

YACHTS

F R A N C E

HANSEATIC SMERALDA 77 M

L'ALLIANCE PARFAITE ENTRE BEAUTÉ ET RENDEMENT

CHARTER
8 UNITÉS AUX
CHARMES ÉCLECTIQUES

SAGA
PICCHIOTTI DE
RETOUR SUR
LA SCÈNE DES
MOTORYACHTS

ESSAIS | WAJER OSPREY 37 | MAXI DOLPHIN POWER 51
PRESTIGE 550 FLY | RIVA VIRTUS 63 | PEGASO 73 M

N° 145 - JUILLET-AOÛT 2012 - JULY-AUGUST 2012 - 8 Euros

ANDORRE 8 € • BELGIQUE 9,2 € • CALÉDONIE 1300 XPF • CANADA 15,5 CANS
GRÈCE 8,8 € • GUADELOUPE 9,5 € • LIBAN 16500 LBP • MARTINIQUE 9,5 €
POLYNÉSIE FRANÇAISE 1300 XPF • PORTUGAL 8,8 € • ST MARTIN 9,5 € • SUISSE 15 CHF

Une publication
LuxMedia
Group

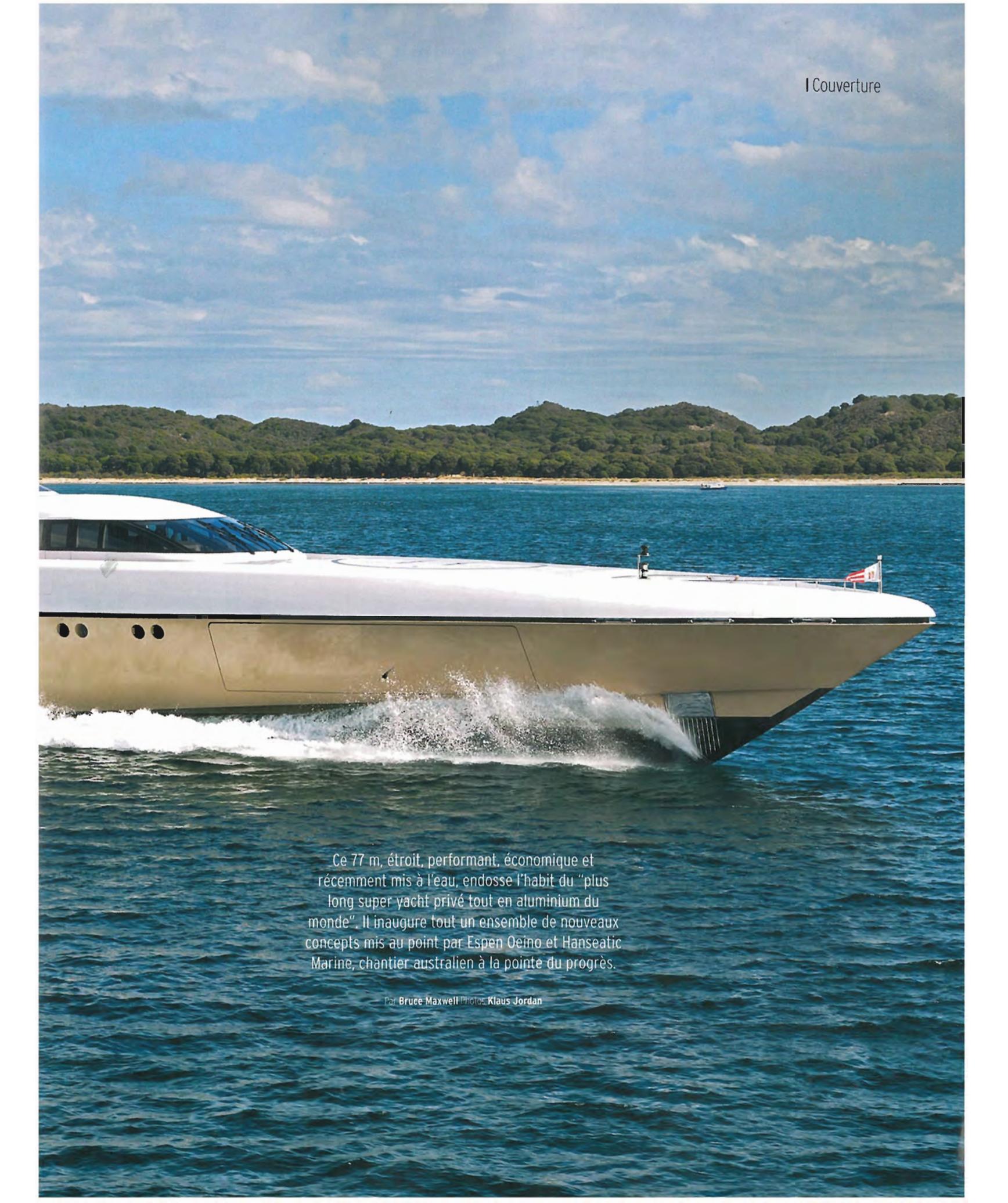
M 08460 - 145 - F: 8,00 € - RD





UN YACHT RAPIDE ET PEU GOURMAND

HANSEATIC SMERALDA 77 M



Ce 77 m, étroit, performant, économique et récemment mis à l'eau, endosse l'habit du "plus long super yacht privé tout en aluminium du monde". Il inaugure tout un ensemble de nouveaux concepts mis au point par Espen Oeino et Hanseatic Marine, chantier australien à la pointe du progrès.

Par Bruce Maxwell Photos Klaus Jordan



Au premier abord, les adjectifs “rapide” et “écologique”

Jamais une symétrie n'aura été autant mise en œuvre que dans cet immense salon qui se trouve sur le pont principal.

pourraient sembler contradictoires, et pourtant ils sont tout à fait appropriés dans le cas des unités construites par Hanseatic pour qui un yacht peut naviguer relativement vite et ne pas trop consommer. Souvenons-nous, les deux prédécesseurs (longueur : 73.3 m) de Smeralda, nommés à l'origine Silver et Silver Zwei, désormais rebaptisés Raddan par son armateur, un éminent Cheikh d'Abu Dhabi et Dragonfly par son jeune propriétaire américain, ont par exemple couvert 5 103 milles, de Perth à Dubai, à une moyenne de 18.26 nœuds grâce à deux MTU de 3 305 ch chacun. Ils ont enregistré une consommation de carburant étonnamment basse, soit 326.18 litres à l'heure durant les 11 jours et 15 heures de la traversée via les îles Coco et les Maldives. Cela ne représente pas plus de carburant que certains yachts à moteur de 25 m n'en consomment à des vitesses plus réduites lors d'une virée en mer un dimanche après midi, et Smeralda, qui vient de terminer ses essais en mer à Cockburn Sound en Australie Occidentale fin mai, pourrait bien dépasser facilement ces excellentes performances. Des moteurs MTU à peine plus puissants (2 x 3 650 ch) lui permettent d'obtenir une vitesse de pointe de près de 30 nœuds au lieu des 27 nœuds réalisés par le

Comme ses prédécesseurs Rabdan (ex Silver) et Dragonfly (ex Silver Zwei), le Smeralda présente une largeur de 10 mètres seulement pour une longueur de 77 mètres, performances obligent.

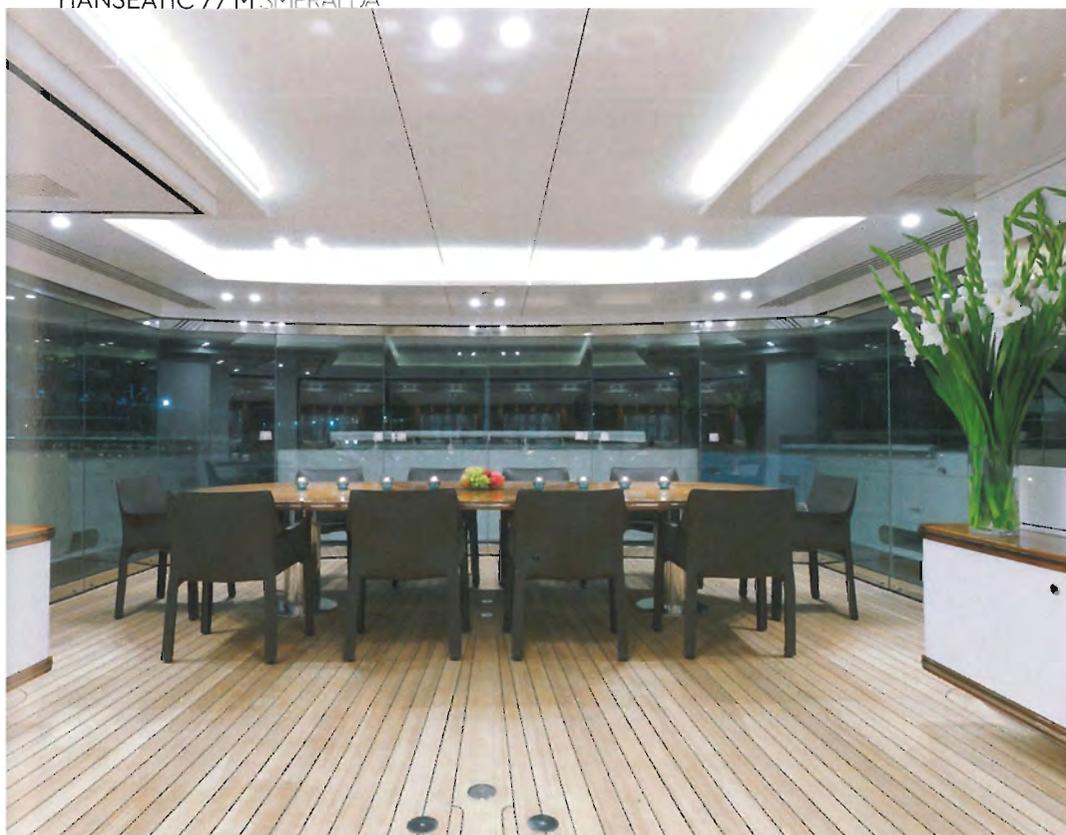
Rabdan. Par quel moyen le chantier y parvient-il ? Le secret réside dans un simple concept écologique et une forme de coque qui a évolué, depuis les premières idées des années 2000 à travers de rigoureux tests en bassin à l'Institut de recherche Krylov Shipbuilding de St Pétersbourg en Russie, au laboratoire maritime de Göteborg SSPA en Suède, et plus récemment dans le cas de Smeralda, à l'Institut de Recherche Maritime des Pays Bas (MARIN), pour finalement aboutir à une forme de coque de grand yacht probablement la plus révolutionnaire à ce jour.

Le designer Espen Oeino conçoit des yachts pour de nombreux grands chantiers, mais c'est son amitié pour l'industriel allemand et entrepreneur "vert" très discret Guido Krass, - leurs familles partent en vacances ensemble- qui a donné naissance à quelque chose de très spécial, la série des Silver. Guido Krass possédait déjà des références sérieuses en tant que pionnier des systèmes solaires, éoliennes et autres entreprises d'énergies vertes à travers les divisions Technologies Vertes et "énergies renouvelables" de son groupe Pari en Allemagne. Les super yachts et les jets privés ne constituent pas nécessairement une réf-

érence en matière de "développement durable et excellence opérationnelle", mais Krass s'est dit qu'il pouvait au moins essayer de les rendre bien plus efficaces. "La recherche de la simplicité", annonce la page d'accueil du site de Hanseatic Marine, qui poursuit en citant feu le penseur économique allemand Ernst "Fritz" Schumacher : "Tout imbécile intelligent peut rendre les choses plus grandes, plus complexes et plus violentes. Il faut une touche de génie et beaucoup de courage pour évoluer dans la direction opposée".

La longueur, la largeur, la hauteur et le poids des yachts n'ont cessé d'augmenter. Partant de ce constat, Krass et Oeino ont décidé de choisir une autre alternative. Un aluminium léger mais cependant solide et de qualité, une largeur relativement étroite de 10 m, un déplacement de 55 tonnes, une construction rigoureuse aux normes Safety of Life at Sea et SOLAS, et par-dessus tout, une forme de coque très étudiée qui fend les eaux tout en demeurant, grâce à des stabilisateurs Quantum, extrêmement confortable en navigation. Tels étaient les caractéristiques distinctives de Rabdan et Dragonfly qui après avoir navigué "sans faire de vagues", ont apporté la preuve de la raison

HANSEATIC 77 M SMERALDA





d'être de leur concept. Le plus grand, Smeralda, va plus loin en ouvrant de nouvelles portes à la construction en aluminium qui entre dans une nouvelle ère. Cela devrait être plus flagrant avec le prochain Hanseatic, un 83 mètres doté d'une étrave inversée et de lignes plus angulaires. Le chantier travaille également sur un 100 mètres, le Silver Global qui en est à un stade très avancé au niveau du design et du développement. Le concept semble rencontrer un tel succès que le chantier a commencé à réfléchir à de futures stratégies marketing, dont le remplacement éventuel du nom Hanseatic Marine par Silver Marine.

Alors que nous montons à bord de Smeralda avec sa coque élanée couleur "sable du désert" et ses superstructures blanches, quelques jours après que le yacht ait terminé ses essais en mer, nous sommes accueillis par le chef de projet Chris Blackwell qui nous déclare : "Il y a de nombreux changements si l'on compare avec les premiers Hanseatic. Ainsi au niveau du confort il évoque le "jardin d'hiver" faisant référence à un espace salle à manger vitré à l'arrière du salon du pont principal. Les panneaux vitrés du sol au pla-

fond peuvent s'enlever, de façon à ce que le lieu devienne partie intégrante du salon extérieur (transformable ensuite en night club), mais lorsque les panneaux sont en place, il s'agit d'une salle à manger indépendante avec une vue fantastique, à l'abri du vent et avec l'air conditionné ou le chauffage, selon les besoins. Chris Blackwell rajoute : " Ceci a été possible grâce aux 4 mètres supplémentaires de longueur hors-tout. La casquette du plafond a été rallongée à cet endroit, et du coup le pont privatif du propriétaire gagne en surface". Les panneaux peuvent être rangés dans un placard créé sur-mesure, mais les premières expériences lors des essais en mer laissent à penser qu'ils resteront en place le plus souvent en navigation. Les tables en châtaignier américain s'adaptent à différents usages en fonction des besoins (de la grande table de réunion à la table ronde pour 4, 6 ou 8 personnes). Les aménagements extérieurs à l'arrière du pont attirent

D'après Chris Blackwell, chef de projet, les 4 m de plus ont permis des améliorations notoires

Imaginons la même salle de bains sans les wc et le bidet, quelle classe alors !



HANSEATIC 77 M SMERALDA

I Couverture

systématiquement l'attention. Celui-ci possède un bar très bien conçu avec tous les rangements nécessaires, d'agréables canapés en demi lune garnis des coussins assortis, le tout abrité par des capotes beige résistant à tous types de temps, avec des stores sur mesure pour couvrir cet espace si besoin. Les options de divertissement sont légion : matériel de son dernier cri, ainsi qu'une multitude d'écrans plats multifonctions savamment dissimulés. "Le Beach Club est l'un des autres endroits qui a également profité du surcroît de longueur", affirme Chris, tandis que nous descendons sur l'immense extension recouverte de teck. La longue passerelle-plongoir ovale possède maintenant une deuxième marche afin de permettre aux invités de monter et descendre à bord, et des trappes situées sur le pont dissimulant toutes sortes de rangements dédiés. À l'intérieur de la coque à ce niveau, une fois franchies les douches, une moquette a été insérée dans le plancher en teck et, nouveauté, le sauna, à l'opposé du cabinet de toilette et de la table de massage, possède désormais une baie vitrée

orientée vers la poupe, pour que les occupants puissent contempler le sillage.

Basé à Munich, l'architecte d'intérieur très polyvalent Andreas Holnburger, a déjà travaillé sur des navires Silver par l'intermédiaire de sa société Vain Interiors, et il a obtenu les pleins pouvoirs pour Smeralda, à l'exception du salon central, dont le style Majlis aux accents Moyen-orientaux

Chaque pont dispose d'espaces de relaxation confortables

et les remarquables objets d'arts qui sont en opposition avec ses créations, sont l'œuvre de l'artiste Neram. Le cuir est davantage utilisé que

sur les deux précédentes unités, par exemple pour les stores vénitiens, et on le retrouve cousu main sur les rampes, tandis que sous nos pieds, un tapis Royal Thai tissé à la main offre une texture semblable à du sable fin. Les haut-parleurs sont désormais intégrés dans l'ébénisterie. La cuisine n'a rien à envier à celle d'un grand restaurant

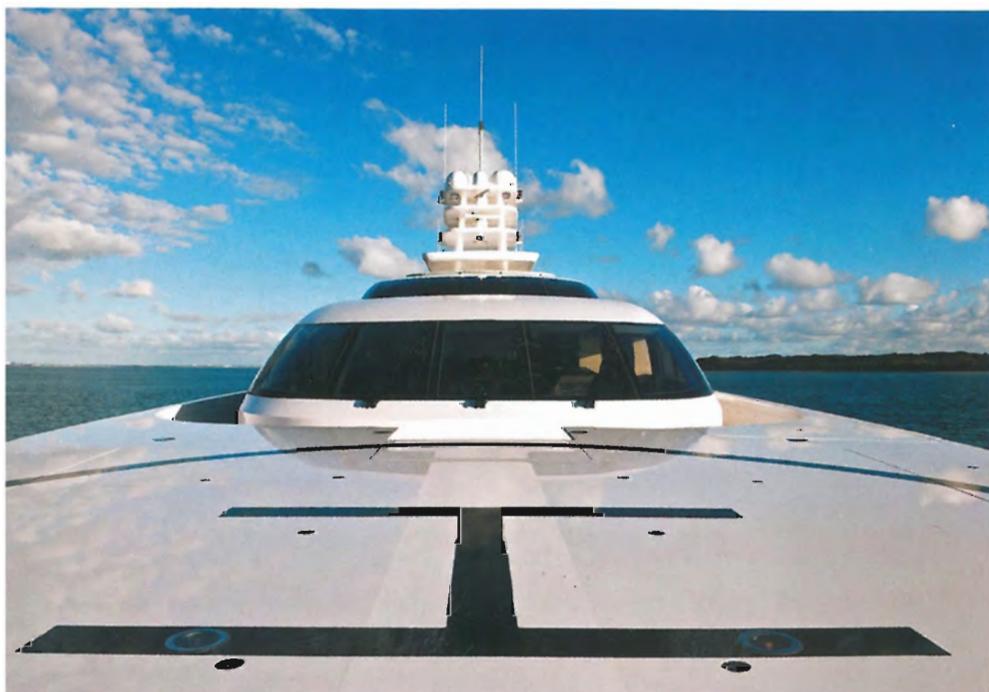
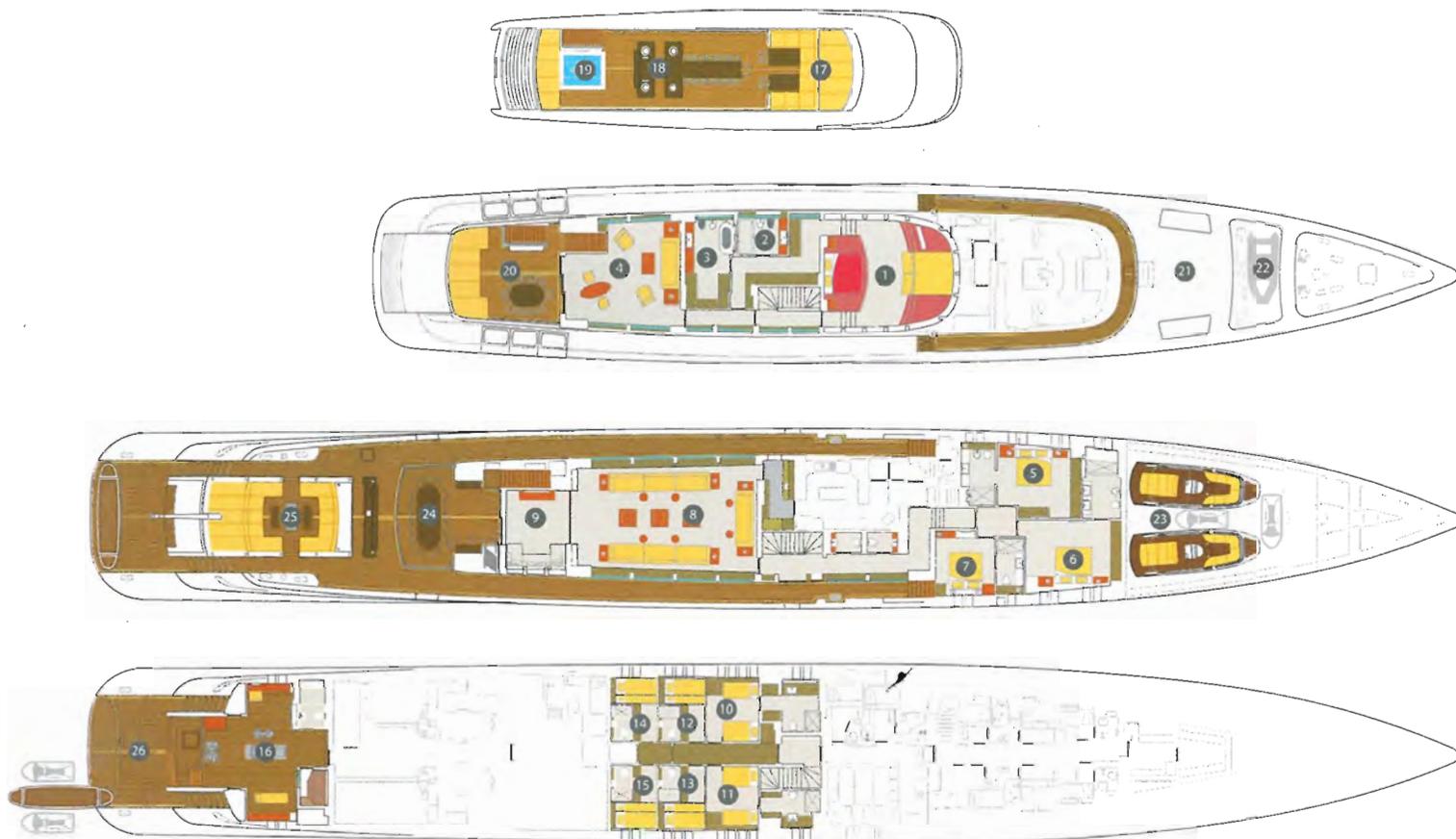




HANSEATIC 77M SMERALDA



I Couverture



L'hélistation, positionnée à l'avant et du même coup discrète, est bien en vue de la timonerie.

HANSEATIC 77 M SMERALDA

- Longueur hors tout : 77 m
- Largeur : 10 m
- Tirant d'eau : 2.60 m
- Capacité carburant : 112 000 l
- Eau : 31 000 l
- Matériau : aluminium
- Motorisation : 2 x MTU 16V4000 M90
- Puissance nominale : 3 650 ch (2 720 kW)
- Cylindrée : 65 l
- Nbre de cylindre : 16 en V
- Poids : 8,9 t
- Vitesse maxi : 30 noeuds
- Autonomie : 4 500 milles à 25 nds
- Architecte naval et design extérieur : Espen Oeino International
- Designer intérieur : Vain Interiors
- Constructeur : Hanseatic Marine (Perth - Australie)



Avec une timonerie dotée d'une telle console de contrôle rien n'échappe à la vigilance du capitaine et de son second.

gastronomique avec sa batterie de fours, réfrigérateurs et congélateurs. Tandis qu'à l'avant des deux cabinets de toilette et du superbe panneau 3D doré, se trouvent les suites VIP. La finition passe d'une peinture murale à une sorte de panneaux japonais à effet shoji. Nous avons été particulièrement impressionnés par les murs incurvés en châtaignier, dont les panneaux vernis à la main sont en accord parfait avec la forme de la coque. La plupart de la menuiserie et des parties polies ont été réalisées par le chantier, et les finitions sont d'un très haut niveau. Les hublots ont été posés selon un procédé unique utilisant du mastic à l'azote. Les sols sont flottants afin de contribuer à éliminer le bruit et les vibrations, et les salles de bains de tailles généreuses utilisent des tuiles en mosaïque de verre blanche et bleue et du Corian. Un éclairage de type Led réputé efficace est utilisé partout à bord.

Côté hospitalité, six invités peuvent être accueillis dans un confort cinq étoiles alors que le pont inférieur possède deux cabines à trois lits, plus quatre cabines à lits jumeaux, ce qui permet au propriétaire de recevoir 20 passagers pour la nuit et environ une centaine pour des croisières de jour, réunions, fêtes et autres événements spéciaux. De plus, on

trouve également la cabine du capitaine, trois cabines simples pour les membres d'équipage et six cabines avec deux couchettes, toutes avec salles de bains privatives.

La timonerie, qui ressemble à un cockpit d'avion dernière génération et qui regorge d'espaces de observations et de sièges modulables en cuirs sombres, est située sur une mezzanine, au dessus du pont principal, et se poursuit jusqu'au pont supérieur, qui constitue le domaine privé du propriétaire. La suite de ce dernier est située à l'avant et offre une vue sur 180°, elle offre notamment une chaise longue en cuir couleur crème installée devant les baies vitrées. Le bureau a été revu et ses équipements améliorés, et on trouve ensuite les dressings avec leurs portes en verre dépoli et rétro-éclairées, les salles de bains pour Elle et Lui, avec stores en cuir, sols et plans de travail en pierre et des vasques carrées en Corian. Celle de Monsieur possède une grande douche qui se déverse depuis le plafond, alors que celle de Madame présente une profonde baignoire entourée de vitres incurvées au dessus. L'espace des propriétaires s'étend jusqu'à un salon très bien équipé, pour lequel un nouveau mobilier a été conçu, et qui conduit ensuite à une terrasse extérieure avec transats. Au dessus,

on trouve le sundeck, conçu de façon simple mais néanmoins pratique, avec ses chaises longues tout autour, un salon arrondi avec tables et bar central, ce qui laisse à penser que les plats seront apportés depuis le niveau inférieur plutôt que d'avoir de gros barbecues qui occupent l'espace, et le jacuzzi vitré accueille huit personnes. Un éclairage chromatique et une sonorisation de grande qualité annoncent de jolies fêtes en perspective.

À l'avant de ce pont, dont les guindeaux et cabestans ont été réalisés par Muir de Tasmanie, on trouve l'hélicoptère "touch and go", alors que dans la coque, on aperçoit une autre caractéristique commune aux Silver : de grandes portes latérales qui s'ouvrent sur les deux annexes custom de 7.4 m. En dînant avec Chris, Nicholas Stark, l'architecte naval de Hanseatic Marine et Ben Bassett-Scarfe, le gourou du design intérieur dans le célèbre port de pêche de Fremantle où s'est tenue la Coupe de l'America en 1987, on ne pouvait s'empêcher de remarquer l'enthousiasme d'une équipe relativement jeune qui travaille en étroite collaboration avec Espen Oeino et Guido Krass, et qui sait pertinemment qu'elle est en train de devenir un acteur clé dans la percée de la construction de grands yachts. ■