Sadler 34

~~£ 29 995~~

£ 24 995



Constructeur de bateaux:	Sadler	Longueur:	10,59 m
Type de bateau:	voilier	Largeur:	3,28 m
Catégorie:	bateau d'occasion	Année de construction:	1986
Lieu:	Grande Bretagne, Ardrossan	Cabines:	2
		moteur:	Bukh Diesel DV24ME, 24 cv (18 kW), diesel

Vendeur:
Sunbird International Yacht Sales
Chris Dodgshon
Clyde Marina
KA22 8DB Ardrossan
Grande Bretagne

Téléphone: +44 1294 607074
Site web: https://www.sunbirdyachtsales.com
Langues: anglais, espagnol, français, italien, portuguais










Détails

Réf du bateau	**s289666**
Architecte	**Martin Sadler**
couchettes	**4**

Données techniques

Tirant d’eau	**1,43 m**
Matériau de la coque	**polyester**
Réservoir de carburant	**110 l**

moteur

Modèle	**Bukh Diesel DV24ME**
Puissance	**24 cv (18 kW)**

Équipement

Navigation	**autopilote, compas, girouette, plotter, radar, VHF**
Equipement technique	**chargeur de batteries, inverseur, peinture sous-marine, pompe de cale - manuelle**
Equipement du pont	**amortisseur, échelle de bain**
Intérieur	**barbecue, four, robinet, table de cabine**
Sécurité	**gilet de sauvetage**
Couvertures	**bimini, capote (de descente)**
Voiles	**spinnaker**

Description

Ce texte a été traduit automatiquement.

Résumé Sadler 34 - 1986 - Quillard peu profond -
Le Sadler 34 offre des performances vives et saines en mer, depuis longtemps reconnues et saluées par des skippers professionnels aguerris. En effet, cet exemplaire a précédemment appartenu au capitaine d'un superyacht professionnel. Les propriétaires actuels sont deux marins octogénaires qui totalisent à eux deux plus d'un siècle d'expérience. Le plus âgé a eu de nombreuses années d'expérience en course couronnée de succès et, avec son épouse, a effectué un tour du monde de 14 ans. Bien que leur propriété ait été brève, ils ont mis à profit leur vaste expérience pour apporter de nombreuses améliorations.
Le bateau dispose d'un chauffage, d'eau chaude et froide, et bénéficie de mises à niveau importantes par le précédent propriétaire en 2022/2023, notamment : une grand-voile entièrement latée haut de gamme signée Dart Sails, avec chariots à rouleaux Rutgerson sur la chute.
Un système d'enroulement Harken Mk IV pour le foc.
Un système de chauffage Eberspacher installé.
Une cuisinière à gaz Starlight avec gril et four, signée Dometic.
Un traceur Raymarine « Element » 7HV.
Un transpondeur AIS Icom de classe B.
Construction : conçu par Martin Sadler et construit par Sadler Yachts Ltd selon une coque incorporant une âme en mousse PU, qui assure une flottabilité positive en cas de voie d'eau, avec pour conséquence l'insubmersibilité, ainsi qu'une certaine isolation thermique et des surfaces intérieures faciles à essuyer. Le Sadler 34 est équipé d'un quillard extérieur en fonte et d'un gouvernail porté par un tambour, barré à la barre franche pour une sensation de navigation plus directe et une bien meilleure utilisation de l'espace dans le cockpit. Il dispose du quillard plus court de 1,48 m, dit « Shoal keel ».
Mécanique **Moteur**
Équipé d'un moteur diesel Bukh DV24ME de 24 CV de remplacement, installé début 2016. Il s'agit d'un moteur de canot de sauvetage peu utilisé, remis à neuf, qui s'est comporté de façon irréprochable pendant la période de possession actuelle. Affiche actuellement environ 920 heures de fonctionnement depuis sa remise à neuf.
Couvercle de turbine Speedseal à changement rapide.
Ligne d'arbre vers une hélice fixe à 3 pales.
Un nombre important de pièces de rechange et de consommables moteur utiles se trouve à bord, dont un alternateur et un démarreur récemment remis à neuf.
Trois batteries plomb-acide sont installées dans des logements de rangement dédiés, aménagés dans le moulage intérieur de la cabine arrière : 2 batteries de 115 Ah pour le parc « Domestique et services », et une batterie séparée de 105 Ah pour le démarrage du moteur. (Toutes les batteries étaient neuves en 2021.)
Les batteries sont rechargées par l'alternateur entraîné par le moteur et par un chargeur de batteries Pro-Charge Ultra 12 V/20 A de Sterling Power, utilisable lorsque le bateau est raccordé à une alimentation électrique à quai.
Un séparateur Pro-Split R, également de Sterling Power, est installé pour améliorer la charge fournie par l'alternateur.
Un afficheur Nasa BM-1 Compact est installé à la table à cartes pour surveiller l'état de charge des batteries.
Inverseur Whisper Power WP-Sine à bord, mais non raccordé.
Système d'eau
Système d'eau pressurisé, eau chaude et froide, desservant tous les robinets.
Calorifère pour le chauffage de l'eau.
Dans le coin cuisine, un robinet d'eau douce à pompe manuelle ainsi qu'un robinet d'eau de mer.
Carburant : environ 25 gallons (112 litres) de gazole, stockés dans un réservoir en acier inoxydable situé vers l'arrière du coffre du cockpit. Équipé d'un voyant de niveau et d'un témoin de niveau bas, ce dernier étant installé près de la descente. Ce témoin est défectueux et reste allumé en permanence. Il nécessite un diagnostic.
Eau douce : environ 50 gallons (200 litres) d'eau douce stockés dans une poche souple située au milieu du navire, sous la couchette de banquette tribord, ainsi qu'un grand bidon d'eau de rechange dans le coffre arrière du cockpit.
Réservoir de rétention : réservoir en polyester situé sous la couchette bâbord de la cabine avant, de capacité inconnue, mais doté d'une trappe de visite transparente permettant de contrôler le niveau du contenu.
Gréement et voilure **Mât et espars**
Gréé en sloop à un étage de barres de flèche, avec un système d'enroulement de foc Harken Mk IV (installé neuf en 2022).
Haubans en acier inoxydable, dernièrement remplacés en avril 2016.
Réglage mécanique de bastaque.
Bout-dehors en alliage, longueur fixe.
Le gréement courant et les garcettes de ris (tous en bon état) sont renvoyés vers le cockpit et manœuvrés par divers winches Lewmar ; les winches principaux d'écoute de foc sont des winches Lewmar 43 autoquarrants. Des winches d'écoute de

spinnaker à frein sont installés.

Voiles

Grand-voile entièrement latée avec chariots à rouleaux Rutgerson sur la chute (neuve en 2022, par Dart Sails).

Génois à enrouleur, coupe cross-cut, par Southern Sails, avec une chute rembourrée en mousse pour améliorer la voile lorsqu'elle est prise en ris.

Spi asymétrique de croisière dans un étui ATN.

Spinnaker symétrique.

Aménagement : jusqu'à sept couchages répartis dans trois cabines, avec une cuisine généreuse en U, une table à cartes orientée vers l'avant, une table centrale à abattants, des WC-douche à l'avant et une cabine avant séparée des WC par une porte en bois, le tout reposant sur le moulage sous-jacent renforcé en mousse de Sadler, qui assure un aménagement isolé et une flottabilité intégrée. Un chauffage à air pulsé à deux sorties Eberspacher a été installé en 2022.

Haut-parleurs dans les flancs du cockpit, remplacés en septembre 2025.

Deux couchettes formant un « V » peuvent constituer un lit double à l'aide d'un coussin de remplissage.

Étagères ouvertes le long de la couchette. Les coffres sous couchette, doublés (à sec), servent au rangement des voiles de vent faible. Des filets de rangement amovibles supplémentaires ont été installés pour être suspendus sous le plafond.

Penderie dédiée à la cabine avant, située à tribord. Panneau de pont ouvrant au-dessus, pour la lumière et la ventilation (remplacement récent).

Le compartiment WC s'étend sur toute la largeur de la coque, à l'avant du mât, avec des portes vers l'avant et vers la cloison principale pour l'intimité. Des WC marins à chasse Jabsco « Twist n Lock » sont installés, raccordés à un réservoir de rétention. Eau chaude et froide par un pommeau de douche vers un lavabo moulé. Les WC peuvent être vidangés à la mer ou dans le réservoir de rétention. Le réservoir de rétention dispose d'une pompe manuelle située à l'avant des WC pour le vider, la poignée se trouvant dans le placard au-dessus des WC.

Puisard de douche avec pompe de vidange 12 V. Toutes les prises d'eau de mer de ce compartiment sont des vannes à tournant conique Blakes, doublement serrées par colliers. Penderie à tribord pour les cirés, gilets de sauvetage et harnais. La ventilation est assurée par deux aérateurs « Tannoy » au plafond.

Banquette en U à bâbord, pouvant offrir soit une couchette de banquette, soit un lit double à l'aide d'un panneau de remplissage permettant de convertir la banquette en U en lit double si nécessaire ; couchette de banquette simple à tribord avec filet de lit. Table centrale de carré avec rangement intérieur pour bouteilles et abattants. Au-dessus de la couchette de banquette, côté bâbord, se trouve une étagère ouverte avec rebord, avec un placard fermé, et une étagère à livres supplémentaire avec rebord à tribord. Lumière et ventilation par un panneau de pont central (remplacement récent) ainsi que des hublots fixes en verre trempé sur les côtés du rouf. Un réservoir souple d'eau douce est situé sous la couchette de banquette tribord, tandis qu'un vaste espace de rangement doublé est aménagé sous la couchette de banquette bâbord.

Table à cartes de bonne taille, orientée vers l'avant, pouvant accueillir des cartes pliées et des almanachs, avec une étagère de rangement supplémentaire et un grand coffre profond à rebord, à l'extérieur de la table à cartes, où ont été installés le transpondeur AIS et la VHF. Un siège recouvert de vinyle est installé en arrière de la table à cartes, avec une sangle de maintien pour le navigateur.

Situé à bâbord de la descente (pour une utilisation confortable lorsque le bateau est en cape sur tribord amures pendant la préparation d'une tasse de thé), le coin cuisine du Sadler 34 est remarquablement spacieux, offrant beaucoup d'espace de travail et de sécurité à un cuisinier en mer, avec des rangements pratiques. Une nouvelle cuisinière à gaz Starlight 2 feux, gril et four, signée Dometic, a été installée en 2022. Deux éviers jumeaux sont installés dans la presqu'île avant et disposent de couvercles individuels. Ceux-ci peuvent être rangés sur des fixations dédiées sur la cloison centrale, sous l'évier. Dans le coin cuisine, alimentation en eau chaude et froide pressurisée, avec un robinet d'eau douce à pompe manuelle ainsi qu'un robinet d'eau de mer. Un réfrigérateur-glacière profond à ouverture par le dessus est désormais installé dans le coin cuisine de ce Sadler 34, avec un rangement relativement grand et doté d'étagères à la place de l'ancien réfrigérateur à ouverture frontale.

Situé à tribord, ce compartiment s'étend à l'arrière des marches de descente / du caisson moteur, offrant ainsi une assise et une surface pliante avec rebord pour petits objets devant la couchette. Une étagère ouverte avec rebord, le long et au-dessus de la couchette, a été élargie. La lumière et la ventilation sont assurées par un hublot ouvrant donnant sur le puits du cockpit, ainsi que par le hublot latéral et un aérateur « Tannoy » au-dessus de la zone debout de la cabine.

Inventaire **Équipement de navigation**

Dans le cockpit : 2 compas de route, dont un inutilisable.

Traceur couleur Raymarine Element 7HV avec superposition AIS (traceur neuf en 2022), monté sur support à tourillon, au-dessus de la descente.

Anémomètre-girouette sans fil Nasa Clipper, neuf en 2024.

Loch Nasa Clipper / vitesse.

Afficheur de sondeur Nasa Clipper.

Tête de commande d'autopilote Autohelm ST4000 avec bras d'activation séparé.

Au niveau de la table à cartes : radio DSC/VHF Icom IC-M323 reliée à un splitter Vesper Marine SP160.

Transpondeur AIS Icom MA-510TR de « classe B ».
Passerelle Actisense W2K-1 NMEA 2000 vers Wi-Fi, pour afficher les données de navigation sur une tablette.
VHF portable flottante Icom IC-M35.

Mouillage et amarrage

Équipement : ancre Rocnor de 15 kg (neuve en 2022) avec 40 m d'aussière en câble épissée à 40 m de chaîne.
Ancre à jet de type CQR avec une longueur de chaîne et de grelin (semble inutilisée).
Deux rouleaux de guidage d'étrave.
8 amortisseurs et 8 aussières.

Général

Sièges du cockpit recouverts de « Flexiteak » synthétique (neufs en avril 2016).
Jeu de coussins de cockpit.
Capote de descente en acrylique (tissu Sunbrella bleu marine) avec poignée de maintien sur le bord arrière.
Bimini et housse.
2 sacs de rangement « Blue Performance » pour les bouts.
Paire de taquets d'amarrage au milieu du bateau.
Échelle de bain/de baignade à l'arrière.
Une bouteille de gaz de camping pleine et une partiellement utilisée dans le coffre à gaz.
Planche de défense stockée dans le coffre du cockpit.

Équipement de sécurité

Pompe de cale - manuelle.
Pompe de cale 12 V CC, avec commutation automatique et manuelle dans le puisard des WC.
Réflecteur radar passif Firdell Blipper monté en tête de mât.
2 extincteurs à poudre. Neufs en 2024.
Un commutateur de gaz à distance relié à une électrovanne dans le coffre à gaz permet d'isoler les bouteilles de la cuisine.
Un raccord droit est fixé à la conduite dans le coffre, en cas de défaillance de l'électrovanne.
VHF, antenne de secours sous l'assise de la table de navigation.
Corne de brume aérosol.
Pack de fusées de détresse côtières Seago.
Deux gilets de sauvetage Crewsaver avec attaches dans le compartiment WC, à tribord.
Coupe-boulons dans la cabine arrière.
Barre franche de rechange dans la cabine avant.

Améliorations récentes

Guindeau Lewmar Pro 1000 neuf,
Canot de sauvetage Waveline 2,7 m léger neuf 2024,
Propulseur électrique Kicker avec chargeur 12 V neuf 2024.
Commutateur de gaz à distance,
Détecteur de gaz dans la cuisine,
Système de traveller Barton,
Nouveau revêtement antidérapant Deckmaster sur les marches de descente,
Moustiquaires pour tous les panneaux,
2 poulies à réa ouvrante avec 4 m de filin,
Compas de relèvement à main Plastimo.
Projecteur rechargeable,
Aspirateur 12 V,
Kit de communication mains libres,
Guides de croisière, quelques cartes pour la mer d'Irlande et la côte sud,
2 gilets de sauvetage Crewsaver avec attaches,
Ancre de canot avec chaîne et grelin,
Pompe à huile moteur sous vide Seago,
Nouvel anémomètre-girouette sans fil Clipper,
Compte-tours moteur,
Coussin de remplissage du lit double du salon modifié pour servir de table de cockpit.
Planches d'hiver.

Historique et commentaires des propriétaires : selon les témoignages, ce Sadler 34 particulier aurait d'abord appartenu, comme yacht personnel, à un officier supérieur de l'armée, basé pendant un temps au British Services' Kiel Sailing Centre en Allemagne. C'est à sa demande que les sections avant ont été « renforcées » et qu'un lest supplémentaire a été ajouté au pied de la quille. C'est aussi à cette époque qu'un réservoir de rétention a été aménagé en adaptant le caisson du moulage intérieur sous les couchettes avant. Nous pensons qu'au cours de sa propriété, « Faustina » a navigué en Baltique et

jusqu’en Méditerranée.
Il ressort de la documentation disponible qu’elle a été rapatriée au Royaume-Uni et vendue au sein de la famille au fils du premier propriétaire. Le bateau a ensuite été basé pendant de nombreuses années dans la zone de navigation de Southampton/Solent, par les deux propriétaires suivants, avant d’être acheté par le propriétaire précédent, qui est capitaine de yacht professionnel. En septembre 2022, il a été acquis par deux frères octogénaires et transféré de Plymouth à Glasson Dock, dans la baie de Morecambe. Le frère aîné possède une vaste expérience de la voile : dès 1979, il a couru en J24 avec succès lors de compétitions nationales et internationales. En 1997, il a entrepris un tour du monde de 14 ans avec son épouse. Il a mis à profit sa vaste expérience pour apporter de nombreuses améliorations, petites mais judicieuses. Malheureusement, très peu de navigation a été effectuée en 2024, la porte de la digue anti-inondation de Glasson Dock étant restée bloquée en position fermée jusqu’au début du mois d’août. Cela a permis une croisière vers l’île de Man, puis vers l’Irlande du Nord jusqu’à Troon. Une fin de saison en Écosse a dû être interrompue en raison d’un deuil. Une sortie tardive de la saison a ramené Faustina à Glasson Dock pour l’hiver.
Une fois encore, Faustina a été transférée en Écosse, cette fois à Clyde Marina. Depuis cette base, 4 semaines de navigation fructueuse ont pu être réalisées. Malheureusement, des raisons de santé rendent la vente nécessaire.
Le statut de TVA acquittée est attesté par un SAD (C88) authentifié et une lettre d’accompagnement de HM Customs and Excise, datée de février 1993.
Comme vous avez pu le lire ci-dessus, de nombreuses améliorations coûteuses et de qualité ont été réalisées au cours des quatre dernières années : les surfaces immergées ont été décapées par sablage humide pour éliminer les anciennes couches d’antifouling pendant l’hiver 2017/2018, la grand-voile est « As-New » et en excellent état, et des systèmes électriques modernes ainsi que des équipements électroniques ont été installés.