

UNE OCCASION MISE A NU

**VENDS**

# Sancerre, plan Harlé, 1985, très bon état, 130 000 €

*Acheté en coque nue en 1985, terminé en 1996, ce Sancerre bien équipé a très peu navigué. Doté d'un carré arrière, il est l'archétype du bateau de voyage.*

Texte et photos : Bernard Rubinstein.

*Pour louvoyer facilement, le génôis a été roulé. Ce qui n'empêche pas Raden Dour d'allonger la foulée. Notez l'importance accordée à la plage avant.*



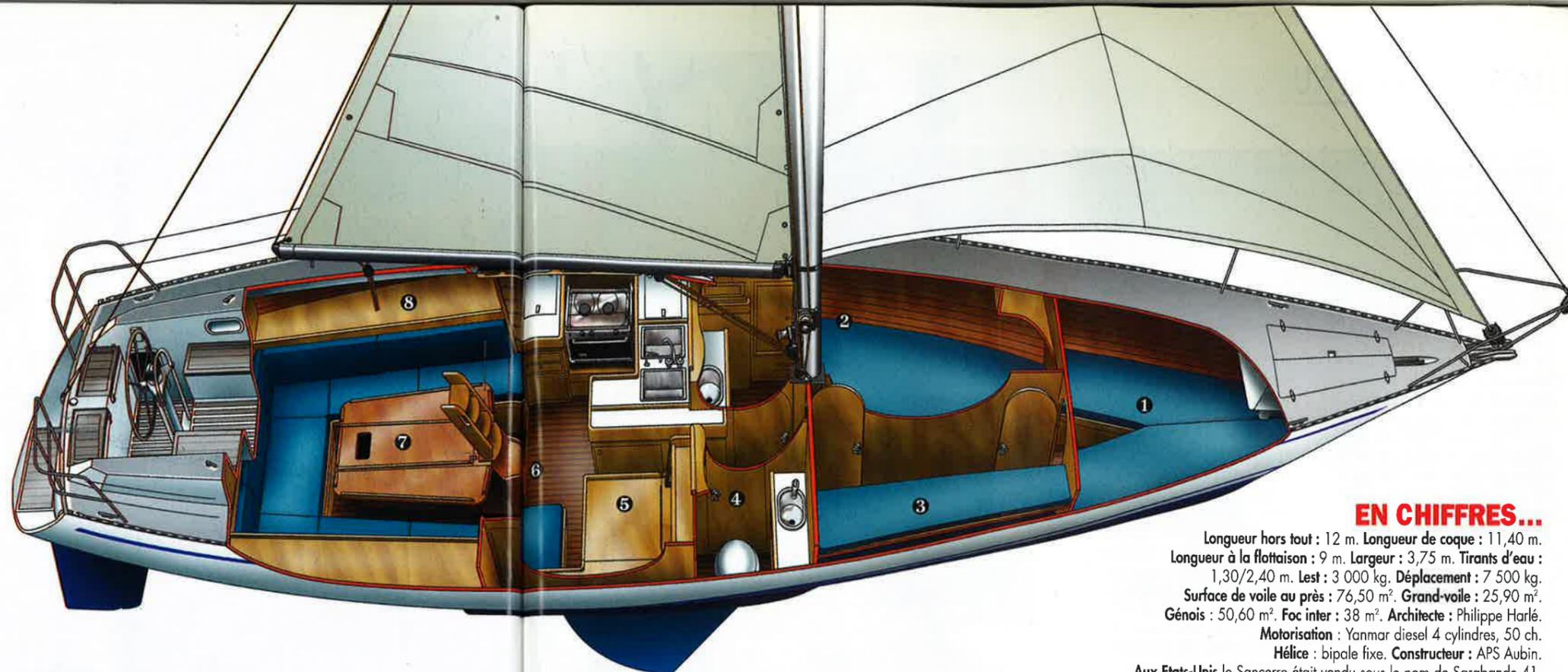
## UN SANCERRE MIS A NU

**I**lest comme neuf. » Bonnet sur la tête, ciré à poste, Roland Coadou a le parler franc. A la première poignée de main, aux quelques paroles échangées, on a vite compris que ce Breton originaire de Baden ne raconte pas d'histoire. Son Sancerre, qu'il a baptisé *Raden Dour* (fougère d'eau en breton) ne fait pas son âge. C'est en 1985 qu'il achète une coque nue pontée chez APS Aubin, la dernière fabriquée en stratifié de verre et polyester par le chantier de Marie-Anne et Paul Aubin implanté à Saffré, au nord de Nantes.

### Le voilier de ses rêves

Mais ce n'est qu'en 1996, onze ans plus tard, qu'il peut enfin disposer de ce bateau qu'il fait aménager et équiper au gré de ses économies par la société Godart. C'est son troisième bateau dessiné par Harlé, mais c'est surtout le voilier de ses rêves. Celui qui va lui ouvrir les portes du grand large. La vie, les obligations familiales, le manque d'équipiers en décideront autrement et justifient aujourd'hui sa revente. C'est dire que notre rencontre à Arzal, sur la Vilaine, entre deux dépressions, a quelque chose de solennel. Que cette sortie sous voiles précédée d'une mise à terre par le travelift du port d'Arzal de *Raden Dour* pour les besoins de l'expertise est sans doute la der des ders. D'ailleurs, sans toutefois

dévoiler le verdict de notre expert trinitain Jean-Michel Viant, la sortie de la coque hors de l'eau se révèle sans surprise. Pas de trace d'osmose. Même la dérive que Roland a tenu à descendre affiche un état presque parfait. Nous ne l'avons pas encore évoqué, mais le Sancerre construit en quarante-deux exemplaires entre 1979 et 85 est un dériveur lesté. C'est l'un des atouts de ce plan Harlé que l'architecte avait imaginé et créé pour emmener une famille de quatre à six personnes en voyage. Il se concrétise par la possibilité de relever la dérive en utilisant un winch situé dans le retour de la cuisine qui fait passer le tirant d'eau de 2,40 m à seulement 1,30 m. Autre avantage, grâce à sa quille dotée d'une semelle très large, le Sancerre échoue facilement le long d'un quai en toute sécurité. Quant à le poser dans un mouillage qui découvre à marée basse, pas vraiment de pro-



### EN CHIFFRES...

Longueur hors tout : 12 m. Longueur de coque : 11,40 m.  
Longueur à la flottaison : 9 m. Largeur : 3,75 m. Tirants d'eau : 1,30/2,40 m. Lest : 3 000 kg. Déplacement : 7 500 kg.  
Surface de voile au près : 76,50 m<sup>2</sup>. Grand-voile : 25,90 m<sup>2</sup>.  
Génois : 50,60 m<sup>2</sup>. Foc inter : 38 m<sup>2</sup>. Architecte : Philippe Harlé.  
Motorisation : Yanmar diesel 4 cylindres, 50 ch.  
Hélice : bipale fixe. Constructeur : APS Aubin.  
Aux Etats-Unis le Sancerre était vendu sous le nom de Sarabande 41.

ET LES AUTRES ?

### Le Sancerre face à ses concurrents

	Sancerre	Gin Fizz	Amphora	Chassiron GT
Long. coque (en m)	11,40	11,40	11,40	11,30
Long. flot. (en m)	9	9,15	9,15	9
Largeur (en m)	3,75	3,76	3,90	3,60
Tirants d'eau (en m)	1,30/2,40	1,90	1,80	1,70
Lest (en kg)	3 000	2 700	3 350	3 000
Dépl. (en kg)	7 500	6 500	8 000	7 000
Surf. voile (en m <sup>2</sup> )	76,50	85	76,20	69
Architectes	P. Harlé	Joubert/Nivelt	Holman & Pye	Joubert/Nivelt
Constructeur	APS Aubin	Jeanneau	Wauquiez	Richard
Année	1979	1974	1976	1968

### ZOOM

1 La cabine avant est plutôt utilisée en soute à voiles. La hauteur sous barrots y est de 1,60 m. Les couchettes mesurent 1,60 m de long.

2 La plus belle des cabines, équipée de son propre lavabo situé sur l'arrière. La hauteur sous barrots est de 1,80 m. La couchette double mesure 1,90 m de long, 1,30 m de large.

3 Chacune des deux couchettes superposées mesure 1,90 m de long sur 0,60 m de large.

4 Le cabinet de toilette, lui aussi équipé d'un lavabo, est étroit (0,60 m de large). Hauteur sous barrots : 1,76 m.

5 La table à cartes avec, sur l'arrière de son siège, le placard pour les cirés. Elle mesure 1,10 m de long, 0,70 m de large. Elle dispose sur tribord d'une bibliothèque.

6 Au pied de la descente trop raide à la gîte, la hauteur sous barrots est généreuse : 1,90 m. Depuis cette zone, il faut descendre une marche pour accéder au carré arrière.

7 Une fois les deux abattants ouverts, la table qui fait office de coffre pour le moteur mesure 1,15 m de long et 1,20 m de large. Elle peut accueillir au moins six personnes.

8 Par leur position sur l'arrière de la coque, ces couchettes sont très confortables. Chacune d'entre elles mesure 1,90 m de longueur.

Toute cette zone, largement éclairée, permet de contrôler les voiles et de bien se caler entre la table à cartes et le retour de la cuisine.



Au pied de la descente, la cuisine en U comporte de nombreux plans de travail et une kyrielle de tiroirs.



Face à la cabine double bâbord, les deux couchettes simples superposées. Les housses des matelas sont en alcantara.



Accessible de chaque côté de la table, le carré arrière est doté de deux couchettes supérieures utilisées en rangements.



Assis à la table à cartes, on profite de la vue sur l'extérieur. Sur sa face avant : le radar Furuno et la centrale NKE.



blèmes. *Raden Dour* est équipé de deux béquilles.

Une fois la coque remise à l'eau, c'est bien sûr son intérieur qu'il nous importe de visiter, d'autant que le Sancerre, à l'image d'autres célèbres crus Harlé - le Jurançon, le Beaujolais ou le Tokay - adopte une formule d'aménagement déclinée autour du carré arrière. Disposition qui a par ailleurs largement influencé le choix de Roland au moment de se prononcer sur son troisième bateau. Autant vous prévenir. Celui qui n'a jamais franchi la descente d'un croiseur équipé d'un carré arrière a toutes les raisons d'être quelque peu perturbé, voire réfractaire à ce type d'organisation.

## Une zone très stratégique

A cela une raison toute simple. Sur un bateau classique, l'impression d'espace vers l'avant est grande, apportée par le carré. Sur un voilier comme le Sancerre, le regard s'arrête sur la première cloison. Si espace il y a, c'est vers l'arrière qu'il faut aller le chercher en se tournant vers le carré. Celui du Sancerre s'organise autour de la table à deux abattants qui fait également office de coffre pour le moteur. A l'origine, il était équipé de deux couchettes supérieures

simples, longues de 1,90 m, dont la situation dans la zone arrière les rend très confortables en navigation. En pratique, Roland ne les jamais utilisées pour y dormir mais plutôt comme espace de rangement. En tout cas, pour avoir à diverses reprises goûté au carré arrière, nous aimons ce style d'aménagement. Bien sûr, la carène du Sancerre avec son arrière plutôt étroit et son cockpit ne permet pas d'offrir au port une vue sur l'arrière, contrairement à ce que l'on trouve par exemple sur le Cigale de Jean-Marie Finot ou sur les Kelt 39 de Gilles Vaton et Patrick Roséo. Cependant, les quatre panneaux ouvrants intégrés à la coque, complétés par deux autres panneaux ouvrants du cockpit offrent suffisamment de lumière pour que l'on ne souffre pas de claustrophobie. Si la lumière pénètre donc largement dans le carré arrière, elle est également omniprésente dès que l'on se tient dans l'une des zones stratégiques du Sancerre, l'espace situé sous le rouf et occupé en partie par la table à cartes sur tribord ou la cuisine sur bâbord. A plus d'un titre, il s'agit là d'un des autres atouts du Sancerre qui confirme, s'il en était besoin, sa vocation de grand voyageur.

## Trois panneaux pour la lumière

En tout premier lieu - et c'est très important quand on souhaite manger du mille - l'on dispose sur l'avant de la descente, dans la position debout, d'une vue permanente sur l'extérieur. Elle est apportée par trois panneaux (deux fixes et un ouvrant) sur l'avant du rouf, complétés par la présence de deux autres situés sur ses faces latérales. En second lieu, et contrairement à de nombreux bateaux de croisière, le passage (0,50 m) entre la table à cartes et le retour de la cuisine, permet de s'y tenir bien calé et de faciliter les déplacements vers l'avant, là où se tiennent les deux cabines. Quant à la cuisine ou à la table à cartes située au niveau du maître bau, l'une comme l'autre ont vraiment été pensées pour travailler dans de bonnes conditions. La première, débordante de rangements constitués de tiroirs ou de placards, adopte la forme en U tan-

Au portant, on peut choquer largement la GV grâce aux barres de flèche dans l'axe.

# L'expert donne son avis



**L'expert Jean-Michel Viant ne quitte jamais son couteau qu'il utilise pour gratter la peinture afin de vérifier ce qui se cache dessous.**

Le soussigné Jean-Michel Viant, expert maritime à La Trinité-sur-Mer (56470), déclare avoir été requis pour examiner le yacht *Raden Dour* avec mission :  
- de constater et décrire l'état de ce yacht, les constatations étant effectuées sans démontages particuliers,  
- d'en donner une valeur vénale, l'estimation ne tenant pas compte de l'état ultérieur du navire,  
- du tout de dresser un rapport pour servir et valoir ce que de droit,  
J'ai examiné le yacht *Raden Dour* au sec, sur le terre-plein du port de plaisance d'Arzal-Camoël, le 20 avril 2004, en présence du propriétaire.

## IDENTIFICATION DU VOILIER

**Coque**  
Marque : chantier APS Aubin - Nantes  
Type : Sancerre  
Longueur hors tout : 12 m.  
Largeur : 3,75 m.  
Matériau : polyester  
Années de construction : 1985/1996  
**Moteur**  
Marque : Yanmar  
Type : 4 cylindres  
Puissance : 50 ch  
Carburant : gasoil  
Année : 1985

## COQUE-PONT

Il s'agit d'une construction classique en polyester monolithique sur moule femelle avec renforts du type cloisons

en contreplaqué stratifiées au bordé, lisse intermédiaire stratifiée, varanga en contreplaqué stratifié. Le pont est en sandwich polyester balsa, il est collé et stratifié à la coque par l'intérieur.

## ŒUVRES VIVES

Lors de l'examen de la carène, la récente mise au sec n'a pas permis la prise de mesures hygrométriques cohérentes. La surface de coque ne présente pas de défauts flagrants. Bonne tenue du gouvernail et de la sortie d'arbre d'hélice. Le joint de quille/coque est correct, un traitement anti-corrosion est à prévoir par endroits. La dérive est en parfait état, son fonctionnement est correct.

Au premier plan, la barre d'écoute de GV. Sur l'arrière de la barre, les deux coffres.



La longueur de la semelle et l'épaisseur du lest permettent au Sancerre d'échouer avec ou sans béquilles.

## ŒUVRES MORTES

Le gel-coat des œuvres présente un aspect parfaitement intègre sans faïençage ni défauts de moulage.

## PONT

Le pont présente un gel-coat de bonne tenue sans fissures importantes. Les cadènes sont de bonne tenue. Les parties planes sont peintes en antidérapant gris : bonne tenue. Les capots sont en bon état, les hublots ne présentent pas de fissures ni de faïençages. Le lattage de teck qui recouvre les bancs du cockpit est de bonne tenue. Les appareils d'accastillage sont montés dans les règles de l'art. Les winches et les poulies demanderont un démontage pour graissage et vérification. La barre à roue ne présente pas de faiblesse à son boulonnage avec



L'ancre se range sous le pont, dans un coffre aux côtés du guindeau.

le fond de cockpit, les montages sont de bonne tenue.

## STRUCTURE

Les cloisons de structure que nous avons pu atteindre et examiner ne présentent pas de fissures

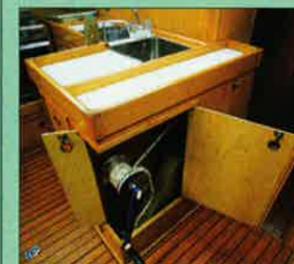
Situé sous la table, le Yanmar de 50 ch est facilement accessible une fois la descente enlevée.



ni de décollements de leurs stratifications avec la coque. Nous notons une structure parfaitement intègre qui nous paraît homogène et fiable.

## AMENAGEMENTS

Les aménagements de ce voilier sont dans un état proche du neuf.



C'est ce winch, situé dans le retour de la cuisine, qui sert à remonter la dérive.

Ils ont été particulièrement entretenus tant au niveau des vaigrages, des vernis que de la sellerie. Quelques traces d'humidité sur les vaigrages de rouf seront à contrôler. Il s'agit d'un aménagement de bonne qualité.

## ELECTRICITE/ PLOMBERIE

Concernant la plomberie, nous conseillons une révision des vannes et passe-coques. Concernant l'électricité, il s'agit d'un système éprouvé en parfaite condition de marche.

## MOTEUR

Ce diesel qui est d'origine démarre sans peine : bonne tenue des assemblages et divers montages réalisés



La dérive en acier remonte dans le lest en cas de choc.



Seules les anodes d'arbre et d'hélice sont à changer.

suivant les normes en vigueur. Nous n'avons pas réalisé d'analyse particulière sur une mécanique qui n'a que peu d'heures de marche. Nous notons que le pot de détente est à contrôler (rouille) et que le presse-étoupe est à graisser.

## GREEMENT/VOILURE

Le profil de mât est en aluminium : tenue correcte.



Le gréement dormant paraît d'origine : bonne tenue dans les parties basses. L'étai avant est équipé d'un enrouleur Profurl. Un étai largable est à poste avec ridoir à volant. Le gréement courant est à contrôler. La voilure en état comprend :  
- grand-voile lattée,  
- génois sur enrouleur

## ELECTRONIQUE

- radar Furuno,  
- GPS Furuno,  
- Centrale de navigation NKE  
- pilote automatique de marque Robertson.

## SECURITE

Armement en 2<sup>e</sup> catégorie pour dix personnes.

## DIVERS

Guindeau Lofrans Cayman 88, 1 000 watts.

Les winches sur le mât sont utilisés pour les drisses de GV et de génois et les bosses de ris.

# La conclusion de l'expert

## IMPRESSION GENERALE

Ce voilier qui possède une structure saine est particulièrement bien entretenu et équipé. De plus il a très peu navigué, d'où le peu d'usure sur l'ensemble.

## NOTRE ESTIMATION

- Coque, pont, accastillage	80 000 €
- Moteur, électricité	8 000 €
- Gréement, voilure	20 000 €
- Electronique	3 000 €
- Sécurité	3 000 €
- Divers	3 000 €
- TOTAL	117 000 €

En foi de quoi j'ai rédigé le présent rapport pour servir et valoir ce que de droit. A La Trinité-sur-Mer, le 26 avril 2004

L'expert

dis que la table à cartes se prolonge sur l'arrière par un siège de navigateur et surtout par un placard dévolu aux cirés de l'équipage. Une fois franchie une petite marche haute de 25 cm, on accède vers l'avant à un espace exclusivement réservé au couchage. Sur bâbord, la plus belle des cabines. Elle comporte un lit double, un lavabo et un



## Les mots pour le dire...

**SAD** : abréviation pour le Salon des artistes décorateurs organisé autrefois au Grand Palais. Une année, Gilles Le Baud, patron du chantier Kelt, y avait présenté une version très « design » du Kelt 39.

**Tokay** : dessiné par Philippe Harlé, ce dériveur lesté, proposé avec une cabine arrière, fut construit en aluminium par le chantier Pouvreau implanté à Vix.

**Semelle** : désigne la partie basse du lest. Une longue semelle facilite l'échouage.

**Trinquette** : voile d'avant qui se porte derrière le génois. A une époque, on utilisait même des trinquettes de spi en tissu léger.

immense placard, le tout complété par deux panneaux ouvrants, le premier sur le pont, le second sur la coque. En face de cette cabine, l'unique cabinet de toilette du Sancerre auquel on peut reprocher son manque de largeur (0,60 m).

## Des boiseries en érable

En poursuivant vers l'avant, sur tribord, se situent les deux couchettes superposées simples, idéales pour dormir à la mer



Raden Dour porte ici toute sa toile. Notez l'importance du recouvrement du génois.

quand les conditions s'annoncent musclées. Vu sous un autre angle, le couloir formé par la cloison de la cabine double et les deux couchettes simples superposées se révèlent parfaits pour circuler à la gîte dès que l'on veut accéder au poste avant isolé par une porte. Si ce dernier offre deux petites

couchettes, mieux vaut tout de même le considérer comme une soule à voiles. La hauteur sous barrots se limite à 1,60 m et de plus, il est encombré par un tube servant au passage de la chaîne du mouillage. Sur un plan plus général, il est important de préciser que ce Sancerre se démarque des autres modèles par

l'essence de bois utilisée pour les ébénisteries. Ce n'est pas du teck qui est ici utilisé mais de l'érable, beaucoup plus clair. Soulignons également, fait rarissime, que toute la sellerie, en parfait état, fait appel à de l'alcantara et non à du skaï. De l'intérieur pour passer au pont, il n'y a que quatre marches

à franchir si ce n'est qu'à la montée, comme d'ailleurs à la descente, celles-ci se révèlent très raides. C'est là l'un des points faibles du Sancerre et le prix à payer pour profiter du carré arrière. Bien évidemment, ce dernier a des répercussions directes sur le cockpit, et plus généralement le plan de pont. Concrètement, le cockpit n'offre que deux coffres très profonds, tous deux situés dans la partie arrière et qui font office de siège pour le barreur qui dispose par ailleurs d'une barre à roue Goïot.

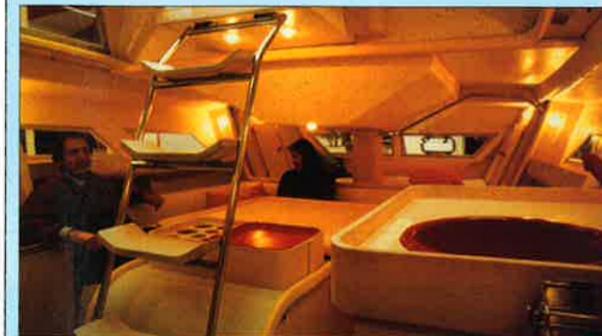
## En prime, un faux étai

Pour se déplacer sur l'avant, les passavants sont larges, tout comme la plage avant pratiquement horizontale depuis le pied de mât jusqu'à l'étrave. Si le guindeau est bien présent, il est situé sous le pont dans un coffre à deux abattants abritant également l'ancre. Côté gréement, le Sancerre est équipé d'un mâ

Francespar posé sur le pont à deux étages de barres de flèche dont la disposition rappelle les années quatre-vingt. Elles sont dans l'axe. Quant au haubanaage, sa géométrie est sans surprise. Une paire de galhaubans et de haubans intermédiaires, des bas haubans arrière, un faux étai et un pataras équipé d'un ridoir à vis. En prime, un faux étai volant permettant de porter, une fois le génois totalement roulé, une trinquette ou un tourmentin. Toujours dans l'esprit des années quatre-vingt, l'essentiel des winches – de marque Antal – sont fixés au mâ. Sur bâbord, un deux vitesses réservé à la drisse de grand-voile. Sur tribord, celui servant à la drisse de génois tandis que le plus petit, à une vitesse, situé sur la face arrière du profil, sert à la prise de ris. Il est complété par une batterie de bloqueurs à came au niveau du vit-de-mulet pour stopper les bosses. Il est vrai que certains regretteront sans doute que ces winches de mâ obligent, pour manœuvrer, à quitter le

## CARRE ARRIERE Pour ou contre...

Le carré arrière, une invention vieille comme le monde. Depuis l'époque où tous les vaisseaux avaient adopté ce style d'aménagement pour installer le carré des officiers au niveau de la poupe. En plaisance, il est difficile d'attribuer la paternité du carré arrière à un architecte plutôt qu'à un autre. En 1970, si Jean-Marie Finot avait adopté ce style d'aménagement sur l'Héliotrope, il avait déjà vu, dès 1968, un carré arrière sur un plan Van de Stadt. En tout cas, c'est Philippe Harlé qui eut l'idée d'installer le carré sous le cockpit à l'image du Jurançon, du Tokay, du Beaujolais et bien sûr du Sancerre. Mais on ne peut manquer de citer d'autres architectes tels que Daniel Tartarolo avec le Neptune 99, Gilles Vaton et Patrick Roséo avec le Kelt 39, Jean-Marie Finot avec le Comet 13 ou André Mauric avec le Méridien. Cela dit, pourquoi la formule du carré arrière ne s'est-elle pas plus répandue alors qu'elle offre des avantages évidents ? Différentes explications peuvent être données. L'une d'entre elles est particulièrement digne d'intérêt. Quand on franchit la descente d'un bateau équipé d'un carré arrière, on se retrouve face à une cloison. Contrairement à un voilier classique, on n'a plus l'impression d'espace. C'est moins flatteur, surtout lors de la visite du bateau dans un salon. Mais à la mer, tous ceux qui ont y goûté ne jurent que par lui. Ils ont raison !



Le carré arrière du Kelt 39. Ce modèle au design signé Patrick Roséo avait été présenté à Paris au SAD.

cockpit. En revanche, ils présentent l'avantage de laisser ledit cockpit peu encombré. Si ce n'est par les écoutes de grand-voile et de génois. Pour l'heure, ce sont les défenses et les aussières qui s'engouffrent dans le coffre tribord, préface à une sortie en Vilaine. Pour baisser la drisse, il a suffi d'ouvrir l'équipet situé dans le retour de la cuisine puis de choquer le bout repris sur un winch. Au pied de mâ équipé de deux balcons, Jean-Michel Viant vient d'envoyer la grand-voile dont la surface (25,90 m<sup>2</sup>) paraît bien petite par rapport à celle du génois (50,60 m<sup>2</sup>). Son recouvrement, de pratiquement 150 %, ne va pas tarder à se faire remarquer dès le premier virement de bord. En d'autres termes, mieux vaut ne pas rater car la punition est sévère. Elle se traduit par de longs efforts à exercer sur le winch de génois, un Antal 225 ST. D'ailleurs, selon le bon vieux adage qu'il n'y a pas de mal à se faire du bien, nous n'avons pas hésité, pour remonter la Vilaine

au louvoyage, à rouler un peu de génois afin de ménager le winch de service, notre expert Jean-Michel Viant. A la barre, si l'on se sent un peu à l'étroit entre la barre et les coffres, la carène du Sancerre se révèle plutôt véloce.

## Idéal pour quatre ou six

Naturellement, en l'absence de mer, nous ne nous risquerons pas à émettre un avis sur son passage dans le clapot. En revanche, pour sa faculté d'évolution, rien à redire. En résumé, il ne faudrait pas grand-chose – quelques petits travaux – pour que Raden Dour largue les amarres en vue d'un long périple. Par sa conception, son état, il est idéal pour un équipage de quatre personnes, voire six si on utilise les couchettes supérieures du carré. On pourrait même y installer une timonerie intérieure pour naviguer dans le mauvais temps. Avis aux amateurs !

ROLAND COADOU

## Piqué au Harlé

Si Roland revendique une âme de bâtisseur, il reconnaît volontiers que posséder pour le seul plaisir de posséder n'est pas son truc. Et d'ajouter que disposer d'un bateau de croisière de 12 mètres pour naviguer jusqu'à Houat relève de l'orgueil. Breton pur et dur, un grand-père conservateur à Concarneau, des aïeux goémoniers aux Glénan, Roland n'est pas du genre à louvoyer dans l'esbroufe. S'il revend son Sancerre, c'est avant tout parce qu'il ne l'utilise pas assez. Que la petite famille n'est pas suffisamment motivée pour l'accompagner dans ses rêves de croisière. Sa plus longue : une escapade aux îles Scilly. Le regrettera-t-il ? Roland l'affirme, d'autant que c'était son troisième plan Harlé. Il succédait à un Cognac puis à un Armagnac, tous construits par la famille Aubin. Il n'empêche que Roland a déjà prévu le remplacement de Raden Dour. C'est Brigantine, un plan Herbulot en alu à deux dérives latérales. Surtout, devait-il nous confier, ne le répétez pas. Ma femme n'est pas encore courante. C'est désormais chose faite.



Pour Roland Coadou, ici à la barre de Raden Dour, cette sortie sur la Vilaine marque la fin d'un rêve inachevé.