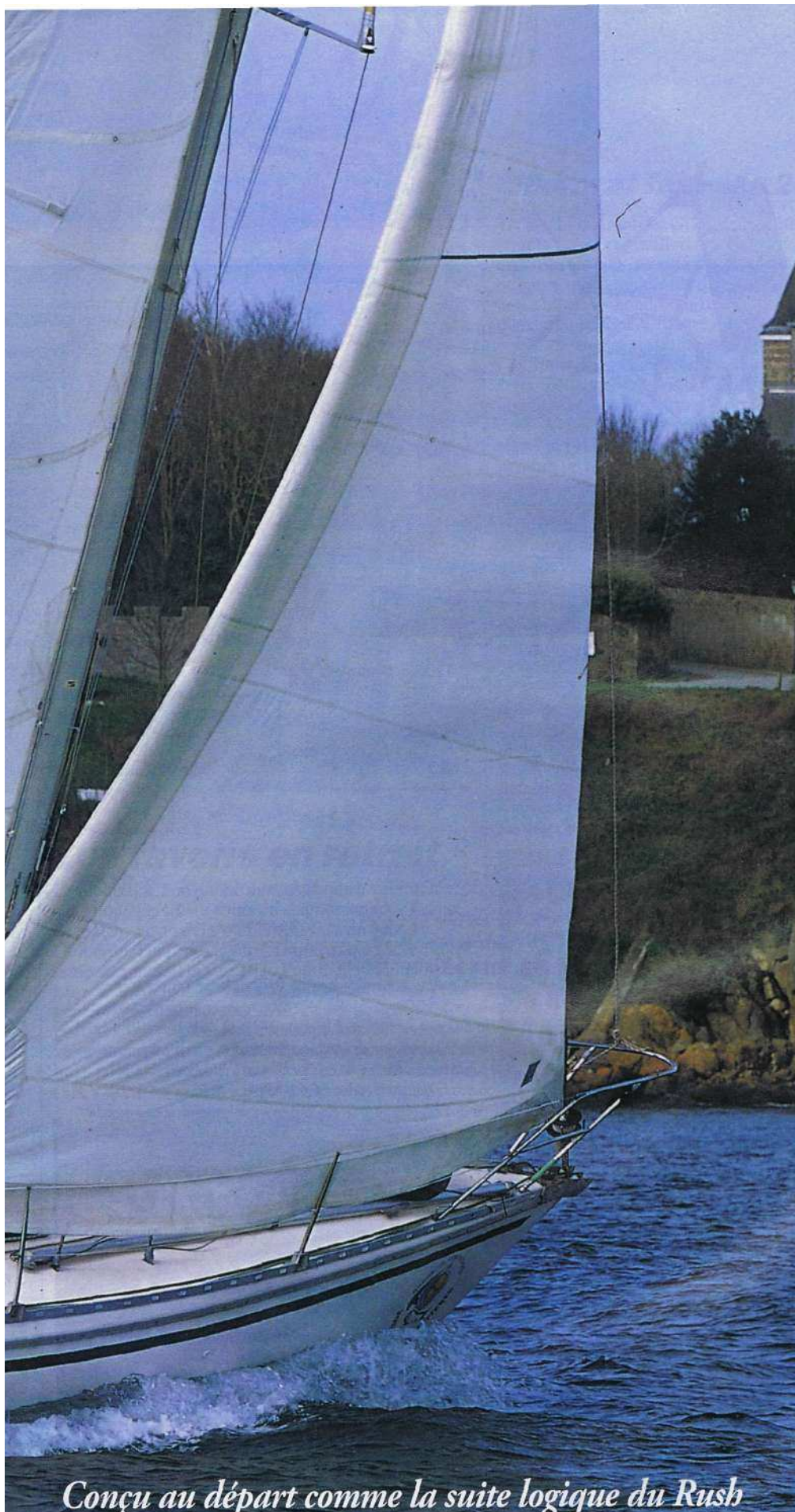




**VENDS**

**Jeanneau Attalia 1984  
bon état, 38 000 €**



Qui prétend que les «bateaux en plastique» n'ont pas d'âme ? Il suffit, pour se persuader du contraire, de franchir la descente de Ventoline. Un carré cossu, des boiseries patinées aux vernis récents, une grande table à cartes qui fleure bon la plaisance des années quatre-vingt... Et mille détails, des équipets textiles à la BLU émettrice-réceptrice, qui signent la personnalité d'un vrai boulingueur. Car s'il n'affiche que 7,90 mètres à la flottaison, ce Ventoline a quelques milles dans son sillage. L'an dernier, il a emmené trois jeunes garçons arpenter l'Atlantique de Dakar à Trinidad et de Miami à Saint-Malo, distribuant au passage des médicaments pour Voiles Sans Frontières et assumant pleinement sa vocation de croiseur à tout faire. Car s'il a remplacé le Rush dans la gamme Jeanneau de l'époque, l'Attalia est né sous une tout autre étoile. Affranchi de la jauge IOR, le cabinet Joubert-Nivelt a remplacé le cul pincé du Rush par des formes arrière plus porteuses. Il a dessiné une carène pleine, un rien ventrue, caractérisée par un léger surbau à une quinzaine de centimètres en dessous du rail de fargue.

#### **Stable et raide à la toile**

Le résultat était un croiseur très volumineux pour l'époque, capable d'offrir la cabine arrière que le Fantasia avait déjà rendue incontournable, et lumineux grâce à ses panneaux et hublots zénithaux. Sa stabilité de forme a permis de proposer l'Attalia en version dériveur lesté. Certes ses formes généreuses peuvent le rendre mal à l'aise dans le clapot, mais l'Attalia affiche en revanche une raideur à la toile remarquable, en quillard comme en dériveur. Selon son propriétaire, un équipage attentif peut garder tout dessus jusqu'à 20 nœuds de vent apparent. Nous n'aurons hélas pas l'occasion de pousser l'Attalia dans ses retranchements lors de notre essai : l'anémo n'affichera pas plus de 10 nœuds. Dans ces conditions, la barre, réputée douce dans la brise, parle peu. La forte compensation du safran, si elle réduit les sensations, permet de jouer facilement d'un safran à la pelle généreusement dimensionnée. Elle facilite le travail du pilote automatique sur Ventoline un régulateur d'allure Atom - et ne le sollicite pas trop sur les longues navigations. Les performances, quant à elles, sont plus qu'honnêtes. Malgré sa carène

*Conçu au départ comme la suite logique du Rush*  
**mais dédié à la croisière, l'Attalia reste l'une des plus belles réussites du chantier Jeanneau. Il s'est vendu à 871 exemplaires entre 1983 et 1988.**

## UN ATTALIA MIS A NU

barbue, Ventoline file ses 3,5 à 4 nœuds au près à 40° du vent réel, lequel souffle à 7 nœuds environ. Au portant, il tire également bien son épingle du jeu sous un spi pourtant passablement rincé. Le gréement, qui fait la part belle au génois, offre une certaine facilité de manœuvre grâce à l'enrouleur - un Profurl d'origine dont les roulements ont été changés l'an dernier - mais donne quand même du travail à l'embraque dans les virements de bord. L'accastillage est d'origine à l'exception des coinçeurs du piano, des Spinlock récemment installés. Les winches Barba-rossa et les taquets à sifflet ne peuvent mentir sur leur âge, mais tout fonctionne à merveille, sans frottements excessifs. Le plan de pont a peu vieilli, à quelques détails près. Comme ces cadènes implantées au beau milieu du passavant par exemple. Les mains courantes en bois du rouf, en revanche, sont parfaitement positionnées mais pourraient être rafraîchies, au même titre que la barre. Le gel-coat autour des cadènes ne montre aucun faïençage, ce qui indique une bonne rigidité des



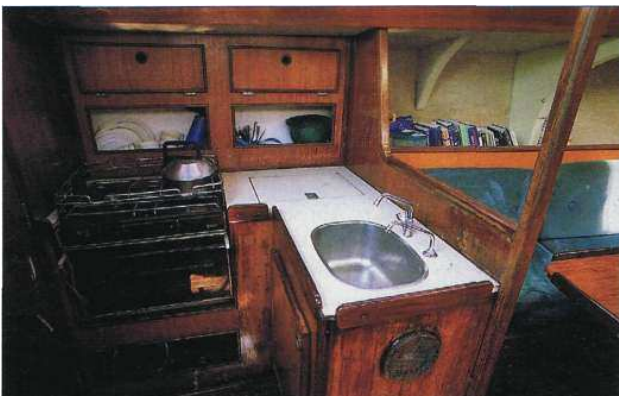
### ZOOM

1. La cabine avant offre 1,76 m. de hauteur sous barrots, elle est bien éclairée et bénéficie d'une assise. La couchette mesure 1,90 m de long et 1,50 m aux épaules.
2. La table du carré mesure 1,30 m de long sur 0,90 de large. Les banquettes, avec 60 cm de large sans enlever les dossiers, peuvent servir de couchettes de mer. La VHF et la BLU sont montées sous le pont, au-dessus de la banquette tribord.
3. La cuisine comporte quatre grands équipets dont deux munis de portes, une glacière et une cuisinière. Le meuble de cuisine mesure 1 m de long sur 0,44.
4. Peu d'électronique à la table à cartes mais de la place (0,75 m par 1,03).
5. Dans la cabine arrière, on trouve un placard assez volumineux et une grande couchette (2,10 m de long pour 1,65 de large aux épaules).
6. La hauteur sous barrots du WC est de 1,70 m - comme dans la cabine arrière. La cloison reçoit l'accordeur BLU, le régulateur de charge et un chargeur 220 V.
7. Le cockpit mesure 1,40 m de large, et les bancs 0,40 m pour une hauteur de 0,35 m. Le coffre de cockpit tribord donne sur un grand coqueron également accessible par une trappe percée dans la cloison de la cabine arrière. L'arceau supporte le moteur HB, l'éolienne Aerogen 4 et un panneau solaire de 75 watts.

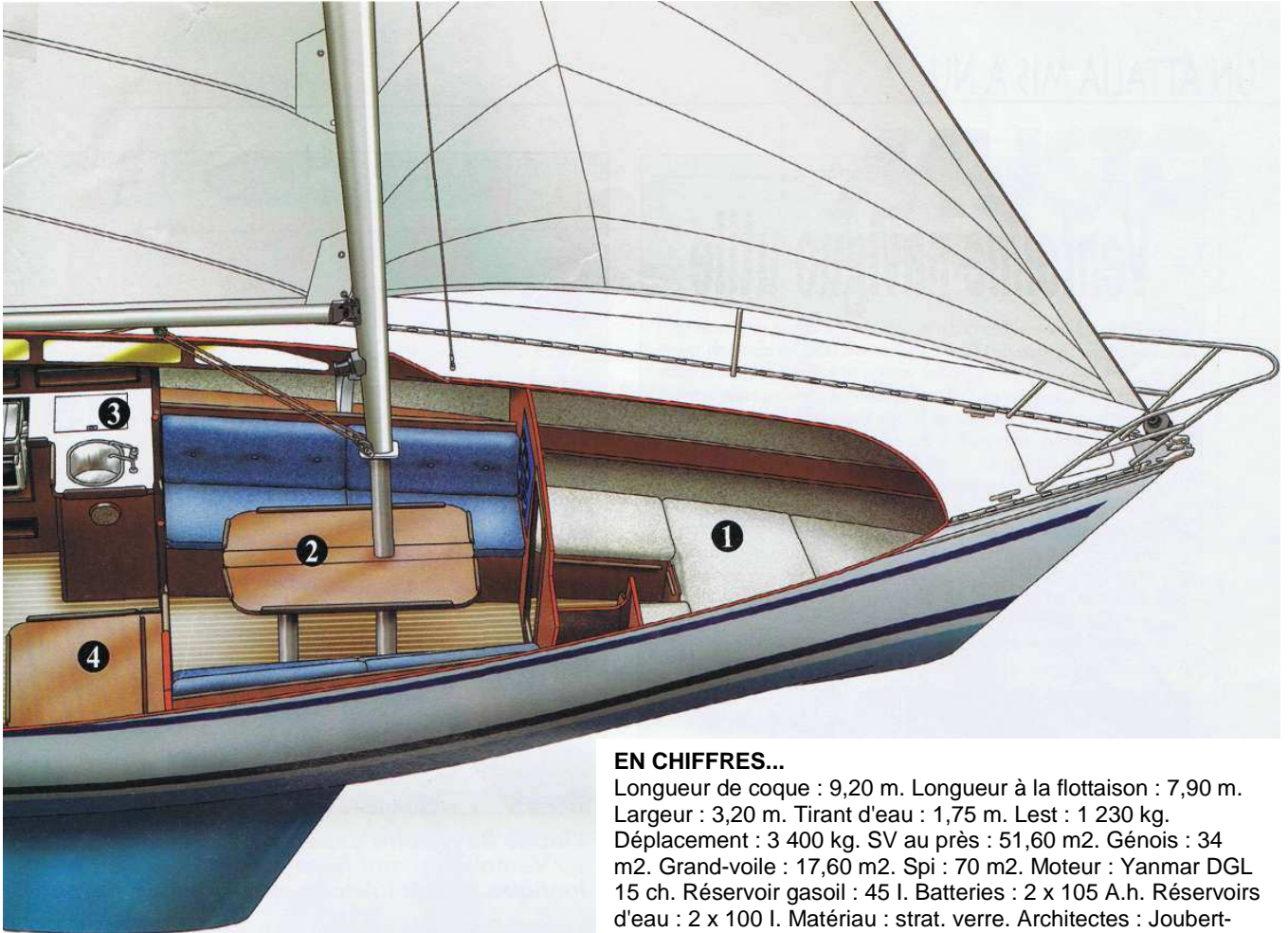
### ET LES AUTRES?

L'Attalia face à ses concurrents

	Attalia	First305	Feeling 920	Etap 30
Long, coque (m)	9,20	9,35	9,25	9,05
Long, flott. (m)	7,90	8,20	7,78	7,88
Largeur (m)	3,20	3,25	3,23	3,15
Tirant d'eau (m)	1,75	1,81	1,73	1,80
Lest (kg)	1 230	1 350	1 330	1 325
Dépl. (kg)	3 400	3 000	3 200	3 400
SV(m <sup>3</sup> )	52,70	48,80	52,70	51
Architectes	Joubert-Nivelt	J. Berret	P. Harlé	J. de Ridder
Matériau	strat. verre	strat. verre	strat. verre	strat. verre
Constructeur	Jeanneau	Bénéteau	Kirié	Etap
Lancement	1983	1983	1983	1983

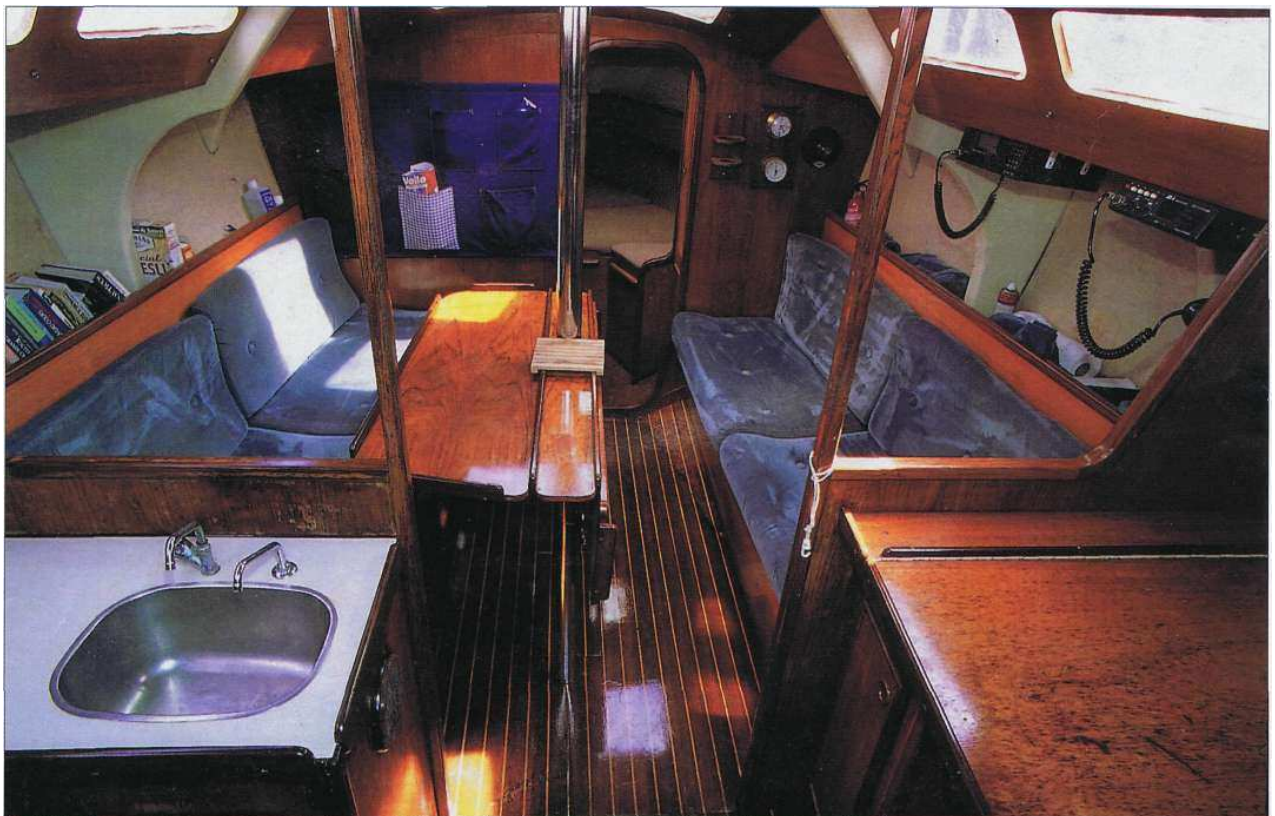


**La cuisine est bien pourvue en rangements et équipée d'un four. Pas de frigo en revanche, mais une simple glacière. La table à cartes a du style et de la surface. On remarque que la VHF et la BLU sont montées dans le carré**



#### EN CHIFFRES...

Longueur de coque : 9,20 m. Longueur à la flottaison : 7,90 m.  
 Largeur : 3,20 m. Tirant d'eau : 1,75 m. Lest : 1 230 kg.  
 Déplacement : 3 400 kg. SV au près : 51,60 m<sup>2</sup>. Génois : 34 m<sup>2</sup>. Grand-voile : 17,60 m<sup>2</sup>. Spi : 70 m<sup>2</sup>. Moteur : Yanmar DGL 15 ch. Réservoir gasoil : 45 l. Batteries : 2 x 105 A.h. Réservoirs d'eau : 2 x 100 l. Matériau : strat. verre. Architectes : Joubert-Nivelt. Constructeur : Jeanneau. Renseignements : Fabien Brière de la Hossieraye, 06 27 19 36 20 (voilehorizon@hotmail.com).



*Le carré de l'Attalia étonne par ses vernis rutilants, sa sellerie comme neuve et son ambiance très lumineuse. On remarque par ailleurs les grands rangements derrière les banquettes et des équipets textiles très malins, contre la cloison avant.*

## VOILES SANS FRONTIERES

### Ventoline navigue utile

Certes Fabien, Antoine et Bertrand n'ont pas changé la face du monde en acheminant une centaine de kilos de médicaments dans le cabinet de toilette de Ventoline. Mais ils ont donné à leur voyage un sens qui dépasse le cadre de la simple plaisance tout en s'offrant l'opportunité d'une véritable aventure nautique et humaine. Au Sénégal, où le logo Voiles Sans Frontières (VSF), bien visible à l'étrave, est le meilleur des passeports, ils ont remonté la Casamance et ses bolongs sur 30 milles pour atteindre le port de Ziguinchor. C'est là que les attendait Hyacinthe Diédou, le correspondant local de l'association, qui les a aidés à dédouaner les médicaments avant de gérer leur distribution. 2 400 milles plus tard, c'est à la Martinique que les trois garçons se sont vu confier une nouvelle cargaison de médicaments destinée à la population haïtienne. Ils l'ont livrée à l'île à Vache, située à quelques milles de la côte sud d'Haïti, où elle a utilement renfloué la pharmacie d'un orphelinat. Ils l'ont fait avec un bateau de 9 mètres. Qui peut encore prétendre qu'il manque de place à bord pour donner un coup de main à VSF? Rens. : [www.voilessansfrontieres.org](http://www.voilessansfrontieres.org) ou 06 25 69 02 5



tirants. On observe par ailleurs quelques éclats sur le pont, signe qu'il faudra songer à le reprendre dans les cinq années qui viennent. Les plexis fumés sont légèrement faïences mais peuvent encore tenir le coup de nombreuses saisons sans faire honte à leur propriétaire. Quant aux voiles, elles datent de 2001 pour le génois et de 2002 pour la grand-voile. Indispensable étal largable  
Il faut cependant souligner qu'elles n'ont pas été utilisées sur le tour de l'Atlantique effectué l'an dernier, à l'exception de la grand-voile pendant la traversée retour. Sur la plage avant, la rigidité du pont inspire confiance. On frappe sur la ferrure d'étrave l'étai largable stocké le long du galhauban bâ-

bord. Il rendra d'incalculables services dans le gros temps ou simplement dans la brise, qu'on affronte de préférence sous trinquette. L'idéal serait de reculer cette cadène sur la plage avant pour davantage ramasser la voilure dans la brise, mais il faudrait pour cela faire implanter un tirant de cadène dans la cabine avant. La vaste baïlle à mouillage contient 50 mètres de chaîne de diamètre 8 : de quoi voir venir dans les mouillages les plus scabreux! Le mât Z-Spars est d'origine mais le gréement dormant a été entièrement refait avant le tour de l'Atlantique. Sur la face arrière du pied de mât, on remarque un winch dédié aux bossés de ris qui ne sert plus à rien puisque l'ensemble des manœuvres a été ramené au cockpit. On peut cependant le garder à toutes fins utiles, notamment en cas d'avarie au niveau du piano.

# L'expert donne son avis



**Claude Roy, notre expert malouin, avait déjà vu Ventoline avant le voyage autour de l'Atlantique... Dont l'Attalia est revenu en forme.**

Le soussigné Claude Roy, expert maritime pour la région de Saint-Malo/Dinard/Dinan, installé à Saint-Suliac (35), déclare avoir été requis par Voile Magazine pour examiner l'Attalia nommé *Ventoline* le 18 avril 2005. Nous avons embarqué au port de plaisance des Bas-Sablons, à St-Malo, puis nous sommes sortis pour faire route sur Dinard où le bateau a été gruté afin de pouvoir inspecter les œuvres vives. Nous avons ensuite tiré des bords dans la rade de St-Malo avant de retourner nous amarrer sur ponton au port des Bas-Sablons

## IDENTIFICATION DU VOILIER

Il s'agit d'un sloop de croisière familiale, de Type Attalia, construit par Jeanneau en 1984, N° de série 25364. Sa longueur hors tout est de 8,90 m pour une largeur de 3,16 m et une jauge brute de 9,56 tonneaux. Il est équipé d'un moteur Yanmar 2 GM d'origine, 2 cylindres de 15 ch portant le N° de série 08161. Cette unité a été francisée à St-Malo sous le N° 22089/4060 et est immatriculée également à St-Malo sous le N° 610226.

## COQUE/ PARTIES IMMERGEES

Les œuvres mortes sont saines et de bel aspect, quelques cloques osmo-tiques sont présentes sur les œuvres vives, à bâbord avant, ce qui est normal pour une unité de cet âge n'ayant subi aucun traitement. Les anodes sacrificielles de la ligne d'arbre mises en place à l'automne 2005 sont détruites et doivent être remplacées.



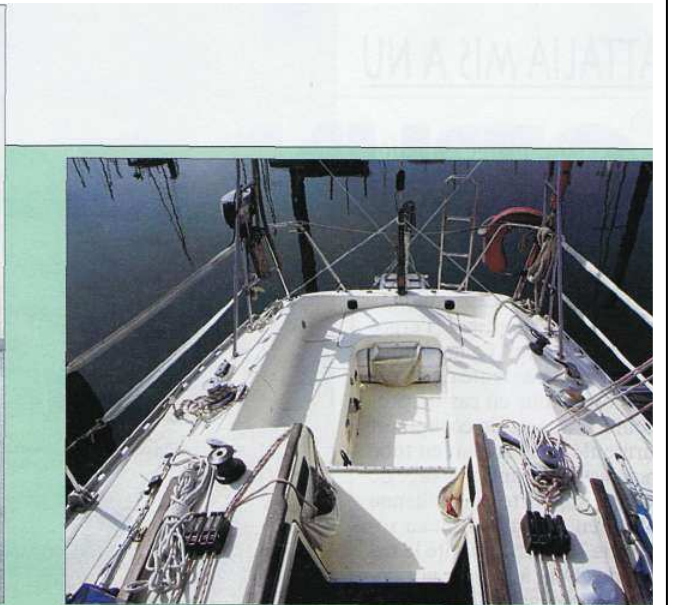
**les traces d'osmose sur le bâbord sont discrètes.**

Le tube de jaumière est neuf, remplacé en même temps que le tube d'étambot, les silent blocks, la ligne d'arbre, l'hélice, le tourteau et le coupe-orin dentelé suite à un sinistre consécutif à la prise d'un bout de casier dans le safran et la propulsion en juillet 2005.

Le revêtement du lest en fonte s'écaille légèrement par plaques et laisse apparaître aux parties non protégées une corrosion active du métal. Le joint de liaison quille/coque a été trouvé en bon état.

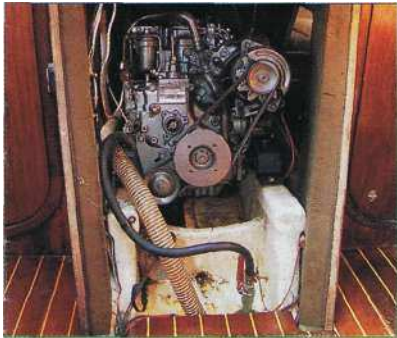
## VOILES ET GREEMENT

Le mât, la borne et le tangon en aluminium anodisé gris sont en bon état. Le gréement dormant a été remplacé



**Signe des temps : la carène un brin ventrue de l'Attalia indique qu'on commence à privilégier le volume intérieur.**

**Le cockpit est large et correctement accastillé. Le bridge-deck, au premier plan, peut faire un bon poste de veille.**



**Le Yanmar 15 ch tourne rond**

en 1999 et le pataras en 2004. Le gréement courant est en bon état, le tambour de l'enrouleur de génois Profurl a été remplacé en 2005. Le génois de 2001 ayant très peu servi est en très bon état, la grand-voile de 2002 est en bon état, le spi est en état moyen. Les winches Barbarossa et Lewmar présentent un bon fonctionnement.

**MOTORISATION**

Le moteur a été trouvé propre et de bel aspect, il indique 1 863 heures à l'horamètre, aucune coulure d'huile n'a été constatée et son fonctionnement a été trouvé bon lors des essais, sans bruit anormal ni dégagement de fumée.

**EMMENAGEMENTS**

Standards avec cabine avant, carré, WC/toilettes à tribord arrière et cabine arrière bâbord. La literie et les vaigrages sont en état très acceptable. Il y a des infiltrations d'eau par les hublots morts du carré. ELECTRICITE

Dans les années 1980, le génois est capelé en tête de mât et affiche un recouvrement généreux. L'équipement électrique est complet et date de 2004, avec deux batteries de service de 110 Ah et deux batteries moteur de 60 Ah. Une éolienne Aerogen 4 LVM

et un panneau solaire de 75 W ont été montés sur un portique arrière en inox.

**EQUIPEMENTS**

L'électronique de navigation est basique avec un tridata loch/speedo/ sondeur Autohelm, une girouette/ anémo Autohelm, un pilote Raythéon ST2000+, un GPS MLR Valsât 312 XC, une VHF Transocéan et une BLU lcomIC718.

**ARMEMENT DE SECURITE**

Cette unité est équipée pour naviguer en zone hauturière, elle est réputée être dotée du matériel de sécurité correspondant à la zone dans laquelle elle navigue et au nombre de personnes embarquées. La survie est une Class II, Bombard, en conteneur, six places, de 1999. Il y a une pompe de cale électrique et une pompe manuelle.



**Dans les fonds, les varangues sont stratifiées. L'Attalia n'a qu'un petit contremoule, dans le cabinet de toilette.**



**Dans les années 1980, le génois est capelé en tête de mât et affiche un recouvrement généreux**

**conclusion de l'expert**

Bon état généra de cette unité de 22 ans, un peu lourde mais robuste et fiable et qui a beaucoup navigué récemment. En effet, le propriétaire a effectué de 2004 à 2005 la traversée de l'Atlantique en équipage à trois pour l'association « Voile sans Frontières » en passant par Dakar, Haïti, la Floride avec retour par les Açores. Lors des essais sous voiles, bon comportement général autant au près que par vent de travers ou encore au portant sous spi. Aucune prescription particulière n'est à apporter.

- Lors d'un prochain carénage le traitement de la quille sera à revoir.
- Reprendre l'étanchéité des hublots morts du carré.
- Remplacer rapidement les anodes sacrificielles.

- Coque et moteur.....	30 000 €
- Equipements de navigation.....	5 200 €
- Sécurité.....	2 800 €
<b>TOTAL.....</b>	<b>38 000€</b>

Le cockpit est large et plutôt spacieux pour l'époque. L'hi-loire tribord est très confortable à la gîte, mais celle de bâbord est encombrée par un petit winch bizarrement dédié à l'enrouleur de génois. Ce winch-là pourrait être supprimé : l'ergonomie du cockpit y gagnerait et on ne serait pas tenté de forcer sur l'enrouleur en cas de problème. L'arrière du cockpit est surmonté d'un arceau en tube inox installé avant le voyage de 2005. Il supporte une éolienne Aerogen 4 et un panneau solaire de 75 watts et limite le risque de chute à la mer, notamment en navigation de nuit. En revanche, les haubans croisés qui le soulagent dans le roulis condamnent l'accès au tableau arrière pour la baignade.

### Vaste coffre de cockpit

Le banc de cockpit tribord se soulève pour mettre au jour un grand coffre qui se prolonge sous le banc arrière. Ce coffre coqueron est évidemment très pratique, mais si profond qu'on n'accède pas à la totalité du volume. C'est pourquoi l'actuel propriétaire, Christian Brière de la Hosseraye, a laissé ses bri-coteurs de fils percer la cloison de la cabine arrière pour ménager un accès direct - et bien pratique - au fond du coffre. Reste qu'un tel volume de rangement peut inciter à surcharger l'arrière, notamment en grande croisière. C'était probablement le cas pendant l'année sabbatique 2004-2005, et la liaison entre le tube de jaumière et la coque en a souffert. Ainsi fragilisée, elle s'est fendue l'été dernier suite à la prise d'un bout dans l'hélice et le safran.



**La silhouette de l'Attalia est marquée par un franc-bord généreux et par un léger surbau protégé par un liston en aluminium qui rappelle un autre Jeanneau célèbre, le Melody.**

Une mésaventure qui a nécessité l'intervention d'un chantier pour restratifier toute l'implantation du tube de jaumière dans la coque. Pour le reste, les œuvres vives sont en bon état, comme nous aurons l'occasion de nous en assurer sous la grue du port de Dinard. On relève quelques cloques d'osmose du côté bâbord en cherchant bien, mais cela n'a rien d'étonnant sur un bateau en polyester de vingt-deux ans qui n'a jamais été traité. La rareté des cloques témoigne au contraire du soin apporté à la construction. Aucun traitement anti-osmose n'est donc nécessaire à court ou moyen terme. Il faudra en revanche songer à sabler et traiter la quille, qui laisse apparaître quelques taches de corrosion. Après avoir rendu Ventoline à son élément, nous regagnons le bord pour une revue de détail des emménagements. On gagne la descente en empruntant un bridge-deck assez large qui accueille la barre d'écoute en toute discrétion. Ce relief est relativement contraignant, mais il offre aussi à l'équipier bien calé à l'abri de la capote un excellent poste de veille en quart de nuit. Au pied d'une descente plutôt raide, on trouve la cuisine à bâbord, et à tribord une table à cartes comme on n'en fait plus, c'est-à-dire... assez grande pour qu'on puisse y déplier une carte. Ces deux espaces sont séparés du carré par des demi-cloisons qui tendent à réduire la sensation de volume. Le carré bien éclairé par les grands hublots zénithaux n'en est pas moins accueillant avec ses coussins housses de neuf et régulièrement nettoyés à la vapeur. Cette

sellerie récemment rénovée contraste avec celle des cabines, dont le beige passé et la texture rêche sont vraiment d'une autre époque. Idem pour la plupart des vaigrages, sur les bordés et au fond des équipets, qu'il faudrait songer à changer. Les plus urgents sont sans doute ces panneaux de moquette qui se décollent dans la cabine arrière. On remarque enfin un peu d'humidité au niveau des plexis de rouf, dont l'étanchéité est probablement imparfaite.

### Les vernis refaits à neuf

Les boiseries, quant à elles, sont en bon état et brillent sous des vernis tout neufs : ils ont été entièrement refaits l'été dernier. Les fonds sont un peu gras - du gasoil s'est échappé du préfiltre du moteur - mais les varangues en bois, stratifiées, inspirent confiance. On note cependant un boulon de quille qui tend à rouiller : un point à surveiller. Comme toutes les parties sensibles d'un bateau de plus de vingt ans, serait-on tenté d'ajouter... Malgré son âge respectable, cet Attalia présente plusieurs avantages pour un acheteur. Tout d'abord, c'est un plan qui a fait ses preuves et un bateau solidement construit. Et il a été bien entretenu par des propriétaires naviguant très régulièrement, été comme hiver. Enfin, il a été équipé pour la grande croisière et peut donc convenir aux projets de navigation les plus audacieux. Pourquoi pas un grand départ vers les alizés ? Il connaît la route !