

# COMPARATIF

#### **CETTE RENCONTRE** nous tenait

à cœur : d'un côté l'Open 5.70 qui s'est imposé comme le plus actif des petits monotypes de régate. De l'autre le Seascape 18, un petit voilier qui prétend à l'appellation de mini-luge mais offre également une vraie cabine pour les amateurs de camping côtier. L'Open a fait sensation lors de sa sortie. Une sacrée nouveauté qui surprenait par son tirant d'eau impressionnant, sa quille à bulbe et son cockpit démesuré. Il a fait son trou, et de belle manière. Support de régate retenu par la Fédé, il s'exporte dorénavant jusqu'aux Etats-Unis où il contribue à démocratiser les plaisirs de la glisse. La surprise, ce n'est pas tant son succès que le fait qu'il ait toujours l'air aussi moderne, en clair qu'il ne fasse pas son âge. La sortie du Seascape est aussi une réussite. Comme son aîné, il peut se targuer d'avoir effectué un départ en fanfare avec 75 unités vendues en moins d'un an. Et comme son aîné, il est né de la planche à dessins d'un architecte spécialiste des coques planantes, Sam Manuard, lui-même ministe émérite. Mais le Seascape est construit en Slovénie et offre au moins sur le papier une palette de prestations plus large que l'Open 5.70. Ce que nous n'allons pas tarder à vérifier. Bien sûr, nous nous attacherons aussi aux performances respectives de ces deux petites luges. A écouter leurs promoteurs, difficile de se faire une idée. Les deux bateaux se sont pourtant déjà côtoyés en régate, lors du Grand Prix de l'Ecole Navale. « Nous étions sur le même rond et nous tournions comme les meilleurs Open m'explique François Coutant, l'importateur du Seascape qui ajoute : au près je pense qu'ils sont un peu plus à l'aise mais au portant, nous allons mieux ». Ecoutons maintenant Matthieu Hars, du chantier Philéas, lui aussi sur l'eau à Lanvéoc : « Quand nous avons pu naviguer de concert, les Seascape faisaient jeu égal au près mais au portant nous étions beaucoup plus à l'aise!» Nos deux interlocuteurs sont tout à fait crédibles et de bonne foi. Mais comme dans tous les cas, dans des configurations proches,

la valeur de l'équipage fait souvent la différence, et leurs propos ne nous indiquent pas si ces observations ont été faites dans les mêmes conditions de vent. Parlons-en de ces conditions. A l'Ecole nationale de voile et des sports nautiques qui nous a accueillis pour ce comparatif, nous avons eu du beau temps, mais malheureusement dans une configuration un peu orageuse. Du coup, même le thermique espéré en fin de journée refusait de pointer le bout de son nez. Nous en étions réduits à chasser quelques risées éparses au milieu de la baie de Quiberon. Frustrant. Surtout quand on connaît le potentiel de ces petites carènes à qui un rien suffit pour déjauger. Au hasard d'un souffle presque miraculeux, le Seascape nous le démontrera, enregistrant une pointe à 10 nœuds avec tout juste 10 nœuds de vent. Pas mal pour un bateau de 5,50 m de long! Mais attardons-nous d'abord sur la mise en œuvre de nos voiliers

### VOILA DEUX VRAIS TRANSPORTABLES

Pour ces petits transportables qui ne nécessitent ni une grosse berline ni même une remorque freinée, le temps de montage et la facilité de mise à l'eau sont vraiment des éléments importants. Pour échapper aux places de port et profiter du caractère nomade de ces bateaux, les mises à l'eau, mâtage, et armement ne doivent pas être trop fastidieux au risque de freiner les meilleures intentions. Top! le chrono est déclenché pour le montage du Seascape. Nous partons du bateau sur sa remorque mais avec ses sangles de transport déjà détendues et François va, seul, nous faire une véritable démonstration. Il commence par installer le pied de mât sur les jumelles disposées sur le haut du rouf. Puis il frappe les haubans sur leur cadène, les ridoirs sont détendus au maximum. Enfin, il soulève le mât d'une main (vive le carbone) pendant qu'il raidit de l'autre la drisse de spi

qu'il a auparavant fixée sur la ferrure d'étrave. Une fois l'étai en place, ne reste plus qu'à tendre le gréement en reprenant les ridoirs. Un bon point pour les goupilles assurées par un Velcro très malin. Il est temps de gréer le génois. La technique est ici celle des catamarans de sport : la drisse revient à l'intérieur d'un fourreau zippé sur un petit palan fixé sur l'emmagasineur. Puis il s'attaque au spi en faisant glisser dans l'avaleur tenu à la verticale le bout d'affalage. Reste encore à fixer l'avaleur de spi posé à plat-pont sur le passavant bâbord. Deux nœuds plus tard le tour est joué et François peut faire rentrer le spi dans l'avaleur et ensuite frapper les écoutes et le bout d'amure. Son astuce : attendre que le spi soit dans son avaleur pour les fixer, cela évite de faire des nœuds. Ne reste plus qu'à mettre le bateau à l'eau. Nous descendons directement la remorque sur la plage même si une cale eût été plus indiquée. Dans le sable, la remorque ne va pas assez loin et nous poussons finalement le bateau dans l'eau. Facile! Il n'aura fallu que 27 mn pour gréer et lancer le bateau. La préparation de l'Open sera un peu plus longue. Parce que l'équipe de Philéas est fatiquée d'avoir déià monté deux Ludic et livré une douzaine d'Opti dans la matinée, sûrement. Mais aussi en raison d'un mât sensiblement plus lourd: il est en aluminium. lci, il est nécessaire d'être deux pour installer l'espar. Une fois le mât à la verticale, on le bloque avec l'étambrai en carbone sur lequel



## **ΕΔΟΕ Δ ΕΔΟΕ**

Modèle	Seascape 18	Open 5,70
LONGUEUR	5,50 m	5,70 m
LARGEUR	2,40 m	2,53 m
TIRANTS D'EAU	0,15/1,50 m	1,40/1,75 m
DEPLACEMENT	470 kg	510 kg
LEST	125 kg	180 kg
SV AU PRES	23 m <sup>2</sup>	25,31 m <sup>2</sup>
GV	14,50 m <sup>2</sup>	17 m <sup>2</sup>
FOC	8,50 m <sup>2</sup>	8,31 m <sup>2</sup>
SPI	32 m²	35 m²
ARCHITECTE	Manuard YD	Gpe Finot
MATERIAU	strat. verre	strat. verre
CONSTRUCTEUR	Seascape	Philéas
ANNEE	2010	2002
PRIX	22 600 €	22 600 €



Les deux plans de voilure sont marqués par une corne prononcée mais le mât du Seascape est plus reculé et le capelage de l'étai plus haut.





### DE L'ENV A L'ENVSN



championnats et l'expertise de l'ENV s'est étendue au match-race et à la voile handisport.

Cette structure dépendant du ministère de la Jeunesse et des Sports est même devenue ENVSN en 2007, autrement dit Ecole nationale de voile et des sports nautiques. Depuis plusieurs années, le kitesurf et, plus récemment, le surf y sont aussi à l'honneur. Pour le surf, les formidables vagues de Penthièvre ne sont pas loin, il suffit de traverser la presqu'île. Labellisé «centre d'excellence» pour préparer les champions aux Jeux olympiques et paralympiques en voile, l'ENVSM assume aussi ce label pour les sportifs de haut niveau en surf (en collaboration avec le CREPS d'Aquitaine). Mais cette «école» n'est pas réservée qu'aux champions. Les stages de perfectionnement en Laser ou en Formule 18 sont là pour le prouver. Encore merci à l'ENV pour son accueil, et notamment à Alain Chênebault. Pour en savoir plus : www.envsm.fr.

60 AOUT 2010 • VOILE MAGAZINE

est fixée la bôme. Lorsque les goupilles de haubans sont en place, Matthieu utilise une petite astuce pour mettre le gréement sous tension : il utilise le treuil de la remorque pour raidir la drisse de spi avant de fixer l'étai. Les similitudes avec le monde du cata de sport sont encore plus nombreuses que sur le Seascape : le mât est tournant, reposant sur une rotule en fond de cockpit et l'écoute est renvoyée sur une barre d'écoute tout à l'arrière. En revanche, pas d'avaleur à plat-pont, une simple baille à spi fixée derrière le rouf fait très bien l'affaire. Une fois le foc envoyé et enroulé, il est temps de mettre à l'eau. Mais quand le bateau flotte, il faut encore descendre la quille. Cette dernière coulisse verticalement dans un puits, le bulbe restant sous la coque en position haute. Une chèvre en inox est utilisée, on peut ensuite la ranger dans la cabine mais on préférera la débarquer : son poids pourrait



▲ Le contre-jour met en évidence la présence de lattes verticales dans le génois du Seascape.

grever les performances.

Premier à l'eau, le Seascape a pu profiter d'une discrète bouffée d'air pour mettre en valeur sa facilité à partir au planing. La carène très moderne présente un bouchain évolutif très tendance. A la barre Marine se régale à faire décoller l'engin mais déplore une barre un peu dure. Problème de parallélisme? Le constructeur a en tout cas rallongé les barres sur les exemplaires suivants et nous assure que le comportement en est modifié. Il est temps de retrouver l'Open 5.70 mais dans les tout petits airs. Il y en a un qui est content : c'est le photographe. Pour une fois, il aura le temps de tourner autour de ses proies, de choisir ses angles de prises de vues et en plus son bateau est stable! Sur nos petits voiliers, il faut envoyer tout ou partie de l'équipage sous le vent pour faire porter les voiles et réduire les surfaces mouillées. C'est que nos bateaux sont d'une stabilité étonnante pour qui a navigué sur micro. Entre une largeur à la flottaison conséquente, des arrières larges et un lest qui descend très bas (respectivement 1,50 et 1,75 m), il sera plus facile de voir la

### **Seascape 18**

Imaginé par deux coureurs de la Mini-Transat et dessiné par un autre spécialiste du 6,50 m, le Seascape ne néglige pas pour autant les plaisirs de la balade ou du camping côtier.



▲ Le sillage ne trompe pas, le Seascape plane sans difficulté avec à peine 10 nœuds de vent Dommage que sa barre soit un peu dure.

le vrillage de la voile à l'aide du hale-bas à douze Très simple à mettre en œuvre mais aussi amusant brins. Le reste des réglages est assez élémentaire et facile, c'est le polyvalent de la bande. Du mode avec un cunningham et la bordure sur la bôme. transport à celui mâté, prêt à naviguer, il faut 27 minutes A la barre le bateau est un peu ardent. C'est probablement une histoire de réglage et le (chrono à l'appui) en solo. Autant système de barre des exemplaires suivants dire une peau de chagrin. La raison a été modifié. Voiles bordées, nous de cette préparation express? glissons doucement sur la mer De nombreuses astuces qui d'huile. Nous n'utilisons pas simplifient la vie. En n'utilisant encore les sangles de rappel que trois outils (tournevis, clef alêne et clef plate), mais jouons sur l'équilibre en nous plaçant sous des manilles textiles le vent pour caler et des systèmes aboutis. le bateau sur son Une fois prêt à partir, la mise à l'eau ressemble à celle bouchain. Et ca d'un 420. On met la accélère. Le vent remorque un peu dans l'eau, entre doucement on pousse (fort) sur l'étrave et nous abattons et le tour est joué. Car pour voir ce que avec sa dérive intégrale cela donne qui remonte dans le puits sous spi. Pour l'envoi, et ses safrans le système est escamotables, le le même que celui utilisé Seascape beache. Pour sur les catamarans de sport, pouvoir profiter de la c'est-à-dire un avaleur disposé sur le pont à croisière, le rouf du Seascape l'avant avec un bout en continu pour sortir le abrite une petite cabine dans laquelle bout-dehors et le point d'amure du spi. La drisse on rentre facilement par une vraie descente est indépendante. Le tout sort en un clin d'œil, et où l'on trouve une pointe avant longue et rentrera aussi vite sans chalutage possible. de 2,20 m à faire pâlir les propriétaires de Nous avons un spi assez plat qui nous permet certains gros bateaux. Il n'y a plus qu'à partir maintenant! Nous hissons la grand-voile à corne presque de remonter au vent en affichant de belles et décollons dans un petit souffle. Puis nous performances. Une fois que le vent grimpe à déroulons le foc dont les écoutes sont placées 10 nœuds, le Seascape est vraiment à son aise et avance... aussi vite que le vent. Sans que cela sur le rouf. D'ailleurs, il n'y a pas grand-chose soit humide ou sportif à bord. Juste dynamique dans le cockpit ni sur les bancs pour laisser et plaisant. Tout l'esprit du bateau est là : la place à l'équipage. L'écoute de grand-voile un petit monotype avec leguel on peut participer se reprend via une tourelle centrale. Ici pas de rail à de vraies régates ou partir en croisière côtière... d'écoute, le choix a été de faire place à la et qui reste tout à fait abordable. simplicité. Cela ne nous empêche pas de travailler













une jupe en néoprène en régate ou



et facilement escamotables.



# COMPARATIF

quille par transparence que de la faire affleurer à la surface de l'eau en faisant gîter le bateau. Et dans ces petits airs, devinez qui s'en sort le mieux? Ce n'est pas le plus léger, c'est le pus toilé. L'Open 5.70 a l'air de faire moins de cap au près mais il va plus vite, c'est indéniable et lorsqu'il vire, il croise sans difficulté devant le Seascape. Nous remettons plusieurs fois les bateaux sur une même ligne mais le même scénario se reproduit. Au portant sous spi, le 5.70 est également un peu plus rapide mais ici les différences de trajectoire sont importantes et ne permettent pas de tirer des conclusions aussi limpides qu'au près jusqu'à 5 nœuds de vent. Ce sont ici les coupes des spis qui présentent trop de différences : celui de l'Open est très volumineux, taillé pour les bords de vent arrière des parcours bananes alors que celui du Seascape est sensiblement plus plat, et permet de mieux serrer le vent.

# UN PEU PLUS REGATE OU UN PEU PLUS BALADE?

Du coup nous avons bien du mal à leur faire adopter une trajectoire commune. Le Seascape lofe bien au-dessus de la route de l'Open pour avoir de la vitesse. L'Open affiche un meilleur VMG même quand il s'essaie à serrer. Ici encore, l'Open a un avantage en vitesse mais celui-ci semble s'amenuiser lorsque le vent gagne en intensité. Rien de bien terrible mais à partir de 6 ou 7 nœuds, l'équipage du Seascape commence à se dire qu'il peut défendre ses chances. Malheureusement nous n'en saurons pas plus, faute de vent, Faut-il être surpris par nos observations? Pas franchement. Ce n'est pas tant la longueur supplémentaire de l'Open qui aura été déterminante que sa surface de voile supérieure mais aussi son ancienneté. Huit ans de régate, cela donne des réglages et des coupes de voiles plus aboutis que ceux d'un voilier récent. Cela est par exemple sensible sur la coupe du spi. Si à l'origine, l'Open se voulait surtout un bateau de balade, voire de raid et n'envisageait la régate que sous l'angle saucisson-barbecue, son succès en a fait un support de régate très prisé même si ses aficionados n'espéraient que des bords de larque. Quel sera l'avenir du Seascape? S'il semble tout exprès avoir été concu pour le raid avec ses fonds plats et sa vraie cabine munie d'un panneau ouvrant, c'est déjà un petit monotype de régate sur les lacs autrichiens. Sa pantoire arrière n'offre certes pas les mêmes possibilités de réglages qu'une barre d'écoute mais en jouant du hale-bas, les régatiers s'y feront sûrement très vite. De notre point de vue, l'Open semble un passage obligé pour qui veut régater en équipage réduit à haut niveau et profiter de flottes conséquentes, le Seascape renouant, lui, avec la philosophie des premiers micros de série en offrant un vrai volume habitable mais avec des performances revues à la hausse.

**Open 5.70** 

Cette jolie luge n'aime rien tant qu'affoler les compteurs sous spi dans la brise. Mais la série est aussi un support de régate particulièrement attractif pour qui veut courir à moindres frais.



▲ Signe d'un dessin réussi, l'Open 5.70 n'a pas pris une ride. Son étrave pincée lui permet de concilier des entrées d'eau fines et un volume sécurisant pour naviguer dans la brise.

la cabine qui se ferme par un panneau de pont

Depuis sa sortie en 2002, l'Open 5,70 a gardé

et c'est parti. Une fois les voiles bordées, le léger sa carène ultra planante. Pour le reste, beaucoup souffle qui anime notre journée fait accélérer de choses ont évolué. Nous avons aujourd'hui sous les yeux un bateau très abouti. Une liste non le bateau. Après nous être dégagés du bord, nous exhaustive signalerait en premier lieu tirons la barre. Le spi est rangé dans une baille des espars désormais anodisés noirs, accolée au rouf. Pour l'envoyer on sort le boutdehors, on ramène l'amure et on hisse la drisse. le système de barre, les voiles Tout se fait depuis le cockpit en un éclair. Voilà entièrement revues et surtout une grosse bulle bien creuse qui, on le sent l'accastillage maintenant signé Harken et à la hauteur des bien, a été taillée pour le grand larque 5.70 performances du bateau. Ce qui et le vent arrière dans les a changé aussi, c'est l'esprit bananes. Même dans les tout petits airs elle se gonfle et de la classe. Si, dans les deux premières années qui ont suivi nous permet de descendre la sortie du bateau l'idée était une fois le foc enroulé. C'est d'ailleurs d'en faire en plus d'un petit régatier léger et amusant un l'occasion de souligne la qualité de finition bateau familial et convivial pour partir en raid, on est de l'ensemble avec aujourd'hui assez loin de ce l'encastrement du projet. Nommé récemment tangon ou encore du tambour de support du championnat de France espoir Glisse, l'enrouleur dans son public s'est rajeuni le pont. Bien sûr et le niveau de il faut être compétition est vigilant sur l'équilibre du bateau monté d'un cran. Cela n'empêche pas et les réglages de la grandvoile. Et pour cela il v a de quoi faire : écoute les propriétaires n'appartenant pas et rail d'écoute, cunningham, bordure, rotation à cette catégorie d'être aussi présents sur les plans d'eau. Car le bateau est toujours du mât... tout fonctionne parfaitement. Il nous manque quelques nœuds de vent pour nous amuser aussi plaisant et amusant à barrer - si ce n'est plus. Mais avant de glisser sur l'eau il faut mettre franchement mais déjà nous allons bien plus vite à l'eau. Si l'on peut le faire depuis une cale, que tous les croiseurs alentour. Nous arrivons tout la méthode la plus couramment utilisée est celle de même à vérifier l'efficacité des longs cale-pieds du grutage via une élingue. Reste ensuite moulés dans l'immense cockpit. Un quatrième à baisser la quille à l'aide d'une chèvre prévue équipier aurait tout à fait sa place avec nous à bord. Un tacticien, par exemple... parce que pour. Bref, l'échouage n'est pas au programme. la régate, et nous insistons bien, la régate fun Mais qu'importe, nous sommes là pour avancer. Nous rangeons vite fait quelques affaires dans est au bout de l'étrave!

