

TEXTES : VINCENT BOURDIN - PHOTOS : JEAN-YVES GAYDE

## PAROLE D'EXPERT

## DEAN 400

## Et pourquoi pas un cata ?

Après avoir enchaîné, depuis les années 90, divers voiliers monocoques tels que le Brin de Folie, le Kirié et dernièrement un First 38, Jean-Yves Gayde vient d'opter pour le Dean 400, un catamaran de 1996 trouvé sur une annonce sur Internet.

«**M**a femme n'aime pas la gîte », explique Jean-Yves qui vient de franchir le pas du multicoque. « Lorsque nous avons vu les photos de l'extérieur, sur la petite annonce, nous avons tout de suite été séduits. Dès le lendemain de sa publication, nous avons pris rendez-vous pour le visiter. Une fois sur place, c'est pour l'extraordinaire espace qu'offre l'intérieur que nous avons eu le coup de cœur. A la fin de la semaine, nous faisons une offre ». Jean-Yves, qui a visité bon nombre de Lagoon 380 qu'il juge finalement surcotés, est aujourd'hui un propriétaire heureux. « On sent que c'est du costaud, que ce soit le grément, l'accastillage, etc. Nous avons eu bien sûr quelques bricoles de maintenance, comme l'hélice bâbord ou les coudes d'échappement, mais rien de bien méchant, c'est d'ailleurs déjà réparé. » Cette série, peu répandue en France, a été fabriquée par le chantier Sud-Africain Dean, fermé en 2013 suite à un vice de construction sur sa série ultérieure (de 2005 à 2011), le Dean 441, et tirait son nom de l'architecte Peter Dean qui a signé le bateau. Force est de constater, après la visite de notre expert Jean-Jacques Pomarède,

du cabinet Cordice-Roy Pomarède, que ces bateaux construits en 1996 ont plutôt bien vieilli ! Après 20 années de bons et loyaux services, l'état général est jugé satisfaisant. Quelques points font néanmoins l'objet d'observations ou de prescriptions, ce qui paraît incontournable pour un bateau de cet

## LA BONNE AFFAIRE

Estimé à 105 000 € par notre expert et négocié à 95 000 € par Jean-Yves, on peut raisonnablement affirmer que ce dernier a fait « une bonne affaire ». Les propriétaires précédents, qui ont semble-t-il pris possession d'un Outremer flambant neuf de 50 pieds, voulaient s'en débarrasser sans les traditionnelles tracasseries liées à une vente, et ont laissé Starcraft « dans son jus ». Bien équipé, ce Dean 400 va à n'en point douter combler ses nouveaux propriétaires, ce qui fait qu'aussi bien acheteurs que vendeurs sont satisfaits. Une transaction parfaitement réussie, donc, comme on aimerait en voir plus souvent.

Nous remercions l'expert Jean-Jacques Pomarède, du cabinet Cordice-Roy Pomarède pour sa collaboration à ce reportage.



âge. Jean-Yves et son épouse, qui vont vivre trois mois par an à bord, visent pour l'instant des balades cabotages et mouillages en Espagne et aux Baléares. Nul doute que Starcraft, puisque c'est

son nom, devrait remplir à merveille cette mission, dans un confort qu'aucun monocoque n'aurait pu offrir, et pour un budget somme toute plutôt raisonnable.

## FICHE TECHNIQUE DEAN 400

Longueur HT	12,00 m
Largeur	7,25 m
Tirant d'eau	1,10 m
Réservoir carburant	300 l
Réservoir eau douce	600 l
Motorisation	2 x 29 cv Yanmar 3GM30DE
Déplacement léger	8 400 kg
Surfaces de voiles près/portant	112 m <sup>2</sup> /185 m <sup>2</sup>
Nombre de cabine	4
Couchages	8
Chantier	Dean Catamarans (Afrique du Sud)
Architecte	Peter Dean

## A L'EXTÉRIEUR

Avec sa silhouette, toute en courbes profilées et son rouf de navette spatiale, on a un peu de mal à croire que ce catamaran a vingt d'années d'âge. C'est en regardant la partie en avant du rouf que l'on peut déceler la tendance old school des plateformes en dur, remplacées aujourd'hui par la plupart des chantiers par des trampolines. L'ensemble, au premier coup d'œil général paraît en bon état, ce que va confirmer à de rares détails près Jean-Jacques, notre expert maritime. Sorti de l'eau au moment de l'expertise, il est normal que la carène montre une belle barbe d'algues qu'un bon carénage remettra bien vite à neuf. Enfin on note l'ingénieuse passerelle/escalier d'embarquement qui peut servir aussi bien sur l'avant que sur l'arrière.



La bouteille de gaz montre certes quelques signes de corrosion, le rapport préconise d'ailleurs le remplacement des tuyaux et la pose d'un robinet d'arrêt dans la cuisine, mais il s'agit d'une grosse 13 kg qui montre bien l'aptitude et le passé de voyageur du catamaran.



Le rouf en « navette spatiale » offre une belle vue depuis le carré. Des protections de soleil taillées sur mesure encadrent des poignées bien pensées.



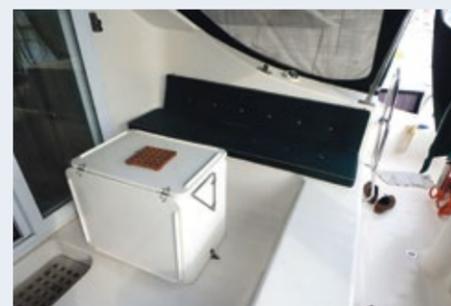
La grand-voile, tout comme le lazy-bag, aurait bien besoin d'une petite visite de révision en voilerie.



L'hélice bipale repliable bâbord présente « un jeu important dans les axes des pales », un problème déjà résolu quelques semaines après l'expertise.



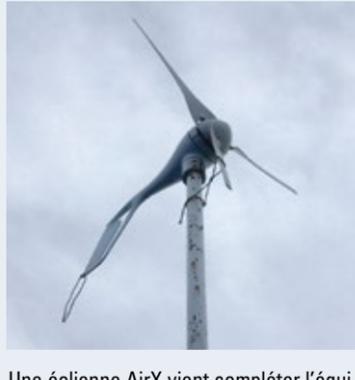
Un ensemble bimini et protections latérales assurent un bon abri, que ce soit du soleil, de la pluie ou du vent.



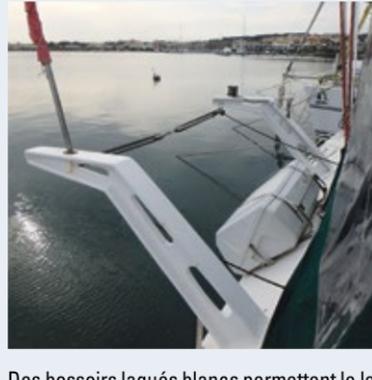
Le cockpit offre deux belles banquettes en L avec leur sellerie ainsi qu'une table extérieure à battant.



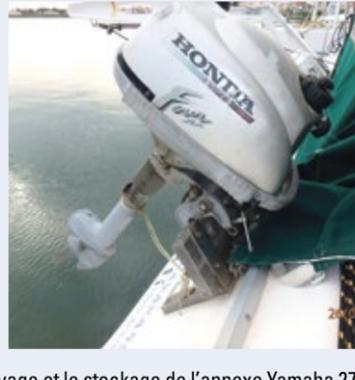
Voici un coffre intelligent permettant le stockage d'un bloc de plongée !



Une éolienne AirX vient compléter l'équipement. On regrettera peut-être l'absence de panneaux solaires.



Des bossoirs laqués blancs permettent le lavage et le stockage de l'annexe Yamaha 275 en état neuf présente dégonflée à bord. Quant au moteur hors-bord, il s'agit d'un Honda de 1998 4 temps de 2 Ch, un modèle réputé plutôt fiable dans le temps.



Le gréement présente un état général jugé satisfaisant. Comme d'habitude, au-delà de 10 années de service, personne ne peut se prononcer sur l'état interne des sertissages. Les goupilles ont été contrôlées par l'expert.

## L'INTÉRIEUR

C'est un aménagement plutôt original que nous offre le Dean 400 avec ses quatre cabines doubles dotées chacune de leur WC en plus des coursives intermédiaires intégrant sur tribord, une cuisine en long et sur bâbord, un congélateur et du rangement. Un des cabinets de toilette intègre même... une baignoire ! Du coup, la nacelle n'abrite que le carré et le coin navigation. « Il y a des rangements partout », selon Jean-Yves, l'acheteur, ce qui démontre l'orientation grand voyage du dessin initial. Si les aménagements présentent encore bien, on remarquera quelques traces de vieillissement, surtout du côté des moteurs, mais dans l'ensemble, une fois de plus, l'ensemble passe l'examen avec la mention « satisfaisant ».



Les cabines avant sont très accueillantes, avec de grands lits bretons juchés au-dessus de deux marches pouvant servir de bancs. Elles sont prolongées, vers les pointes avant, d'un cabinet de toilette.



Avec sa grande banquette de ski rouge, le carré vintage a une sacrée gueule. Une grande table en bois massif permettra de faire manger huit convives sans problème, sous la lumière généreusement distribuée par les grands hublots circulaires.



La cuisine tout en long, au centre du flotteur tribord, abrite un évier deux bacs, un grand four, un frigo et un réchaud 3 feux ainsi qu'un micro-onde, en plus de nombreux placards, bien sûr.



Le coin navigation, sur bâbord en entrant, intègre tout ce qu'il faut : outre un magnifique traceur de carte multifonction HybridTouch de Raymarine, doté d'une caméra extérieure, du radar et du sondeur graphique, on trouve une VHF fixe R04800, une télécommande de pilote, un ensemble stéréo/vidéo avec écran tactile Pioneer, un récepteur SSB Sangean, un gestionnaire de batterie et de chargeur, bref, rien ne manque. D'autant que tout ceci est complété par un iPad sur support orientable.



Les moteurs sont sans doute les éléments les plus marqués par le temps, avec notamment « les coudes d'échappement perforés à bâbord et à tribord (prévoir remplacement), le coude sur tuyau d'échappement percé avec traces de rouille en fond de cale. » Des travaux effectués sans délai par le nouveau propriétaire. L'expert préconise en outre une peinture et une révision générale sur les blocs moteur.



Une trappe d'évacuation est prévue en cas de retournement. Aujourd'hui, on les trouve plus généralement dans les bordés intérieurs des flotteurs.



Le tableau électrique ne fait pas tout neuf mais semble remplir parfaitement son rôle, d'autant que chaque interrupteur est clairement repéré.



Avec quatre batteries de 120 ampères pour le service et une de 100 ampères pour le démarrage des moteurs, le Dean 400 a de quoi voir venir



Petit cadeau du patron, une manivelle électrique sans fil rechargeable. Jean-Yves, qui « souhaite conserver la forme, ne s'en sert pas ».