

Une occasion mise à nu

VENDS

Amel

**Sharki de 12 m,
1983, 655 000 F**

C'est une première dans l'histoire de Voile Magazine, l'essai d'un voilier construit par le chantier Amel, dont bon nombre de candidats au départ rêvent secrètement. Construit il y a quinze ans, ce Sharki a plutôt bien vieilli, même si quelques équipements sont à revoir.

Texte et photos : Bernard Rubinstein.



Les voiliers construits par les chantiers Amel appellent deux types de réaction bien tranchées. On est tout pour ou tout contre. On aime à la folie ces bateaux typiques qui défient les modes du jour pour rien au monde on ne mettrait son sac à bord de ces unités dont le pont marron en polyester se donne des allures

de faux teck. En tout cas, depuis les années 70, la belle époque et grande époque du Kirk, l'Amel reste le must pour beaucoup de plaisanciers. Et bon nombre de candidats au long cours ne jureraient que par lui. Au demeurant, difficile de ne pas leur donner raison. Certes, on peut émettre quelques réserves justifiées sur sa silhouette ou sur le choix du plan de voilure. Mais on ne peut

qu'applaudir des deux mains aux solutions techniques utilisées par le chantier rochelais et au soin apporté à régler certains points de détails souvent délaissés par les autres constructeurs. Dans le milieu de la plaisance, on dit qu'un voilier Amel vieillit plutôt bien et qu'il est fiable. C'est ce que nous avons vérifié en passant au crible le Sharki numéro 88 de la série qui

en compte cent quatre-vingt-quinze. Elle fut lancée en 1979 et arrêtée en 1987. Le patronyme de ce Sharki, *He de France*, rappelle que son premier propriétaire n'était autre que le commandant du célèbre paquebot. Il le gardera quatre ans avant de le revendre en 1987 à Yves Berger, son actuel propriétaire. Au quai du mignon petit port de Sanary, nous n'avons pas mis

n Sharki mis à nu

longtemps à le repérer grâce à son gréement de ketch dont le chantier reste un farouche et ardent défenseur. Autre signe distinctif, son cockpit central et son incontournable pare-brise rigide, qui confère au Sharki un air de ressemblance avec son aîné, le Maramu, dont il reprend d'ailleurs les grandes lignes. Si ce n'est que ce dernier mesure quatorze mètres alors que le Sharki n'en fait que douze.

Des filières en tube inox

Plus haut, nous évoquions la très forte personnalité des voiliers Amel. Il nous a suffi d'une rapide visite du pont pour en être convaincu. Première surprise – il y en aura bien d'autres – les filières classiques en câble sont inexistantes. Plus précisément, elles sont ici remplacées par un tube d'inox continu maintenu en place par des chandeliers. Tout expert vous le dira, l'état des chandeliers en général et leur fixation en particulier sont révélateurs de l'état de vieillissement d'un bateau et du soin porté par son propriétaire à son entretien. Force est de reconnaître que ceux d'Ile de France sont droits comme des I et d'une solidité au niveau de la fixation des embases au-dessus de tout



La silhouette du Sharki est des plus classiques, avec son tableau très légèrement incliné.



Un seul évier dans la cuisine, mais un vrai plan de travail au-dessus du réfrigérateur.



Les deux couchettes de la cabine sont toutes équipées de planche anti-roulis. Rarissime.

soupçon. Continuons l'inspection du pont en débutant par l'avant. Là, autre particularité, deux grands coffres de part et d'autre du guindeau électrique permettent de ranger les voiles et le petit matériel. Pas d'inquiétude. Ils sont étanches et, pour leur fermeture, le chantier Amel a fait appel à un dispositif simple comme bonjour et d'une longévité quasi éternelle.

Un gréement simple

Ils se ferment chacun par un bout que l'on frappe sur un taquet installé dans la cabine avant. Tenez, ce simple exemple suffit à vous donner un aperçu de la philosophie Amel qui pourrait se résumer ainsi : le sophistiqué est l'ennemi du bien. Et cela dans tous les domaines : la fermeture des placards ou l'évaluation de la quantité d'eau dans le réservoir. Pour l'heure, c'est le pont qui nous intéresse ! Si celui de notre Sharki affiche malgré ses quinze ans de bons et loyaux services un bon état général, son aspect marron façon teck n'est pas vraiment heureux,



Le cabinet de toilette : chaque équipier y a son équipet.

si ce n'est qu'il a l'avantage d'avoir bien vieilli. Côté gréement, comme le confirmera dans son rapport notre expert local, Pascal Marty, à l'exception du pied de mât portant quelques traces d'oxydation, tout affiche encore un excellent état de santé. Là encore, est-il besoin de préciser que le plan de gréement fait dans la simplicité : un seul étage de de barres de flèche dans l'axe, galhaubans et présence bien entendu de bas haubans



Une coursive permet d'accéder à la cabine arrière.

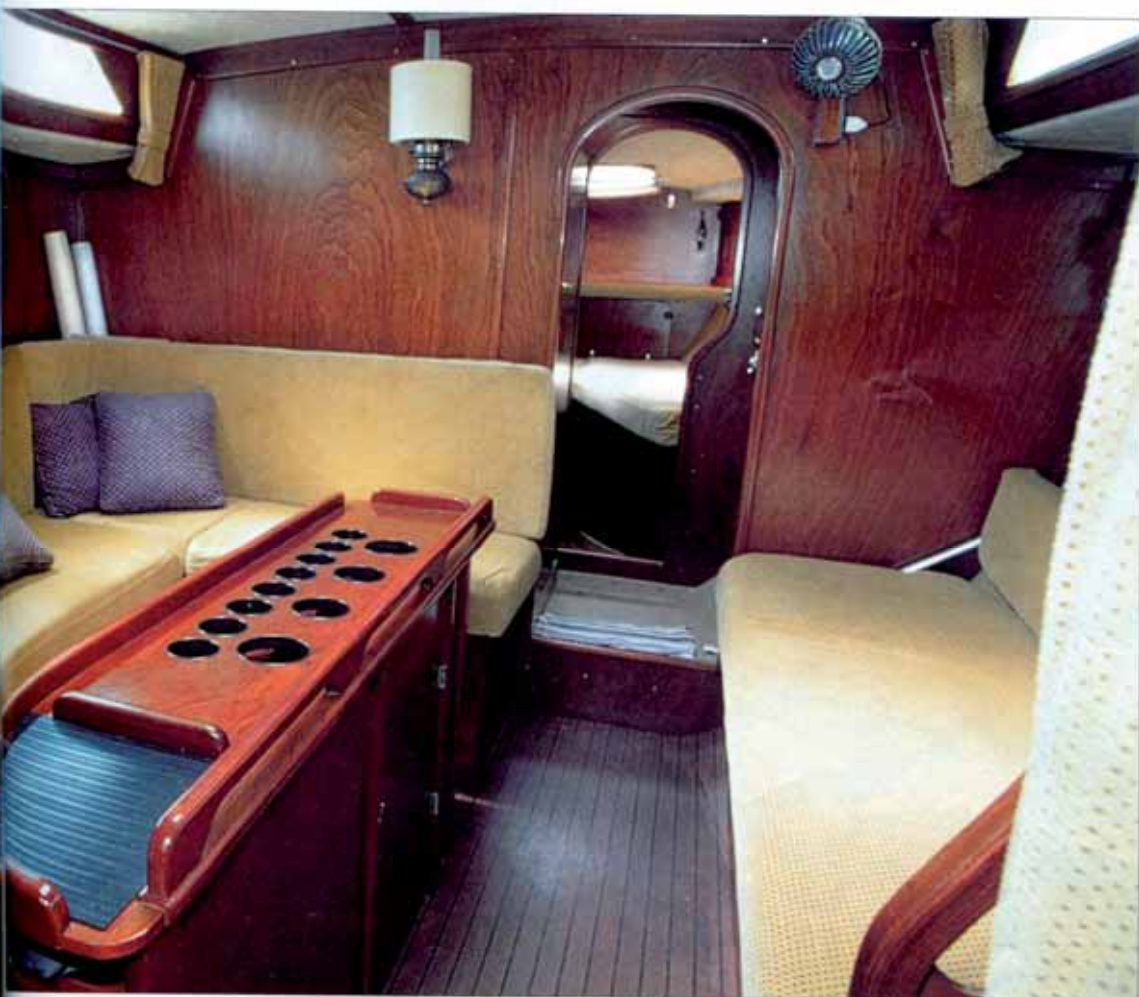
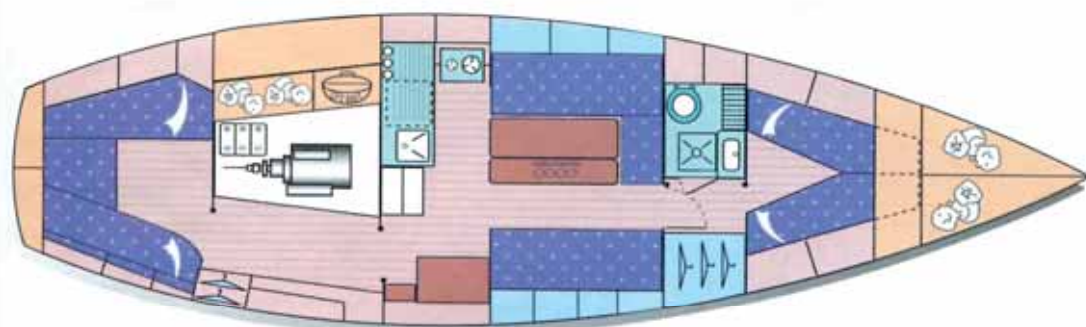
L'éclat rutilant des vernis du carré fait oublier l'



EN UN COUP D'ŒIL
Le Sharki
face à ses concurrents

	Sharki	First 405	Ovni 40
Long. de coque (en m)	11,95	12	12
Long. de la flot. (en m)	9,70	10,90	10,30
Bau maxi (en m)	3,60	3,96	4,30
T. E. maxi (en m)	1,75	1,70	0,70/2,30
Lest (en kg)	2 900	3 000	3 600
Dépla.(en kg)	9 400	8 400	9 000
Surf. de voil. (en m ²)	78	90	105
Architecte	H. Amel et J. Carteau	Berret	P.Briand
Constructeur	Chantiers Amel	Bénéteau	Alubat
Matériau	Strat. verre/poly.	Strat.verre/poly.	Aluminium

Un siège pour travailler à la table à cartes qui déborde d'équipets. Partout les volumes de rangements sont omniprésents sur ce bateau conçu au départ pour quatre personnes.



avant et arrière. Il faut encore noter que les cadènes ne présentent pas la moindre trace de corrosion et qu'elles sont reprises sur le cale-pied, simplicité oblige. Sur les voiles, encore un peu de patience. Nous jugerons de leur état en navigation. Cela dit, au simple toucher et à leur couleur, elles semblent très, très, fatiguées. Que ce soit le génois monté sur un enrouleur Reckman, la grand-voile ou l'artimon. Le cockpit, lui, se prolonge sur l'arrière par la cabine de propriétaire qui, contrairement à bon nombre d'unités, ne dispose pas d'accès par l'extérieur mais par une coursive intérieure.

Un siège fixe pour le barreur

Là encore, au risque de nous répéter, le cockpit du Sharki se singularise. S'il est profond et assure une bonne protection de l'équipage grâce à son pare-brise rigide, il est petit. Le barreur, lui, décalé à bâbord de la descente, occupe une place de choix. Il dispose d'un siège fixe, de tous les instruments face à lui, et des

— YVES BERGER —

Un propriétaire heureux

Cela ne fait aucun doute. C'est à regret, pour raison de santé, qu'Yves Berger se sépare de son Sharki, qu'il a mis en vente par l'intermédiaire d'un professionnel du bateau d'occasion, Méditerranée Courtage, une société disposant de huit bureaux sur la côte méditerranéenne et de quatre à l'étranger. *Ile de France* fut le premier bateau d'Yves Berger, ce sera son dernier. En 1987, c'est par une petite annonce qu'il découvre le Sharki et par la même occasion le chantier Amel. « Il était dans un état impeccable, raconte-t-il, prêt à prendre la mer. » Pendant dix ans, amarré aux pontons de la Société nautique de Marseille, *Ile de France* va naviguer toute l'année. « Au moins un week-end par mois et un mois l'été », précise Yves Berger. Avec un brin de nostalgie, il évoque sa dernière grande balade, la Route du jasmin de 96 et ses escales en Corse, en Sardaigne, Espagne et Italie. Autant d'heureux souvenirs qu'Yves n'est pas près d'oublier.



Âge du Sharki, 15 ans. Incroyable !

L'avis de l'expert



Des expertises de ce type, Pascal Marty aimerait bien en faire plus souvent. Notre Sharki avait fait pour l'occasion le voyage jusqu'à Sanary, là où Pascal a ses bureaux. Pour établir le diagnostic de la coque, il lui a suffi d'aller au port de Bandol où le personnel de la capitainerie a levé le bateau en deux temps et trois mouvements.



Si les passavants en polyester sont en bon état, la garde-robe d'île de France est à remplacer, principalement le génois.



IDENTIFICATION D'ÎLE DE FRANCE

Il s'agit d'un voilier quillard, gréé en ketch, de type Sharki, construit en 1983 par les chantiers Amel (France). Cette unité est immatriculée à Marseille sous le numéro 605253. Son numéro de série est le 88. Il est homologué en 1^{re} catégorie pour six personnes.

PONT - COQUE

Sur le pont, pas de choc ou de fissure constatés. La rambarde ceinturant le navire est en bon état. Le gel-coat est entièrement microfaiencé. Ce désordre n'affecte pas la structure mais c'est une dégradation qui est principalement gênante pour l'esthétique. Les deux Plexi de la casquette sont en

bon état. Les toquets, chaumards, capots de coffre ne présentent pas de dégradation. Les winches sont en bon état mais méritent un nettoyage interne. A l'avant, un guindeau électrique.



A l'image du pare-brise, les œuvres mortes portent des traces de microfaiencage.

MÂTURE

Les mâts Isomat sont bien conservés. Le gréement dormant inox monotonon ne présente aucune fatigue visuelle. Notons une très légère corrosion en pied du grand mât. L'enrouleur de foc Reckman, de très bonne réputation, est néanmoins dur à la rotation. L'aérien de l'anémomètre a des difficultés à tourner. Avant de grandes navigations, la dépose de la mâture est préconisée pour une révision générale.

VOILURE

Les deux voiles principales, génois enrouleur et grand-voile, sont usagées. Leur remplacement est conseillé.

ŒUVRES MORTES

Le gel-coat des œuvres mortes est assez terne, commençant à jaunir et à microfaiencier. Notons quelques rayures du gel-coat mais pas de choc ou de fissure apparents.

ŒUVRES VIVES

Cette année, la carène de ce navire a été nettoyée à terre mais on a fait l'impasse d'une nouvelle application de sous-marine. Autant dire le



Le lest tout comme la coque ont reçu de nombreuses couches d'antifouling.



manque d'efficacité de la protection antisalissures pour les mois à venir. De nombreuses anciennes couches de sous-marine « protègent » actuellement la carène. Après grattage partiel, nous constatons un début de microcloquage du gel-coat, indiquant que le processus d'osmose est en cours mais sans aucune gravité. Un traitement après séchage sera néanmoins à prévoir à moyen terme.

INTÉRIEUR COQUE - AMÉNAGEMENTS

L'ensemble structure intérieure et aménagements est particulièrement bien conservé. La qualité des boiseries et des vernis est certaine malgré quelques coups visibles au milieu de la cloison avant du carré. Notons de l'eau stagnante au niveau



Par souci du détail, un tapis protège l'extrémité de la table.

de la coursive toilettes, zone où sont situées les sondes. La tuyauterie passante est oxydée, les vannes des W.-C. sont bloquées.



Les mains courantes fixées sur la table sont impeccables.

MATÉRIEL ARMEMENT ET SÉCURITÉ

Le canot de survie étant périmé, ce navire navigue actuellement en 5^e catégorie. Attention, si le navire est inscrit en 1^{re} catégorie par les Affaires maritimes, il doit en posséder l'équipement.

ÉQUIPEMENT SUPPLÉMENTAIRE

Le chauffage à air pulsé à mazout complète l'équipement. Mais ce dernier, n'ayant pas fonctionné depuis de nombreuses années, sera à réviser. Ce navire possède un hors-bord Yamaha Malta très propre de 1992 et un canot gonflable Bombard.

MOTORISATION - ÉLECTRICITÉ

Le moteur principal Perkins 40 ch est dans un aspect général particulièrement propre. En 1996, ce moteur a subi une révision avec remplacement des durites, colliers, peinture neuve, disque d'inverseur. A l'horamètre nous notons 3761 heures.

Les mots pour le dire...

Barres de flèche dans l'axe : ce principe de fixation des barres de flèche tend à disparaître au profit des barres de flèches poussantes qui sont angulées par rapport au mât alors que les premières sont perpendiculaires à l'axe du bateau.

Œuvres mortes : se disent de toutes les parties de la coque qui sont hors de l'eau par opposition aux œuvres vives, qui se rapportent à la carène immergée.

Artimon : sur un ketch, c'est la grand-voile la plus en arrière. Les grands maxis de la Whitbread l'ont remis au goût du jour.



Le moteur Perkins de 40 ch sorti en 96 n'a que 3 800 heures de marche.

D'origine ce navire est équipé d'un alternateur d'arbre, d'un alternateur pour la charge des batteries moteur et guindeau et d'un alternateur pour la charge des batteries service. Le chargeur CJ 400 C est de 30 ampères.



Oxydée, la vanne des W.-C. est à remplacer. A côté, les capteurs sont en bon état.

ÉQUIPEMENT ÉLECTRONIQUE - NAVIGATION

Bon équipement général composé d'une centrale Brookes Network de 1994, d'un pilote automatique Neco, d'un lecteur de cartes Shipmate RS 5900 de 1995, d'un radar Furuno ancien, d'une VHF Shipmate avec numéroteur, d'une radio Lokata.

La conclusion de l'expert

PRÉCONISATIONS AVANT GRANDES NAVIGATIONS

Révision mât-enrouleur de foc.
Remplacement des voiles.
Remplacement vannes W.-C.
Révision aérien d'anémomètre.
Achat du canot de survie.
Installer un disjoncteur différentiel à l'arrivée du 220 V.

ESTIMATIONS

Valeur neuve, nu, sortie chantier, en 1983 : 730 000 francs.

Valeur revalorisée pondérée : envi-

ron 1 100 000 francs.
Coque-moteur-mât : 550 000 F.
Équipement nav., armement et supplément : 40 000 F.
Soit un total de 590 000 F.

CONCLUSION

Le navire Ile de France a été correctement entretenu jusqu'à présent mais demandera des investissements supplémentaires dans l'hypothèse de grandes navigations. La valeur vénale du navire et de ses accessoires au jour de notre visite se situe aux environs de 590 000 francs.



Aucun bateau de croisière de série n'affiche autant de particularités qu'un voilier construit par le chantier Amel. De la présence d'un palan pour sortir le radeau de survie de son coffre au blocage des loquets pour qu'ils restent silencieux, le constructeur rochelais fait feu de tout bois. Revue de détails des petits plus qui vous changent la vie.



Toute la partie arrière du lest fait office de puisard.



Dans le cockpit, un palan permet de sortir la survie du coffre.



Dans le carré, la couchette tribord est équipée d'un dossier qui bascule pour faire office de toile antiroulis.



deux winches de génois, des Lewmar 44, deux vitesses self-tailing, à portée de mains. Malgré ses quinze ans d'âge, le cockpit affiche un bon état de santé. Certes, le cadran du moteur Perkins porte bien quelques traces de corrosion, les winches sont parfois un peu durs, mais pour le reste rien à redire. A une exception près, il comporte quelques astuces signées Amel. Ainsi, le radeau de survie logé dans le coffre bâbord sort de son logement grâce à un palan dont l'une des extrémités se fixe sur un pontet solidaire du rouf. Toujours dans le but de vous faciliter la vie, aucun bout ne traîne dans le cockpit.

La drisse du mât d'artimon, son écoute, l'écoute de grand-voile, toutes ces manœuvres se rangent dans des logements intégrés au pied de mât en polyester. Côté moteur, celui de notre Sharki, un Perkins 40 chevaux,

a été totalement révisé en 96, il n'y a pas de souci à se faire. En cas d'intervention, on y accède en soulevant le fond du cockpit tout en disposant d'un large espace. Enfin, toujours au chapitre des petits trucs qui vous changent la vie, signalons la présence d'une table de cockpit amovible qui s'installe en une fraction de seconde.

Des vernis comme neufs

Si le plan de pont reste profondément marqué par la griffe Amel, la marque est encore plus présente dans le domaine des aménagements dont la découverte, une fois franchies les deux marches de la descente, ne va pas manquer de nous étonner. C'est vrai, ce Sharki a déjà quinze ans. Pourtant, en pénétrant dans le carré, les ver-

nis des ébénisteries semblent comme neufs, aussi brillants qu'au premier jour. Yves Berger, son propriétaire, est plutôt du genre soigneux. Mais quand même. Au chantier Amel, on ne rechigne pas à passer et à repasser des couches de vernis ni

à adopter en matière d'emménagements des idées très personnelles. En tout cas, pour un couple parfois renforcé d'une paire d'amis, le Sharki a tout pour satisfaire de futurs tourdumondistes. Concrètement, on empreinte une longue course



La table de cockpit est une planche qui se monte rapidement.



Un filoir en plastique évite au crochet de porte de faire du bruit.



Les couchettes de la cabine arrière ont des planches antiroulis.



La porte entre le carré et la cabine avant se transforme en porte étanche.



Pas de jupe sur le Sharki mais une échelle qui pivote et se remonte le long des filières.



offrant un nombre incroyable de rangements pour accéder à la cabine arrière équipée de deux couchettes simples pouvant au port se transformer en un lit double. Des planches antiroulis ont été prévues pour les deux couchettes simples, comme au bon vieux temps. La même formule a été reprise sur les couchettes de la cabine avant. Si la cabine arrière déborde d'équipements et offre une petite table repliable, elle n'affiche que 1,57 mètre de hauteur sous barrots. En revanche, dans le carré où, là, on dispose de 1,93 mètre de hauteur tout en profitant encore des bonnes idées de la maison Amel. Par exemple, la couchette tribord dispose elle aussi d'un système anti-roulis astucieux composé d'un dossier basculant. Fait rarissime, la porte qui sépare le carré de la partie avant peut se transformer en porte étanche en y ajoutant deux

montants en bois massif. Le puisard est ici un véritable réservoir : il occupe toute la partie arrière de l'impressionnant lest.

Un lest pour stocker l'eau

Le chantier Amel l'a équipé d'une crépine protégée par un filet pour éviter qu'elle ne se bouche. Quant à l'eau, celle prévue pour la consommation, 750 litres, elle est stockée au point le plus bas du bateau, dans le lest. Le reste des aménagements est classique, et toujours aussi bien conservé, même si le vaigrage dans le placard à cirés a parfois tendance à se décoller. L'accès aux parties délicates est particulièrement soigné, telles ces deux trappes qui permettent d'intervenir immédiatement sur le pilote électrique Necco – quelque peu hors d'âge – ou sur

tout le câblage électrique alimentant les instruments situés devant le barreur. Enfin, après cette longue visite de la coque au ponton suivie par la mise à terre du bateau en un temps record grâce à l'efficacité de la capitainerie du port de Bandol, nous avons largué les amarres. Vu la force du vent, cinq nœuds environ et l'état des voiles, nous sommes restés sur notre faim. Il n'empêche que certaines conclusions s'imposent. Tout d'abord, ce que nous redoutions s'est avéré. La garde-robe doit être vite remplacée, avec son génois vraiment au bout du rouleau. Parlons performances, il y a fort à parier que le Sharki aime modérément le petit temps et qu'il lui faut plus de 10 nœuds de vent pour qu'il s'anime. A cela plusieurs raisons, liées à son dessin. Tout d'abord, la coque du Sharki n'est pas un exemple en matière de surface mouillée. De

plus, étant donné son déplacement, la surface de voilure n'est pas très importante. Il suffit de l'observer au mouillage pour constater que son plan de voilure est plutôt ramassé, sans oublier que la voile d'artimon demande des réglages fréquents pour se révéler rentable. *He de France* n'est pas, dans son état actuel, prêt à prendre le large. Il lui faut une nouvelle garde-robe et, selon Pascal Marty, notre expert de Sanary, la révision de certaines vannes et le remplacement du radeau de survie. Ces travaux faits et complétés par une révision de tout l'accastillage, le Sharki apparaît pour son prix de vente un bon bateau de voyage pour deux à quatre personnes. Il a pour lui ce qu'il manque à bon nombre de bateaux de plaisance : ces petits plus qui vous changent la vie. Le Sharki est un Amel, à lui seul un passeport pour le grand large. ▲