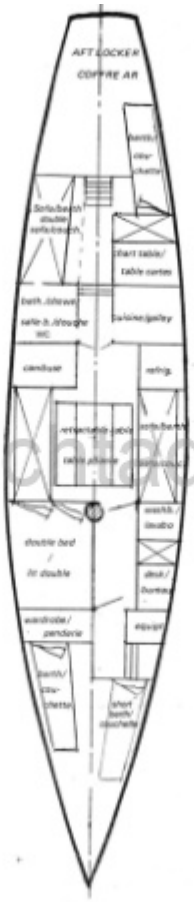
La bénédiction rituelle fut donnée au yacht par M. l'abbé Jules Ferry et, à l'issue du baptême, après que la gracieuse marraine, Mme Charles Honnorat, eut brisé la traditionnelle bouteille de champagne sur l'étrave de son nouveau yacht, celui-ci glissa promptement dans les eaux de la passe du Vieux-Port.

Ce lancement fut suivi d'un lunch servi dans la grande salle des chantiers. Le commodore Chabeires, en une allocution de circonstance, souligna toute l'importance, à cette heure, de cet événement nautique rassurant.

Félicitons à notre tour Mme et M. Charles Honnorat d'avoir doté la flottille marseillaise de la nouvelle et belle unité qu'est l'*Orac* et souhaitons au nouveau-né et à ses sympath'ques propriétaires une longue et heureuse navigation.

contact@yachtadvert.com © yachtadvert.com 2026





©Yachtadvert

© yachtadvert.com 2026





© yachtadvert.com 2026



© yachtadvert.com 2026