

SAPHIRE 27 CONTRE SEASCAPE 27

Duel au sommet

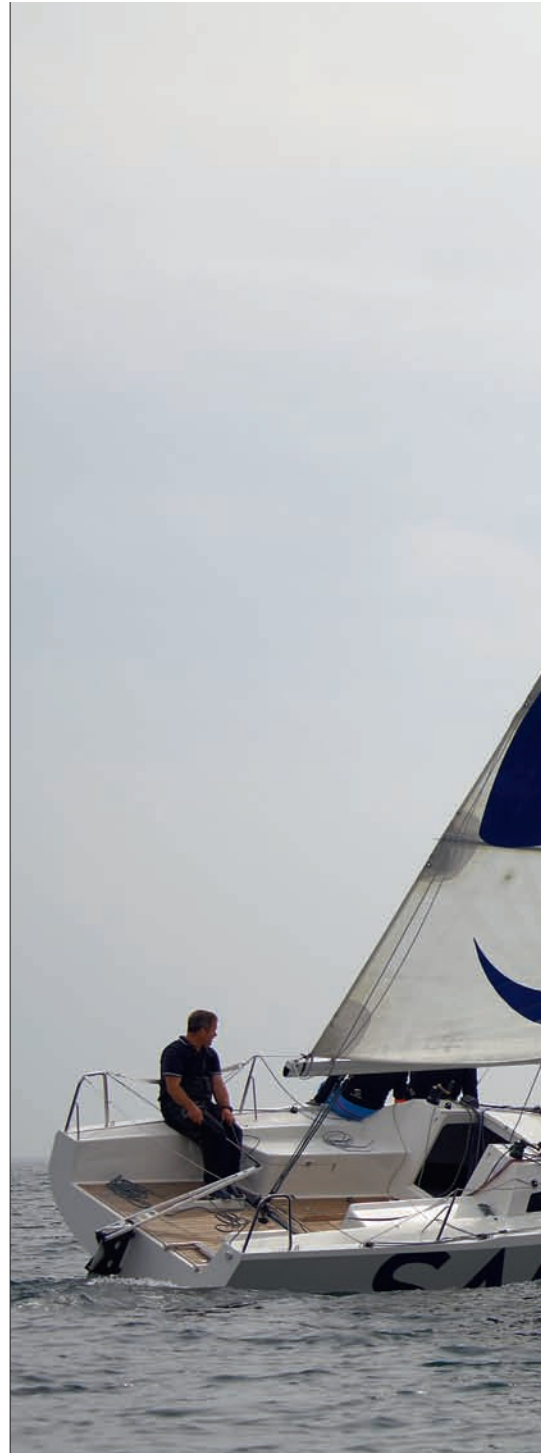
Voici pour la première fois réunis deux bateaux aux caractéristiques très proches. Vivants, légers, transportables et accueillants, ils ont tout pour séduire, mais lequel choisir ?

Texte : Loïc Madeline. Photos : Michael Tobler et l'auteur.

DES FAUX JUMEAUX ? Ou bien des frères ennemis ? Sortis à quelques mois d'intervalle, le Seascape 27 et le Saphire 27 ne manquent pas de points communs. Pour commencer, il s'agit de deux voiliers transportables qui rentrent dans le gabarit routier : 2,54 m pour le Seascape, et 2,50 m pour le Saphire, c'est bon côté maître bau. Ce n'est pas mal non plus sur la balance, avec un poids compris entre 1 250 et 1 300 kg qui autorise une bonne berline à entraîner l'attelage. Donc des 8 mètres plutôt légers et étroits qui réussissent à respecter un devis de poids serré grâce à une construction aux petits oignons (infusions sous vide) et à une quille relevable. Deux bateaux très performants ensuite, bénéficiant d'un dessin soigné. Claudio Maletto, spécialiste de la Coupe de l'America, a signé le Saphire et Samuel Manuard, fort de son expérience en mini 6,50 et en Class 40 a dessiné le Seascape. Plus large

à la flottaison et doté de deux safrans, le Seascape semble taillé pour le large. Son rouf aveugle est un peu sévère mais un hublot de coque agrémenté le franc-bord. Le Saphire se présente avec des formes plus douces et un rouf en sifflet souligné par un long hublot très effilé. Affichant moins de surface mouillée, le Saphire est un vrai bateau de lac. Sauf dans les tout petits airs où le Saphire semblait un brin plus à l'aise, il sera pourtant difficile de les départager. Il faut dire que le Seascape est plus généreusement toilé. Il profite notamment d'un gréement à fente avec un bas-haubans rentré qui lui permet de déployer un beau génois et surtout son bout-dehors est beaucoup plus long. Celui du Saphire a l'avantage d'être entièrement logé dans la baille à mouillage, un gage d'étanchéité. Les deux mâts sont en carbone, avec deux étages de barres de flèche pour le Seascape et un seul pour le Saphire. Et les deux gréements se passent de patares. Nos voiliers ne cachent pas leurs ambitions sportives. Avec son immense cockpit et son intérieur tout ouvert, le Saphire peut revendiquer une certaine parenté avec le Surprise dont il partage la philosophie de day-boat performant. Le Seascape est sans doute plus ambitieux puisqu'il propose des emménagements plus complets capables de séduire les familles désirent tâter de la croisière. Avec la complicité de nos confrères allemands de Yacht, nous les avons tous les deux réunis en Italie sur le lac de Garde. Presqu'un terrain neutre entre la Slovénie, pays d'origine du Seascape et la Suisse, où a été conçu le Saphire. C'est vrai, on aurait aimé avoir un peu plus de vent ! Mais nos deux protagonistes ont bien voulu marquer leurs différences.

Modèle	Saphire27	Seascape27
LONG. COQUE	8 m	7,99 m
LONG.FLOTTAISON	7,50 m	5,50 m
LARGEUR	2,50 m	2,54 m
TIRANTS D'EAU	0,45/1,70 m	0,85/1,95 m
LEST	500 kg	600 kg
DEPLACEMENT	1 300 kg	1 250 kg
SV AU PRES	44 m ²	47 m ²
GRAND-VOILE	29 m ²	26 m ²
FOC	15 m ²	21 m ²
SPI ASYMETRIQUE	75 m ²	75 m ²
MATERIAU MAT	carbone	carbone
MATERIAU COQUE	sand. verre/ PVC/vinylester	sand.verre/PVC/ vinylester
ARCHITECTE	ClaudioMaletto	Sam Manuard
CATEGORIE CE	C	C
CONSTRUCTEUR	Saphireboats	Seascape
PRIX DE BASE	58600€	61 000€





“ Le lac de Garde a pour une fois failli à sa réputation de métronome : le vent n'était pas au rendez-vous. Qu'importe, nos deux bateaux s'animent à la moindre risée. ”



Le Seascope 27 nous dévoile ici un magnifique bouchain vif qui court quasiment jusqu'à l'étrave.



Le bouchain du Saphire n'apparaît que sur le tiers arrière et se trouve dégagé de la flottaison.

Sous le pont

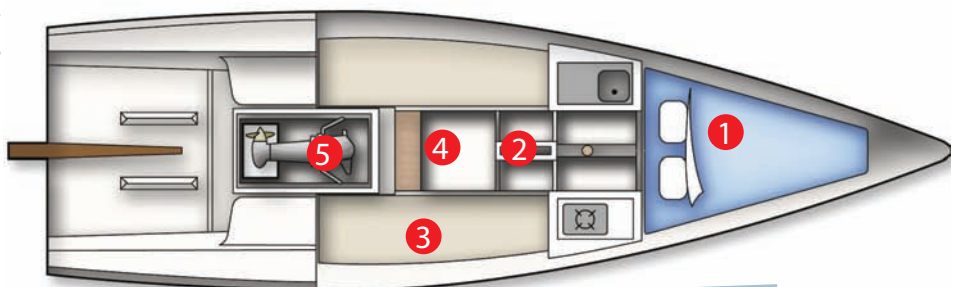
La différence de style est évidente sous le pont avec d'un côté l'espace largement ouvert du Saphire et de l'autre l'intérieur plus cloisonné du Seascope. Le premier nommé se présente davantage comme un day-boat et d'ailleurs il offre moins de rangements que le second. Son puits de quille est plus discret mais les varangues restent encombrantes. L'impression d'espace est appréciable et les couchettes sur cadre à l'avant sont une bonne idée. Le Seascope veut davantage encourager la croisière et offre un vrai cabinet de toilette entre le carré et la cabine avant. Les dossiers du carré forment de grands équipets et un système de grands sacs avec armature permet de rentrer à la maison avec son équipement. Si la descente du Saphire abrite la batterie de son moteur électrique (Torqeedo), les marches de celle du Seascope cachent des rangements. Le compartiment du bas peut même se transformer en frigo! Le Saphire, dont le prototype était présenté, ici souffrait d'une finition moins aboutie que celle du Seascope.



Plutôt sympa, l'intérieur du Saphire est entièrement ouvert et donne une bonne impression de volume.

Le Saphire 27 en 5 points

1. La couchette double mesure 187 cm par 137 mais il s'agit en fait de deux couchettes simples de 65 cm de large aux épaules.
2. En position ouverte, la table mesure 65 cm par 78. Elle est posée sur le puits de quille.
3. Les banquettes du carré mesurent 205 cm par 60, elles servent aussi de couchettes.
4. La hauteur sous barrots, de 149 cm au pied de la descente, n'est plus que de 141 cm au niveau de l'épontille.
5. Un moteur électrique Torqeedo est allongé sous le fond du cockpit et bascule dans un puits qui reste obturé sous voiles.



« Un grand volume non cloisonné que l'on décide d'équiper (ou pas) en fonction de son programme. »



Pratique

En guise d'équipets, des sacs que l'on suspend ou que l'on emporte.



Pas pratique

La table est un peu basse, difficile de glisser ses genoux en dessous.



Pratique

La batterie est glissée sous la descente. Vive le silence de l'électrique!



Pratique

Les couchettes sur toiles se relèvent pour accéder à un rangement.



Pratique

Le puits de quille n'est pas haut. La tête de quille est masquée par la table.

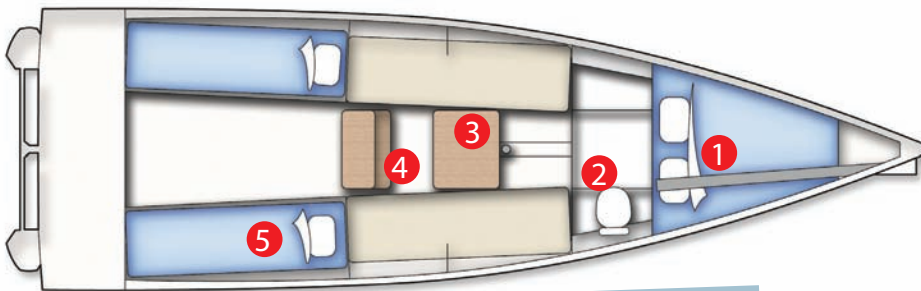


Le vérin vertical de la quille pivotante est caché dans une structure qui fait office d'épontille.

La construction...

Ce n'est pas de la magie, mais un travail soigné qui permet de réussir à proposer des 8 mètres à 1300 kg. Nos deux voiliers sont construits en sandwich avec deux peaux en verre/vinylester encadrant une âme en mousse. Coques et pont sont réalisés en infusion (les tissus sont placés à sec dans les moules, puis recouverts d'une bâche et l'on fait le vide pour aspirer la résine). Dans les deux cas, les emménagements intérieurs participent de la structure. La difficulté pour le Seascope a été de réussir l'intégration de la tête de quille et surtout du vérin vertical qui est ici encadré par une double épontille où se loge l'hydraulique. A bord du Saphire, où les cloisons sont absentes, la rigidité de la liaison coque/pont est renforcée par une stratification et un emboîtement « en gouttière » masqué par un léger surbau. Le voile de la quille sabre du Saphire est fabriqué à l'aide d'un acier (Weldox) très résistant permettant de réduire son épaisseur. Sur les deux bateaux, le lest est constitué de plomb. Sous la forme d'un bulbe en torpille sous le Saphire, noyé dans le bas de la quille sur le Seascope. Notons enfin que ces deux constructeurs font réaliser leurs coques chez des sous-traitants. Si le Seascope reste un bateau conçu et fabriqué en Slovénie, le Saphire est lui fabriqué en Pologne chez Delphia.

Le Seascope 27 en 5 points



« Plus de rangements, plus d'intimité : les aménagements du Seascope invitent vraiment à partir en croisière. »

1. Le lit de la cabine avant mesure 218 cm par 140. La hauteur sur matelas est de 80 cm.
2. Dans les toilettes, la hauteur sous barrots est de 141 cm. Des portes repliables et aimantées permettent de s'isoler à la fois de la cabine avant et du carré.
3. La table du carré mesure 60 cm par 70. Elle se bloque à l'aide d'une grosse vis centrale.
4. La hauteur sous barrots est de 160 cm au pied de la descente, 156 à l'épontille.
5. Les couchettes qui se glissent sous le cockpit peuvent doubler la longueur des banquettes du carré (200 cm par 60).



Le capot ouvrant n'est pas très grand et le bout-dehors traverse la cabine.



Le tableau de commandes électrique est facile d'accès, sous la descente.



Des grands sacs suspendus pour rapporter son équipement à terre.



Une grosse vis centrale maintient le plateau de la table ouvert.



Le sondeur est vulnérable quand on accède à la cabine avant.

Sur le pont

Si l'intérieur du Saphire est plus pauvre, son cockpit est en revanche plus long que celui du Seascape et il présente des bancs dans sa partie avant. Pas forcément très utiles en régate mais appréciés pour les balades familiales. Le barreur dispose de bons cale-pieds mais le passavant est un peu étroit et l'on a vite les filières dans le dos. La remarque vaut également pour le Seascape qui a l'intelligence de proposer de longs cale-pieds. La barre d'écoute est davantage reculée sur le Seascape mais la tourelle de l'écoute de grand-voile est curieusement déportée tout à l'avant du cockpit. Côté équipement, on remarque les quatre winches Andersen du Seascape et le point de tire du génois en trois dimensions. Le solent du Saphire revient sur un rail plus classique mais placé sur le rouf et l'on utilise pour le border les winches de drisse en arrière du piano. Pour la détente, avantage au Saphire avec un fond de cockpit plat et un accès plus facile à la mer via le tableau arrière.



Le cockpit comprend des bancs dans sa partie avant.

Des vrais bancs et des coffres : le Saphire fait aussi un bon bateau de balade familiale.

1. Le cockpit est le plus long de sa catégorie avec une longueur de 302 cm ! Le fond de cockpit est large de 150 cm sur l'arrière, 78 cm entre les bancs.
2. Les bancs mesurent 150 cm par 40.
3. La barre d'écoute est fixée en fond de cockpit et en avant du barreur, la tourelle de l'écoute de Gv est située juste en arrière.
4. Le barreur dispose d'un cale-pieds efficace sur chaque bord.
5. Sur l'arrière des bancs, des coffres bien utilisés pour stocker les pare-battage.



Pratique



Quille en position haute, ne reste que le bulbe à l'extérieur de la coque.



Pratique



Il est possible de mettre à l'eau depuis un plan incliné.



Pas pratique

Le bout-dehors traverse une petite baille à mouillage. Pas glop.



Pas pratique

Le relevage de la quille s'effectue avec un treuil solidaire d'une potence.



Pratique



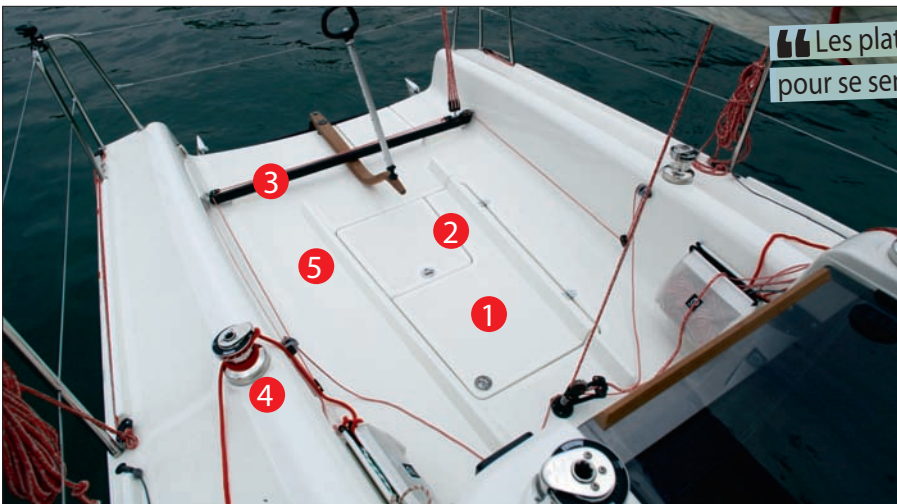
Les manœuvres reviennent au cockpit de part et d'autre de la descente.



La barre de liaison entre les deux safrans ne favorise pas l'embarquement par l'arrière.

BERTHEL KOTHOF

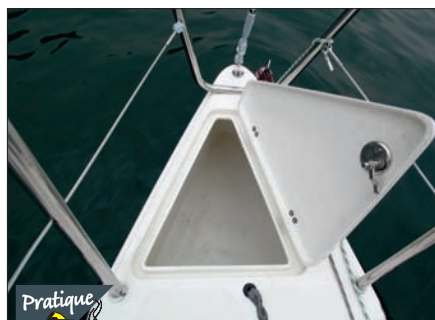
“ Les plats-bords ont été dessinés avec soin pour se sentir bien calé, même quand le bateau gîte. ”



1. Le cockpit mesure 265 cm de long et 138 cm de large en son milieu (160 cm à l'arrière, 110 à l'avant).
2. Le coffre qui abrite le moteur hors bord est en deux parties, ne reste visible que la tête du moteur quand il est en marche.
3. La barre d'écoute, rejetée à l'arrière, est surélevée pour laisser passer la barre alors que la tourelle de l'écoute de grand-voile est très avancée.
4. Les winches du cockpit peuvent être utilisés pour l'écoute de génois ou pour celle du spi.
5. Deux longs cale-pieds qui courent en fond de cockpit : impeccable.



Le moteur qui bascule dans un puits, ça marche



La baille à mouillage n'est pas encombrée.



En position haute, la quille entraîne un tirant d'eau de 0,85 m.



Il est facile de relever la quille en arrivant au mouillage ou au port.



Les retours du pied de mât s'arrêtent juste en avant de la descente.