

SAFFIER SE 33

Un cabriolet pour l'été

PETIT A PETIT, le constructeur hollandais Saffier Maritiem se constitue une gamme de plus en plus large de day-boats. Un peu à l'instar des Tofinou produits en France par Latitude 46, les Saffier ont d'abord adopté des silhouettes très traditionnelles pour s'affranchir ensuite progressivement des codes historiques, adopter des lignes plus modernes et finalement s'adresser à une audience plus large que celle des Pays-Bas. Le Saffier SE 33 n'a pas en effet vocation à rester naviguer dans les plans d'eau intérieurs bataves, comme en témoignent ses caractéristiques. Avec près de 10 m de long et un tirant d'eau standard de 1,70 m, le 33 a en effet besoin d'eau à courir pour s'exprimer. Sa vocation première est évidente, avec son franc-bord raisonnable et son très long cockpit, il s'agit d'abord d'un day-boat. L'architecte-constructeur a néanmoins casé des emménagements permettant d'envisager sans problème de passer une nuit ou deux à bord. Mais tout l'intérêt de posséder un voilier de ce type réside dans le plaisir de naviguer, dans l'agrément de barre et dans la facilité de mise en œuvre, bien davantage que dans le volume intérieur. Disons-le tout net, l'agrément de barre est au rendez-vous.

Le contraire eut été regrettable. Le Saffier présente en effet une longue carène aux lignes tendues, un maître bau très modéré – seulement 2,80 m pour 9,90 de long – et un safran profond. Le devis de poids est lui aussi très raisonnable (moins de largeur, moins de franc-bord, moins d'emménagements) et l'on ne voit pas ce qui aurait pu nuire au plaisir du barreur. Sauf peut-être le choix d'une double barre à roue qui complique forcément la transmission. Sur ce bateau de beau temps, on a privilégié la facilité de circulation vers la plage arrière et le tableau basculant. On veut bien l'admettre, d'autant plus facilement que la barre reste très douce et très précise. Cela est manifeste même au moteur quand nous quittons le ponton pour gagner la mer.

LA FEE ELECTRICITE S'OCCUPE DES WINCHES

La grand-voile est hissée sans effort grâce à un winch électrique monté sur bâbord. En fait, l'essentiel des manœuvres revient à portée de main du barreur, juste en avant des barres. Sur bâbord, on trouve la drisse de grand-voile, le deuxième ris, la bordure et l'écoute de foc. Sur tribord, les drisses de spi et de foc, le hale-bas et le premier ris, l'écoute de GV revenant des deux bords. Toutes ces manœuvres circulent sous le pont, et le rouf prolongé par de discrètes hiloires est très plat. Du coup le pont, qui se passe de balcon et de chandelier, apparaît très pur, ce qui affine encore la ligne du bateau. Le revêtement utilisé sur l'exemplaire de notre essai est un teck synthétique, Esthec, auquel le fabricant est fidèle depuis une dizaine d'années. L'aspect est tout à fait correct, l'antidérapant est bon et surtout ce matériau est donné pour une absence totale d'entretien : une caractéristique essentielle dans la philosophie de ce day-boat qui doit rester ultra simple à utiliser comme à entretenir. Le bateau est long, étroit et léger : on pourrait redouter qu'il soit gâtard mais il n'en est rien car il est très généreusement

◀ Nous disposons d'un gréement Race avec mât carbone et grand-voile à corne.



lesté. Certes, il s'agit incontestablement d'un day-boat, mais à la mode hollandaise. C'est-à-dire que l'on est un peu surpris par ce cockpit très profond avec de hauts dossiers. Même la plage arrière est sensiblement plus basse que le pont pour que les adeptes du bronzage s'y sentent en sécurité. Et si s'aventurer à l'avant peut sembler périlleux pour peu qu'il y ait du clapot, rien n'oblige à s'y rendre, sinon pour préparer le spi asymétrique. Depuis les postes de barre, le skipper peut contrôler l'écoute de GV comme celle de foc et ce dernier est autovireur. La prise de ris ne s'impose pas très tôt d'autant que le pataras textile se règle facilement grâce à un impressionnant palan en cascade. On peut certainement parler d'un bateau de fainéant, mais pas d'un bateau paresseux. Ce 33 pieds a tous les atouts pour faire la nique à plus grand que lui. Au moins au près et au portant. Sur les bords de débridé, il manquera peut-être un peu de puissance encore que ses polaires de vitesse sont prometteuses. Ce qui est sûr, c'est que la carène ne se déforme pas trop à la gîte et que le safran permet de garder un contrôle optimal. Et puis il n'est sans doute pas taillé pour la régates, les équipiers n'auraient rien à faire et il n'a pas été dessiné pour la jauge, mais bien pour se faire plaisir





“ Le pare-brise est bien intégré à la ligne du bateau et sécurise un cockpit profond et protégé. ”



Design réussi pour les emménagements. Remarquez les sacs de voyage qui viennent se suspendre dans la cabine avant.

“ Aucun bout ne circule sur le pont. Renvois de drisse, amure de spi, écoute de foc, réglage de bordure ou prises de ris ne réapparaissent qu’au niveau du barreur. ”



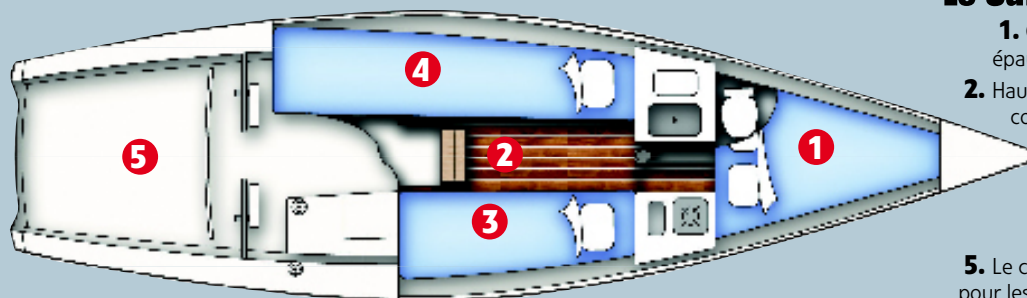
à la barre d’un très joli bateau. Car il a de la gueule notre engin. Même si l’on n’est pas fan du tableau arrière classique. Sa capote en deux parties respecte bien l’esthétique générale; par beau temps, un simple pare-brise reste en place. Complète, elle vient protéger la descente de la pluie et l’équipage des embruns. Et si le mauvais temps venait à durer, les emménagements intérieurs n’offrent certes pas la hauteur sous barrots mais un confort très appréciable. On est bien assis sur les grandes banquettes que l’on peut facilement transformer en méridienne. Un petit évier et un réchaud permettront de boire ou de manger chaud. Le réchaud a la particularité de fonctionner soit à l’électricité (si l’on est branché au quai), soit à l’alcool. Une solution très pratique qui évite plomberie, robinets d’arrêt et coffre à bouteille de gaz d’autant moins justifiés que le réchaud ne servira qu’occasionnellement. Une glacière peut être installée à côté de l’évier ou dans le cockpit. La couchette double de la pointe avant est de belle taille (les Hollandais ne sont pas les plus grands des Européens pour rien) et abrite un WC marin. Ce dernier peut être isolé des regards par un store mais il ne s’agit bien sûr pas d’un vrai cabinet de toilette. Pour les irréductibles du petit coin, le chantier a prévu une version (Lounge) avec des toilettes isolées au pied de la descente et une cuisine plus complète en vis-à-vis mais dans ce cas le bateau ne propose qu’un carré raccourci et une seule couchette, la double de la pointe avant. A côté des trois versions d’aménagement possibles, le chantier propose aussi quatre types de lests, de 1,40 à 2,10 m : il sera difficile de ne pas trouver le bateau à son goût. ■
Texte et photos : Loïc Madeline

Une histoire de famille



Au centre, Richard, le père. Il est encadré par Dennis, à sa droite, et Dean, à sa gauche. Les deux fils ont repris le chantier du paternel mais ce dernier leur a légué beaucoup plus que cela : une expérience unique dont ils peuvent tirer profit aujourd’hui. Richard, qui a rencontré sa femme à Curaçao (l’île était alors hollandaise) lors de son service militaire est allé ensuite s’installer à Sydney où il a créé un chantier naval. Il se lie d’amitié avec Bob Miller (qui allait devenir l’architecte d’Australia 2) qui lui dessine le bateau de ses rêves : un 16 m pour faire le tour du monde. Toute la famille revient en Hollande pour la construction du bateau. Richard et Dean ont alors 4 et 7 ans. Un an plus tard, le Spirit of Sydney est mis à l’eau et la famille part autour du Globe. Huit années passées à bourlinguer sur tous les océans qui laissent aux enfants une trace indélébile. Le retour aux Pays-Bas ne peut longtemps les priver de mer. Richard reprend un nouveau chantier lié à l’entretien des bateaux de pêche mais ne peut s’empêcher de construire de nouveaux voiliers. Le petit day-boat de 6,50 m qu’il destine à son usage personnel est présenté au salon d’Amsterdam en 1998 et très vite les commandes affluent. La gamme compte aujourd’hui six voiliers.

Le Saffier SE 33 en 5 points



1. Couchette avant : 2,15 m par 1,47 aux épaules. Hauteur sous galipettes : 0,63 m.
2. Hauteur sous barrots : 1,25 m à l'épontille contre 1,33 m au niveau de la descente.
3. La banquette tribord mesure 2,10 m x 0,73.
4. Banquette bâbord : 2,78 m par 0,76.
5. Le cockpit mesure 2,70 m de long (1,94 m pour les bancs), la plage arrière 1,25 m x 1,85 en arrière de la barre d'écoute.

EN CHIFFRES...



Saffier SE 33	
LONGUEUR DE COQUE	9,60 m
LONGUEUR FLOTTAISON	8,50 m
LARGEUR	2,72 m
TIRANTS D'EAU	1,70 m (1,40/2,10 m)
DEPLACEMENT	2 800 kg
LEST	1 100 kg
SV AU PRES	45 m ²
FOC AUTOVIREUR	18 m ²
GRAND-VOILE	27 m ²
SPI ASYMETRIQUE	70 m ²
MATERIAU CONSTRUCTION	stratifié de verre/polyester au contact
MOTORISATION	Yanmar 2YM15 sail drive
RESERVOIRS CARBURANT	32 l
RESERVOIR EAU	100 l
ARCHITECTE	Dean Hennevanger
CONSTRUCTEUR	Saffier Maritiem
CATEGORIE CE	C (8 pers.)
PRIX DE BASE	118 800 €
PRIX DU BATEAU ESSAYE	179 000 €



Le réglage de patares ne revient que sur un bord, et pas à l'endroit le plus accessible.



Les WC marins sont cachés sous la couchette avant. Un rideau permet de s'isoler.



Non seulement ces marches sont trop petites mais en plus les angles droits sont agressifs pour les tibias.



Le tableau bascule au mouillage pour former plage de bain.



La banquette se transforme en méridienne en un tournemain.



Bien vu, la possibilité de glisser les manoeuvres sous le banc.