

UNE OCCASION MISE A NU

VENDS

Super Arlequin « à teugue »,

Née en 1971, cette version en polyester du Super Challenger d'André Mauric a été construite jusqu'en 1980, à près de 300 exemplaires. Et ce bateau s'est prêté à toutes les aventures, y compris le tour du monde en double. Il faut le voir pour le croire!

Texte : François-Xavier de Crécy. Photos : Jean-Marie Liot.

Certains bateaux ont un destin. Celui de *Ding-Dingues*, le Super Arlequin de Joan Chéron, est édifiant. Construit en 1977 par Quéré, à La Rochelle, il était destiné au patron du chantier. Racheté presque immédiatement par deux sœurs britanniques assoiffées d'aventure, ce half-tonner, pur produit de la jauge IOR, part pour plusieurs années de boulingue autour du monde. Revenu dans les années quatre-

vingt à une vie plus tranquille dans les eaux bretonnes, il a pourtant gardé l'empreinte des sœurs Dardé et son style de baroudeur fleure bon l'aventure... Mais revenons aux origines de l'histoire. Au début était le Super Challenger. Né en 1966 de la planche à dessins d'André Mauric, ce half-tonner était une des stars de la jauge IOR dans les années soixante et soixante-dix. Dès les premières années, des propriétaires passionnés cherchèrent à tirer le meilleur parti



*Les belles carènes,
comme les bons vins,
semblent se bonifier
avec l'âge.
Celle du Super
Arlequin reste
une petite merveille.*

, 1977, bon état, 21 500 €

de cette excellente carène en modifiant le gréement et les appendices, avec la complicité des différents chantiers qui construisaient le « Super Cha ». L'un de ces Super Challenger optimisés, baptisé *Arlequin*, s'était suffisamment fait remarquer au cours de la Half-Ton Cup disputée en 1968 à La Rochelle pour attirer l'attention de Noël Quéré. Après avoir revu les plans en collaboration avec André Mauric, il décida de lancer une nouvelle série de Super

Challenger « type Arlequin » qui reprenait un certain nombre de modifications et gardait surtout le principe d'une construction en polyester, moins chère et plus facile d'entretien.

Une évolution du Super Cha

Le Super Arlequin était né. Il allait être construit au chantier Quéré jusqu'en 1980, à près de 300 exemplaires ! Par rapport au

Super Cha standard, le Super Arlequin bénéficie d'un franc-bord légèrement surélevé, d'un gréement plus élancé et d'une quille sans bulbe, mais plus profonde dans la version grand tirant d'eau. *Ding-Dingues*, l'ancien Super Arlequin des sœurs Dardé qui attend un nouveau propriétaire à son coffre sur la rivière du Bono, est un modèle à part dans la grande série lancée par le chantier Quéré. C'est en effet un des trois Super Arlequin dits « à teugue », même si

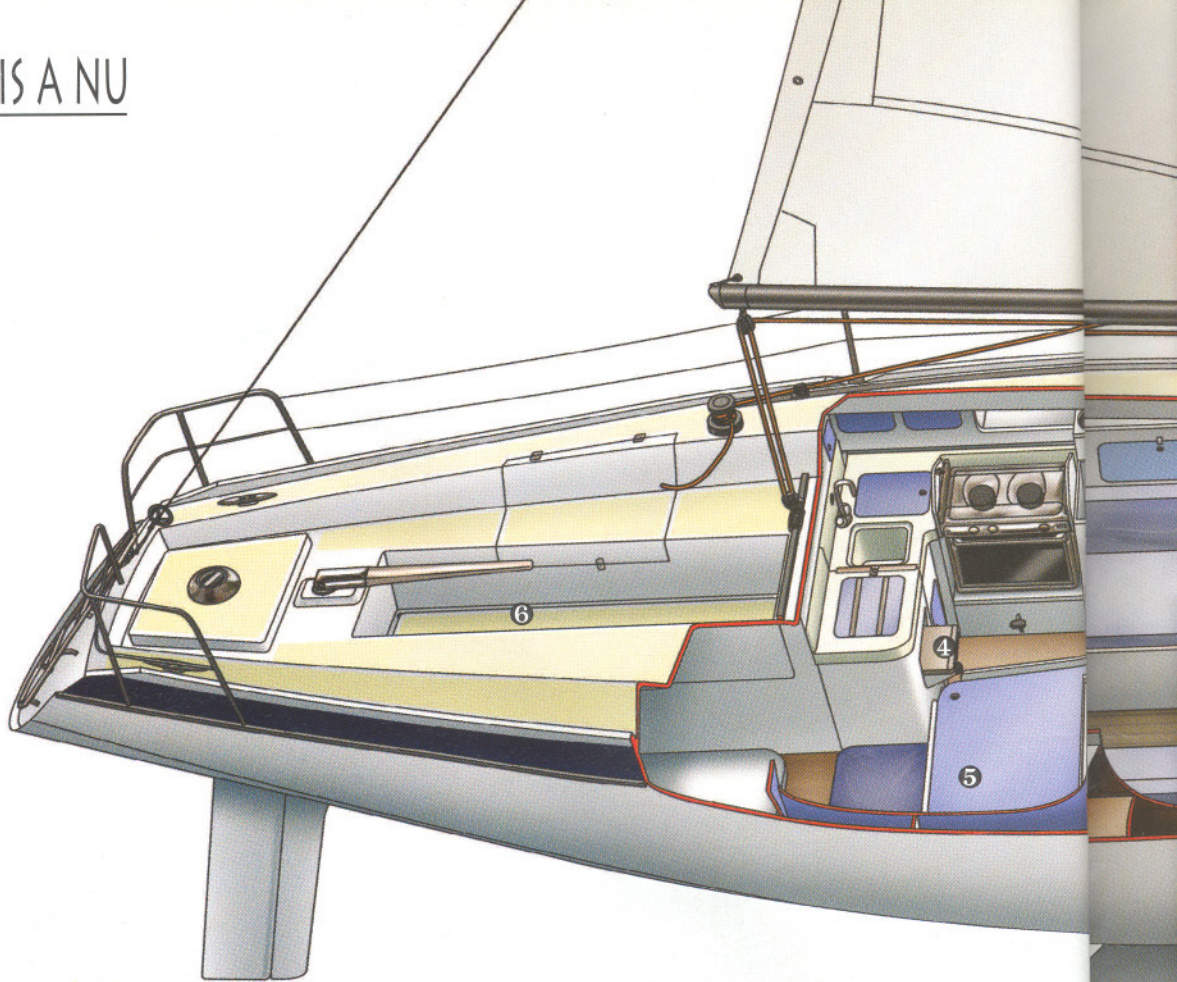
le rouf ne s'efface pas entièrement jusqu'à l'étrave. Ce qui est certain en revanche, c'est que le pont a été surélevé d'une trentaine de centimètres. C'est le rôle du surbau bleu percé de trois hublots sur chaque bord. En définitive, cette version du Super Arlequin offre davantage de volume intérieur, de lumière, et un plan de pont beaucoup plus ouvert. Les passavants encaissés du Super Arlequin classique laissent place à un pont aux reliefs discrets qui se rapproche

UN SUPER ARLEQUIN MIS A NU

d'un flush-deck. On y circule plutôt bien malgré le galhauban déporté en arrière, et les importantes fargues moulées avec le pont sont très sécurisantes. Par ailleurs, on est frappé dès les premiers pas à bord par la rigidité du pont. Sur une occasion de près de trente ans, c'est le signe d'une construction sérieuse et généreusement échantillonnée. L'antidérapant imprimé par le moule a été renforcé par une peinture antidérapante efficace mais appliquée sans grandes précautions esthétiques. De façon générale, le bateau a été entretenu et équipé dans un esprit très pragmatique et sans prétentions esthétiques : amateurs de vernis pimpants et d'inox rutilants, s'abstenir !

Tirant de bas étai sur palan

A l'avant, le rouf se termine et laisse place à une petite plage où vient s'ancrer le bas étai. Il est pris sur la structure du bateau, mais il faut penser à souder la reprise de cadène montée sur un palan dans la cabine avant. La baille à mouillage, généralement absente des Super Challenger et Super Arlequin, témoigne de la priorité donnée à la croisière sur *Ding-Dingues*. Les deux grands panneaux de pont Goïot situés en avant et en arrière du mât, très faïencés, sont à changer. Les chandeliers, en revanche, sont en très bon état. Déportés à l'extérieur du pont, ils s'appuient sur le bordé principal et son liston. Ce montage



ZOOM

- ① La plage avant réduite par la teugue accueille une baille à mouillage de bonne taille. Le bas étai est repris sur la structure.
- ② La cabine avant est éclairée par un panneau de pont et deux hublots de bordé. WC sous la couchette, à bâbord.
- ③ Carré bien éclairé (six hublots et un panneau de pont), beaucoup de rangements dans le carré (profondeur moyenne des équipets 40 cm). Longueur des couchettes : 1,80 mètre.
- ④ Hauteur sous barrots à la descente : 1,85 mètre. Cuisinière deux feux et four à gaz, et simple glacière sans groupe froid.

Eau de mer et eau douce au robinet, pompes à pied.

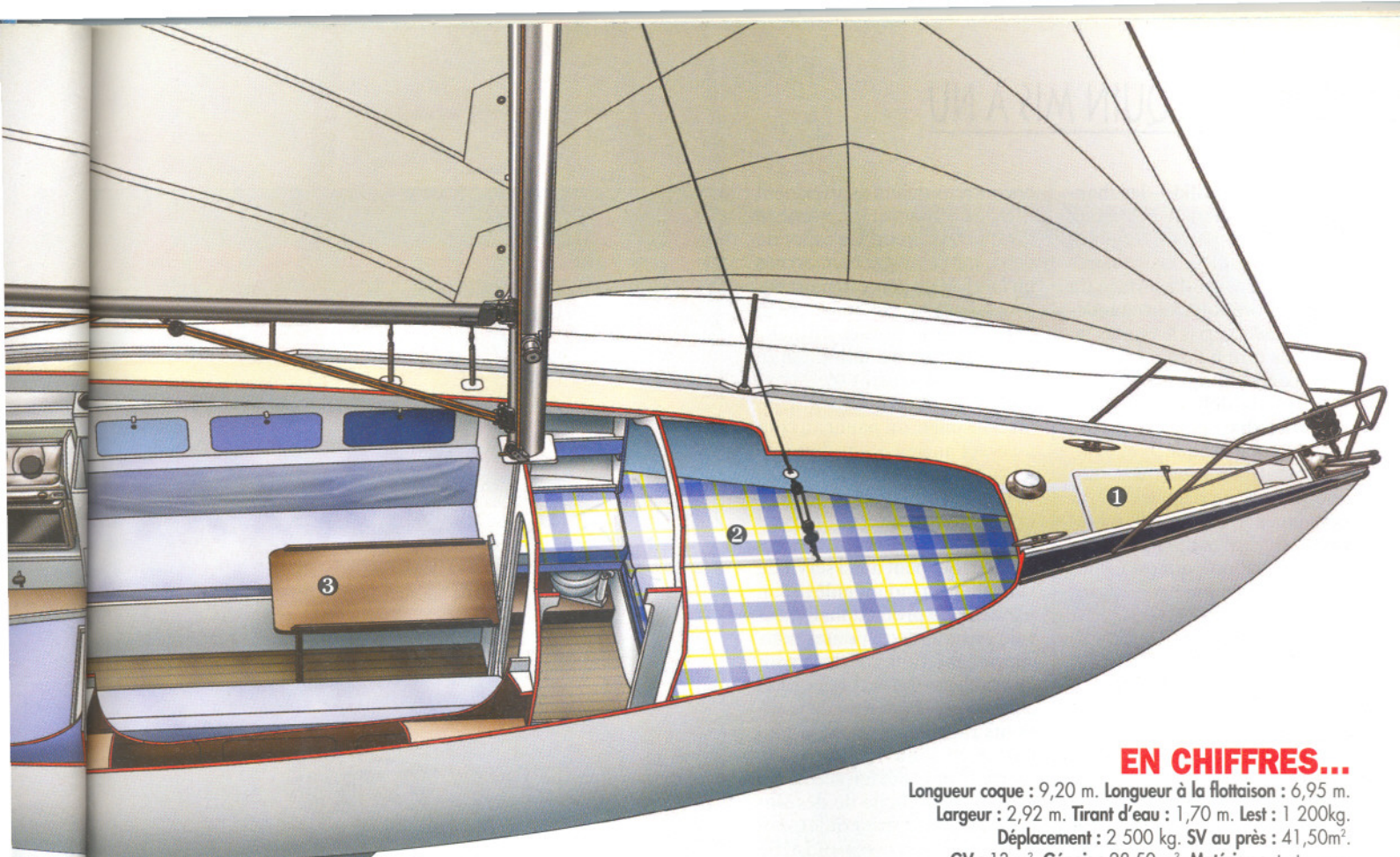
- ⑤ Le plateau de la table à cartes mesure 80 x 50 cm. L'électronique se limite à un GPS et une VHF, pas de loch-speedo ni de sondeur. La couchette cercueil d'origine a été transformée en volume de rangement.
- ⑥ Dans le cockpit, un grand coffre à bâbord et un volumineux coqueron arrière. Deux winches de généois Barbarossa 32, deux winches de drisse Barlow 2 et trois bloqueurs Spinlock (anciens modèles) ainsi que de nombreux taquets coinçeurs. Le rail de grand-voile est posé sur le bridge-deck.



Les WC sont neufs. Ils sont recouverts par un panneau de la couchette avant.



Le carré se distingue par des aménagements « amateurs » très clairs, solides et de bon goût. Les panneaux rabattables au pied des banquettes permettent d'aménager une couchette double.



EN CHIFFRES...

Longueur coque : 9,20 m. Longueur à la flottaison : 6,95 m.
 Largeur : 2,92 m. Tirant d'eau : 1,70 m. Lest : 1 200 kg.
 Déplacement : 2 500 kg. SV au près : 41,50 m².
 GV : 13 m². Génois : 28,50 m². Matériau : strat. verre.
 Architectes : André Mauric/N. Quéré. Constructeur : Quéré.
 Renseignements : ABC Yacht, tél : 02 97 53 17 71.



*A l'époque, on ne lésinait pas sur la table à cartes!
 Le navigateur, bien calé, travaille dans le sens de la marche.*



*Le volume de rangement dans le carré est exceptionnel,
 mais les panneaux d'équipets sont montés sans charnière.*



*La cuisine - avec four s'il vous plaît - est fonctionnelle,
 mais il lui manque une sangle pour travailler dos à la gîte.*



*La cabine avant est un couchage d'appoint au mouillage.
 Notez le palan servant à raidir la reprise de bas-hauban.*

est à la fois très solide – les chandeliers sont tenus par deux points bien espacés –, ergonomique – chandeliers et filières ne diminuent pas la surface du pont – et pratique – le chandelier ne traverse pas le pont et ne peut pas être à l'origine d'une fuite. Le cockpit, qui passait pour spacieux au début des années soixante-dix, semble aujourd'hui un peu étriqué. Il est sensiblement raccourci par le coqueron arrière, dans lequel on peut stocker pas mal de matériel. Et si cela ne suffit pas, il reste le coffre bâbord, qui est également très volumineux.

Un tableau moteur abrité

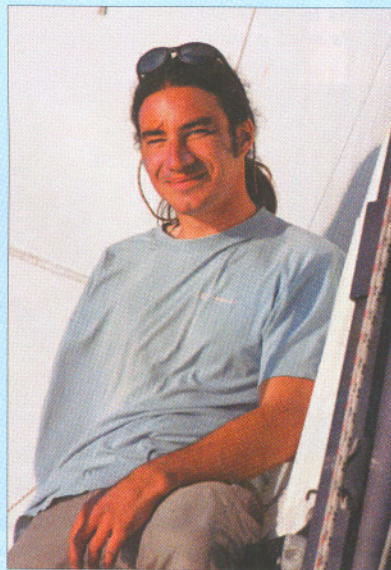
À tribord, on trouve la commande de gaz et le tableau de bord du moteur. Ce dernier est rentré à l'intérieur du bateau, et on accède à la clé de contact et à l'étouffoir par un panneau de pont inséré dans le banc du cockpit. Ce montage est lui aussi très bien vu : l'ensemble est parfaitement protégé de la corrosion mais aussi des coups de pied des équipiers, particulièrement mal-

encontreux quand ils atteignent la clé de contact et la cassent au ras du contacteur. Le capot de descente, en revanche, n'est pas un modèle du genre. Il n'est pas coulissant mais rabattable et son poids peut le rendre difficile, voire dangereux d'utilisation en mer. On ne saurait trop conseiller au futur propriétaire de faire installer un panneau coulissant, l'ancien étant de toute façon faïencé. Pour rentrer dans le bateau, on enjambe le petit bridge deck qui reçoit la barre d'écoute pour atteindre le capot moteur, qui peut aussi servir de vaisselier quand on enlève son panneau de protection. On dévale ensuite deux petites marches assez étroites, difficilement utilisables à la gîte. À bâbord, la cuisine en L bénéficie de nombreux rangements dont la plupart sont l'œuvre des sœurs Dardé. Dans l'évier accolé au « vaisselier-marche de descente », on peut faire couler eau douce (le réservoir plastifié contient 110 litres) et eau de mer (la prise d'eau de mer est la même que celle du moteur). Montée sur un solide cardan, la cuisinière a deux feux et un four à gaz. À tribord, la table à cartes

— JOAN CHERON —

Marin sorti du bois

Charpentier de métier, spécialisé non dans la construction navale mais plutôt dans le bâtiment, Joan n'en reste pas moins un passionné de voile qui ne s'est jamais beaucoup éloigné des plans d'eau depuis ses premiers bords en Optimist. Evidemment, quand on habite depuis toujours en Bretagne Sud, ça aide... Mais Joan a quand même un CV nautique particulièrement bien rempli. Moniteur sur dériveur pendant sept ans du côté de Concarneau, il découvre la croisière sur le Muscadet d'un ami avec lequel il navigue beaucoup. Une expérience qui le mène tout droit au Chantier naval des Grands Crus, spécialisé dans ces plans Harlé aux douces appellations viticoles. C'est ainsi qu'il s'initie pendant un an à la construction en contreplaqué avant



d'acheter un prototype de 7,90 m en CP qu'il refait entièrement. Quand il craque pour le Super Arlequin, il a en tête un rêve de grand départ, dans le sillage des sœurs Dardé, précédentes propriétaires de Ding-Dingues... Mais la vie en décide autrement, et deux enfants plus tard il faut bien différer ce grand voyage à la voile. Trouver et financer un bateau plus grand, et partir avec des moussaillons en âge de profiter de la croisière... Mais promis, ce n'est que partie remise !

C'est à regret que Joan se sépare de son Super Arlequin.

L'expert donne son avis



Le léger décollement au niveau de la liaison quille-coque n'a pas échappé à J.-M. Viant.

À la demande de la revue Voile Magazine, nous avons visité le voilier *Dingue Dingues*. Ce constat n'a pas valeur d'expertise, il s'agit d'une simple et rapide vue générale du navire en complément de l'article « Une occasion mise à nu ». Tout éventuel acquéreur ne devra pas omettre de se faire assister d'un expert maritime, ce dernier lui délivrant alors un rapport complet et détaillé. J'ai examiné le yacht *Dingue Dingues* au sec sur le terre-plein du chantier Caudard à Vannes, le 20 juin 2005.

IDENTIFICATION DU VOILIER

Coque

Marque : chantier Quéré. **Type :** Super Arlequin. **Longueur :** 9,20 m.

Largeur : 2,85 m. **Matériau :** bois classique. **Année :** 1978

Moteur

Marque : Nanni. **Type :** 2 cylindres. **Puissance :** 13 ch. **Carburant :** gasoil. **Année :** 1988

COQUE-PONT

Construction classique en polyester monolithique sur moule femelle, avec renforts intérieurs du type cloisons transversales et longitudinales, en contreplaqué, stratifiées au bordé.

Le pont en sandwich polyester balsa est collé et stratifié à la coque. Un liston vient protéger cette liaison.

ŒUVRES VIVES

Le voilier a été mis au sec en aller et retour par la grue du chantier Caudard à Vannes. Nous constatons un bordé de bonne tenue, sans cloques apparentes et d'une surface plane sans défauts particuliers. Nous notons que la reprise quille/coque laisse apparaître un léger décollement d'enduit à tribord : à reprendre.

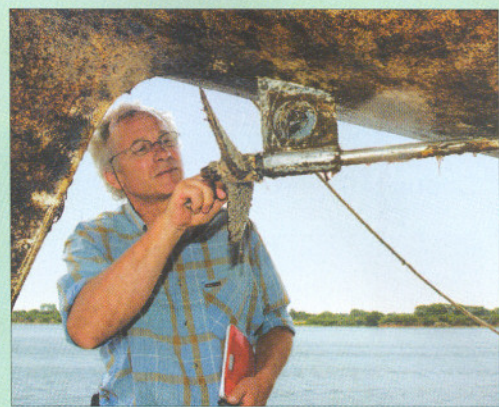
Le safran ne présente pas de jeu anormal. Les anodes de protection de l'arbre d'hélice et de la chaise sont



L'accastillage de cockpit n'est plus tout jeune mais il a été plutôt bien entretenu, à l'image des winches de génois Barbarossa. L'antidérapant est dans un état correct.



Si les œuvres vives sont sales, elles ne présentent aucune trace d'osmose. Mais il faut installer d'urgence une nouvelle anode pour l'arbre et l'hélice.



pratiquement inexistantes. Leur remplacement est à prévoir le plus rapidement possible. La bague hydrodrolube est hors d'usage : à remplacer.

ŒUVRES MORTES

Le bordé des œuvres mortes présente un état de surface correct. Cependant la peinture appliquée est de type amateur. Une nouvelle application pourra être mise en œuvre.

PONT

Le pont présente une peinture correcte (type amateur) sans fissures importantes. Les cadènes sont de bonne tenue. Les parties planes sont peintes en antidérapant crème : bonne tenue. Les capots sont en bon état, les hublots ne présentent pas de fissures ni de faïencages. Les appareils d'accastillage sont montés dans les règles de l'art. Les winches et les poulies demandent un démontage pour graissage et vérification.



Pas de corrosion sur les ridoirs, et aucun faïencage autour des cadènes.



Le pont reste très rigide et ne présente pas de souplesse. Les panneaux de pont, en revanche, sont à changer.

STRUCTURE



Les fonds sont sains mais le tasseau - juste cloué - qui supporte le plancher doit être changé sans tarder.

Les cloisons de structure que nous avons pu atteindre et examiner ne présentent pas de fissures ni de décollements de leurs stratifications avec la coque. Les fonds autour des boulons de quille ne présentent pas de traces de fissures ni de décollements. Nous notons une structure de bonne tenue qui nous paraît homogène et fiable.

AMENAGEMENTS

Les aménagements de ce voilier sont de type amateur.

ELECTRICITE/ PLOMBERIE

Concernant la plomberie, nous conseillons une révision des vannes et passe-coques. Concernant l'électricité, il s'agit d'un système de base : envisager un contrôle approfondi.

MOTEUR

Ce diesel est plus récent que le navire : bonne tenue des assemblages et divers montages réalisés suivant les normes en vigueur. Nous n'avons pas réalisé d'analyse particulière sur cette mécanique

un peu ancienne. Nous notons que le pot de détente est à contrôler et que le presse-étoupe est à graisser. Une analyse d'huile permettra de juger de l'état de l'usure générale.



Le Nanni 15 ch semble en bon état, mais il faudrait réaliser une analyse d'huile pour en savoir plus.

GREEMENT/VOILURE

Le profil de mât est en aluminium anodisé noir (mât d'origine) : tenue correcte. Le gréement dormant paraît d'origine : bonne tenue dans les parties basses. L'étai avant est équipé d'un enrouleur Profurl. Le gréement courant est à contrôler.



Le plan de voilure typique de l'époque fait la part belle au génois. Les voiles sont passablement usées.

La voilure comprend : grand-voile, génois sur enrouleur.

ELECTRONIQUE

Un GPS FX 412, une VHF neuve.

SECURITE

Armement en 3^e catégorie : radeau de survie de 2001 à réviser.

La conclusion de l'expert

PRECONISATIONS

Ce voilier qui possède une structure correcte, est équipé pour la croisière côtière. Certains travaux de remise à niveau sont à prévoir.

NOTRE ESTIMATION

- Coque, pont, accastillage,	10 000 €
- Moteur, électricité	2 000 €
- Gréement, voilure	5 000 €
- Electronique	500 €
- Sécurité	2 500 €
TOTAL	20 000 €

En foi de quoi j'ai rédigé le présent rapport pour servir et valoir ce que de droit. A La Trinité-sur-Mer, le 20 juin 2005

L'Expert.



est d'origine mais la couchette cerceuil qui servait aussi de siège du navigateur a été remplacée par un espace de rangement. L'électronique se limite à un GPS fixe de marque MLR et à une VHF Seacom : la centrale de navigation, dont l'écran est inséré dans la face arrière du rouf, est hors d'usage. Le tableau électrique, à côté de la table à cartes, a été récemment refait par Joan, l'actuel propriétaire. Il est proprement monté et toutes

les connexions, soudées au laiton, sont faciles d'accès. Astuce intéressante, un multimètre posé dans un support ad hoc et branché en permanence dans le tableau électrique fait office de testeur de batteries (une 110 A/h pour le service et une 70 A/h pour le moteur). Quant à la lampe de veille, c'est une de ces rampes de LED rouges que l'on a plus l'habitude de voir à l'arrière des voitures équipées « tuning », quelque part

entre la queue de renard et le chien qui remue la tête... A l'avant des cloisons en contreplaqué munies de mains courantes, le carré a été complètement modifié pour la grande croisière en double par les sœurs Dardé. Les couchettes situées dans le carré, le long des bordés, ont été transformées en profonds équipets bien compartimentés. Les couchages ainsi perdus ont été compensés par la mise en place d'une couchette centrale rabattable dont les panneaux de bois peuvent aussi servir de planches anti-roulis pour les banquettes du carré.



ET LES AUTRES ?

Le Super Arlequin face à ses concurrents

	Super Arlequin	Armagnac	First 30	Arpège
Long. coque (m)	9,20	8,55	8,95	9,25
Long. flot. (m)	6,95	6,65	7,75	6,70
Largeur (m)	2,92	2,67	2,86	3
TE en (m)	1,70	1,60	1,70	1,35
Lest (kg)	1 200	1 200	1 700	1 200
Dépl. (kg)	2 500	2 200	3 450	3 300
SV au près (m ²)	41,50	40	49,90	37
Matériau	strat. verre	CP	strat. verre	strat. verre
Architectes	A. Mauric	P. Harlé	A. Mauric	Dufour
Constructeur	Quéré	Aubin	Bénéteau	Dufour
Lancement	1971	1972	1977	1967

Couchages limités en taille

Le seul inconvénient de ces couchettes aux épais matelas est d'être limitées à 1,85 mètre de longueur. Au-delà de cette taille, vous êtes condamné à dormir en chien de fusil... ou en diagonale. Quoi qu'il en soit, ces modifications « grande croisière » donnent un charme étonnant à ce Super Arlequin pas comme les autres, mais aussi une autonomie et un confort en croisière que ne peuvent pas toujours

revendiquer ses concurrents contemporains. Autre atout pour ce carré aménagé « maison », la table repliable a été réalisée par Joan. Elle peut être déployée en position centrée ou décalée, et en deux tailles grâce au panneau rabattable (voir encadré « astuces »). Dans la cabine avant, le placard à cirés situé à tribord a été transformé en soute à voiles. Il fait face à un WC flambant neuf, à bâbord, recouvert d'un panneau amovible pour prolonger la couchette. Une fois achevé ce minutieux tour du propriétaire, il est grand temps d'aller faire un tour sur l'eau. Le Nanni 15 chevaux dé-

Le génois à fort recouvrement, aujourd'hui passé de mode, est caractéristique des années soixante-dix. Il est particulièrement spectaculaire sur le Super Arlequin.



ASTUCES

Les bonnes idées d'un baroudeur

C'est connu : les meilleures astuces sont sur les vieux bateaux de voyage. Quelques exemples à bord de l'étonnant Ding-Dingues...



Grâce à sa charnière glissante, la table du carré peut être déployée décentrée (à gauche) ou centrée (à droite), avec ou sans rallonge.



Le multimètre demeure à poste branché sur le tableau électrique. Il sert ainsi de testeur de batterie tout en restant disponible.



Le tableau moteur, accessible par un panneau dans le cockpit, est parfaitement abrité et ne craint pas la corrosion.



Le panneau solaire peut être orienté très facilement grâce au montage sur une rotule de récupération... qui est en fait un silent-block de Renault 4L !



marre sans se faire prier puis étale sans aucun problème le courant du flot qui remonte la rivière du Bono. Certes l'isolation phonique laisse à désirer, surtout à l'aune des standards contemporains, mais il fait bravement son office. Que demander de mieux ? La grand-voile n'est pas grande et on l'envoie en un tournemain. Le grand génois à fort recouvrement, monté sur un enrouleur Furlex, se déroule facilement.

Dès le premier bord de près le long des rives du Bono, les qualités de cette belle carène d'André Mauric se rappellent à notre bon souvenir. Barre sensible et

équilibrée, stabilité de route magnifique même dans les petits coups de gîte soudains commandés par les risées changeantes d'un plan d'eau fermé : les formes rondes du Super Arlequin font merveille.

Un vrai bonheur à barrer !

Il gîte sans lofer et la barre reste toujours très douce. Un vrai bonheur ! Il ne semble pas très raide à la toile dans ce vent qui oscille entre 4 et 10 nœuds, mais il est vrai que ce mât généreusement échantillonné et doté d'échelons

rivetés ne facilite probablement pas les choses. Une fois que nous sommes sortis de la rivière, le vent se fait plus régulier. Il s'établit à 8-10 nœuds et nous naviguons au près aux alentours de 5 nœuds en tirant des bords à 50 degrés du vent réel. Pas mal pour un ancien, d'autant que les œuvres vives sont particulièrement sales ! L'accastillage n'est pas de première jeunesse mais fonctionne convenablement. Les winches Barbarossa à deux vitesses sont bien graissés, hélas le filet installé dans les filières – enfants à bord ! – est fort gênant pour embrasser en force. Sous spi, le confort de barre est

moindre et on sent que le bateau ne demanderait qu'à rouler si la houle était de la partie. Les manœuvres sont douces cependant et on manie facilement cette bulle de taille raisonnable. Ce spi n'est pas de première jeunesse, mais le bateau est aussi équipé d'un spi asymétrique plus récent qui peut rendre service en croisière. Etonnant, mais pourquoi pas ? De toute façon, ce Super Arlequin baroudeur n'a jamais été un conformiste ! C'est un bateau très sain qui assume sa trentaine. Moyennant quelques travaux d'entretien, il donnera encore beaucoup de bonheur à ses propriétaires. ▲