



XAVIER DE FOURNOUX

Le Rendez-vous des Bordeaux 60 à Bonifacio

Avec Philippe Briand à la barre

Pour la troisième édition de cet événement, organisé par CNB au mois de juin dernier, sept unités ont régaté à l'extrême Sud Corse dans des conditions venteuses.

Lancé en 2008, le Bordeaux 60 s'est vendu à une trentaine d'exemplaires et chaque année, le chantier organise des rencontres de propriétaires, moments privilégiés d'échanges et de partage autour d'un bateau commun. « Nous faisons cela avant tout pour que les propriétaires se rencontrent, explique Joël Jarrigon le responsable Marketing et Communication de CNB. Mais c'est aussi un lien indispensable entre le chantier et les clients. Cela nous permet d'améliorer le bateau avec les idées que nous apportent les propriétaires qui en ont eu l'usage. » Les sept équipages sont aussi ici pour naviguer et se mesurer les uns aux autres, même si ce n'est pas officiellement une régates, trop contraignante d'un point de vue assurances et licences. Et comme le vent est établi à 25 nœuds avec des rafales à 30, cela s'annonce musclé.

Les bateaux sont alignés au pied de la citadelle. À première vue, ils ont tous l'air identiques, si ce n'est la couleur de la coque, bleue ou blanche. Mais en y regardant de plus près, les différences apparaissent : ici une bôme enrouleur, là un mât enrouleur, là bas une passerelle hydraulique, des détails qui font de chaque bateau un voilier unique. Baveaux, sur lequel

j'embarque, semble faire quelques envieux avec son gréement tout carbone. Lancé en 2009, il est basé à Beyrouth, son propriétaire étant libanais. C'est lui qui m'accueille à bord, m'annonçant d'emblée avec fierté que son bateau détient le record de vitesse de toute la flotte : un surf à 24 nœuds dans un vent de 50 nœuds avec trois ris dans la grand-voile ! Nous avons en plus un barreur de choix en la personne de Philippe Briand, l'architecte du bateau lui-même...

Si ce n'est pas une régates officielle, cela en a toutes les formes et la procédure de départ est lancée dans les règles de l'art. Philippe Briand, reconnu comme l'un des architectes les plus doués de sa génération, est aussi un régatier expérimenté et un fin barreur. Il s'impose d'emblée en tête de la course. Coup du sort, la drisse de trinquette lâche dès le premier bord. Il faudra désormais naviguer avec le génois seul et partiellement l'enrouler à chaque virement pour le faire passer devant l'étai de trinquette. Malgré ce handicap, Baveaux va rester devant durant tout le parcours qui nous mènera jusqu'aux Lavezzi. Mais le dernier bord nous sera fatal, doublés par notre poursuivant, le bateau italien *Anna Bolina*, gréé en sloop et

donc avantage à chaque virement. Fair-play, Philippe Briand s'incline avec élégance : « Dans une régates, il y a un vainqueur et tous les autres qui ont toujours de bonnes excuses... » Si l'architecte a visiblement pris un sacré plaisir à mener la cadence, ce n'était pas non plus le but de sa venue ici : « C'est important pour moi d'être là pour rencontrer les propriétaires, savoir ce qu'ils font avec leur bateau, leurs attentes et leurs critiques aussi. » C'est bien là l'essentiel. Et comme Bonifacio a su séduire les propriétaires comme les organisateurs par la qualité de son accueil et la beauté de son plan d'eau, rendez-vous est pris pour l'année prochaine, au même endroit. XAVIER DE FOURNOUX

Le célèbre architecte naval, qui a dessiné le Bordeaux 60, a montré ses grandes qualités de barreur, sous l'œil ravi du propriétaire du bateau.



NICOLAS CLARIS



NICOLAS CLARIS

PICCHIOTTI GALILEO G

Après le triomphe d'*Exuma*, élu meilleur motoryacht de l'année aux World Superyachts Awards organisés par Boat International Media, Philippe Briand et son équipe de Vitruvius présentent *Galileo G*, un yacht de 55 mètres destiné à l'exploration. Les lignes hyper tendues et la carène effilée rappellent celles d'*Exuma*, avec toutefois une étrave moins verticale pour *Galileo G*. Avec l'immense plage avant effilée et totalement dégagée, l'allusion aux bateaux de guerre est évidente. Le yacht est cependant doté d'une piscine sur la plage arrière. *Galileo G* peut embarquer une douzaine d'invités, dans cinq suites dont notamment une cabine armateur située tout à l'avant et disposant d'une superbe vue panoramique. Les loisirs ne manqueront pas : le garage abrite entre autres jouets des kayaks et deux Laser, de quoi se faire une mini régates dans les plus beaux mouillages. L'autonomie offerte par les 152 000 litres de fuel est impressionnante : 9 000 milles à 11 nœuds, de quoi atteindre les destinations les plus improbables. Avec une annexe Zodiac en aluminium de 9,50 mètres, *Galileo G* s'affiche clairement comme le yacht d'exploration lointaine par excellence.

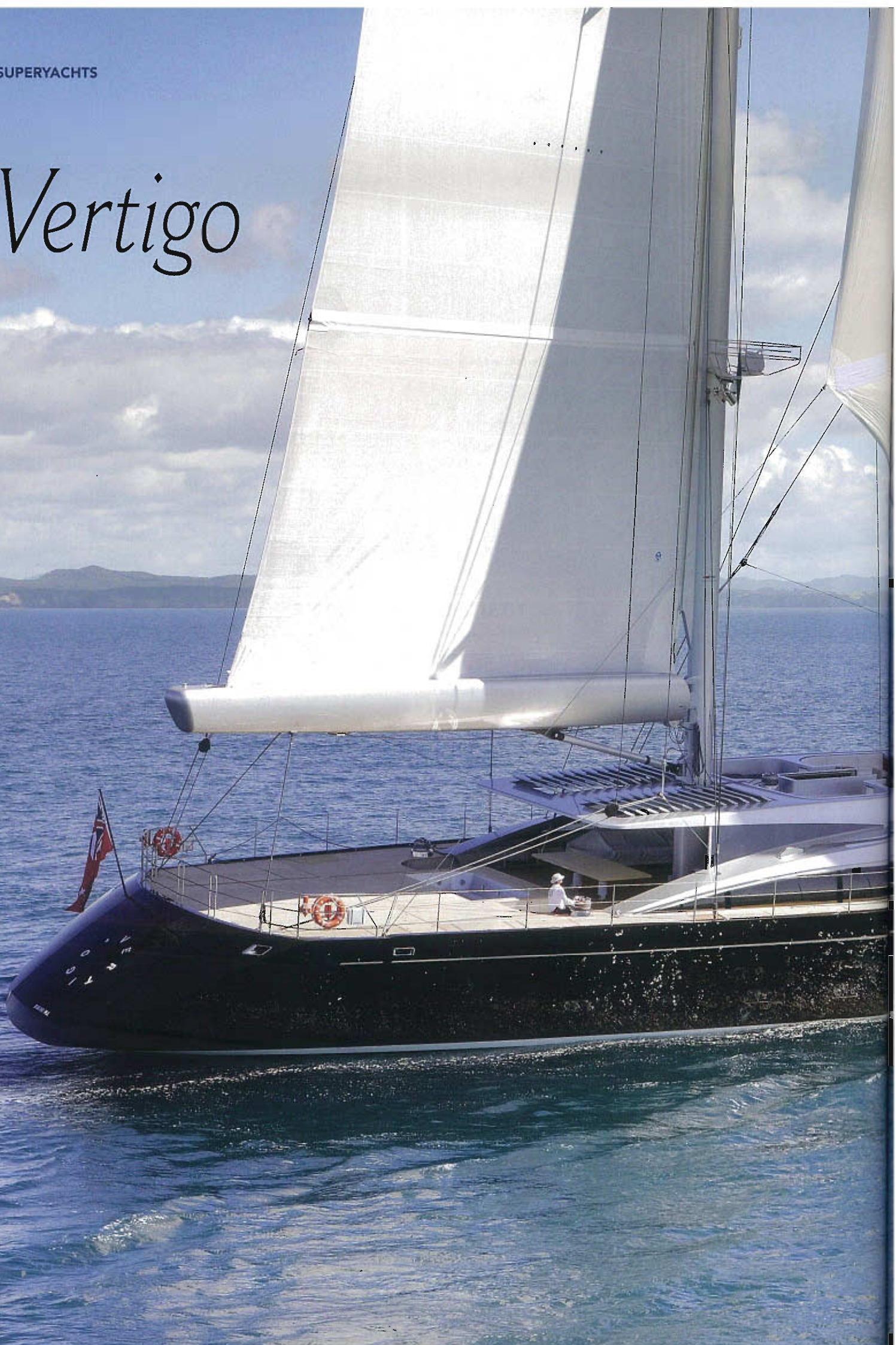


L.H.T. : 55,70 m,
 LARGEUR : 10,39 m,
 TIRANT D'EAU : 3,20 m,
 MOTORISATION : 2 x CAT 1596 CH,
 CONSTRUCTEUR : PICCHIOTTI (GROUPE PERINI NAVI),
 ARCHITECTE NAVAL : PHILIPPE BRIAND,
 INTÉRIEUR : PERINI NAVI, WWW.VITRUVIUSYACHTS.COM



SUPERYACHTS

Vertigo





CE KETCH EXCEPTIONNEL DE 67,20 M, RAPIDE ET PUISSANT SOUS VOILE, EST LE RÉSULTAT DU TRAVAIL DES ARCHITECTES FRANÇAIS PHILIPPE BRIAND ET CHRISTIAN LIAIGRE EN COLLABORATION AVEC LE CHANTIER NÉO-ZÉLANDAIS ALLOY YACHTS.

PAR DICK WILKINS - PHOTOS DE CHRIS LEWIS

Vertigo

« L'histoire de *Vertigo* a commencé il y a une dizaine d'années », raconte Andrew Senn qui a nourri ce projet du début à la fin pour le compte du propriétaire. L'architecte Philippe Briand a tiré les premiers plans généraux en 2004, les discussions initiales avec Alloy Yachts ont eu lieu l'année suivante et le projet a pris forme en 2007. La construction de ce remarquable ketch a commencé en 2009 et quelque 800 000 heures de travail plus tard, il a été lancé cette année. C'est à ce jour le plus grand projet réalisé par l'architecte naval et le chantier. Avec une jauge brute de 837 GT, c'est la première fois qu'Alloy Yachts s'est aventuré au-delà de 500 GT avec les complications supplémentaires que pose la classification quand ce seuil est franchi. « Nous sommes très fiers du résultat » dit le Directeur Général du chantier Tony Hambrook.

Construit pour la croisière au long cours pour un couple d'Européens avec des enfants en bas âge, *Vertigo* allie le luxe des emménagements cinq étoiles à d'excellentes performances sous voile.

Au cours d'un projet aussi important et complexe, une multitude de problèmes doivent être résolus pour que l'esthétique, la performance, la fonctionnalité et le confort soient en harmonie. Les lignes extérieures et la performance étaient le domaine de Philippe Briand et de son équipe. L'intérieur, la fonctionnalité et le confort ont été confiés au cabinet français de Christian Liaigre qui entreprenait là pour la première fois un projet de superyacht dès le départ. La réalisation de tous ces éléments, les solutions d'ingénierie et la transformation du rêve en réalité était la responsabilité du chantier, alors que le gréement et le plan de voiles ont été confiés respectivement à Southern Spars et North Sails. Fidèle à sa réputation de créateur de yachts au profil contemporain effilé, Philippe Briand a tiré des

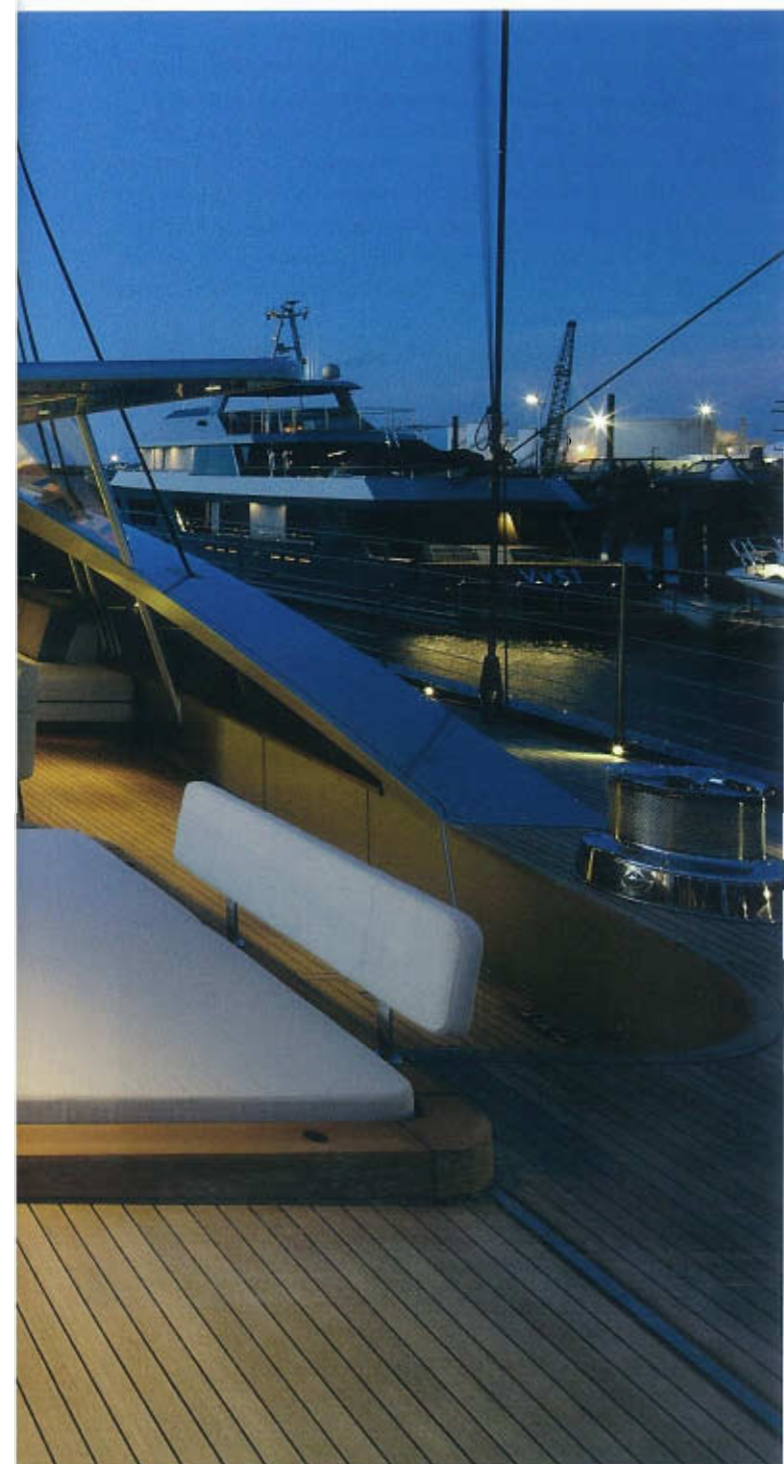


lignes équilibrées superbement proportionnées. La superstructure est un dôme sculpté qui forme une arche au-dessus de l'espace entre les deux mâts et la ligne du flybridge se prolonge en pointe à l'arrière comme une flèche soulignant la vitesse du yacht. Supportée par de fins meneaux, la superstructure semble flotter sur du verre.

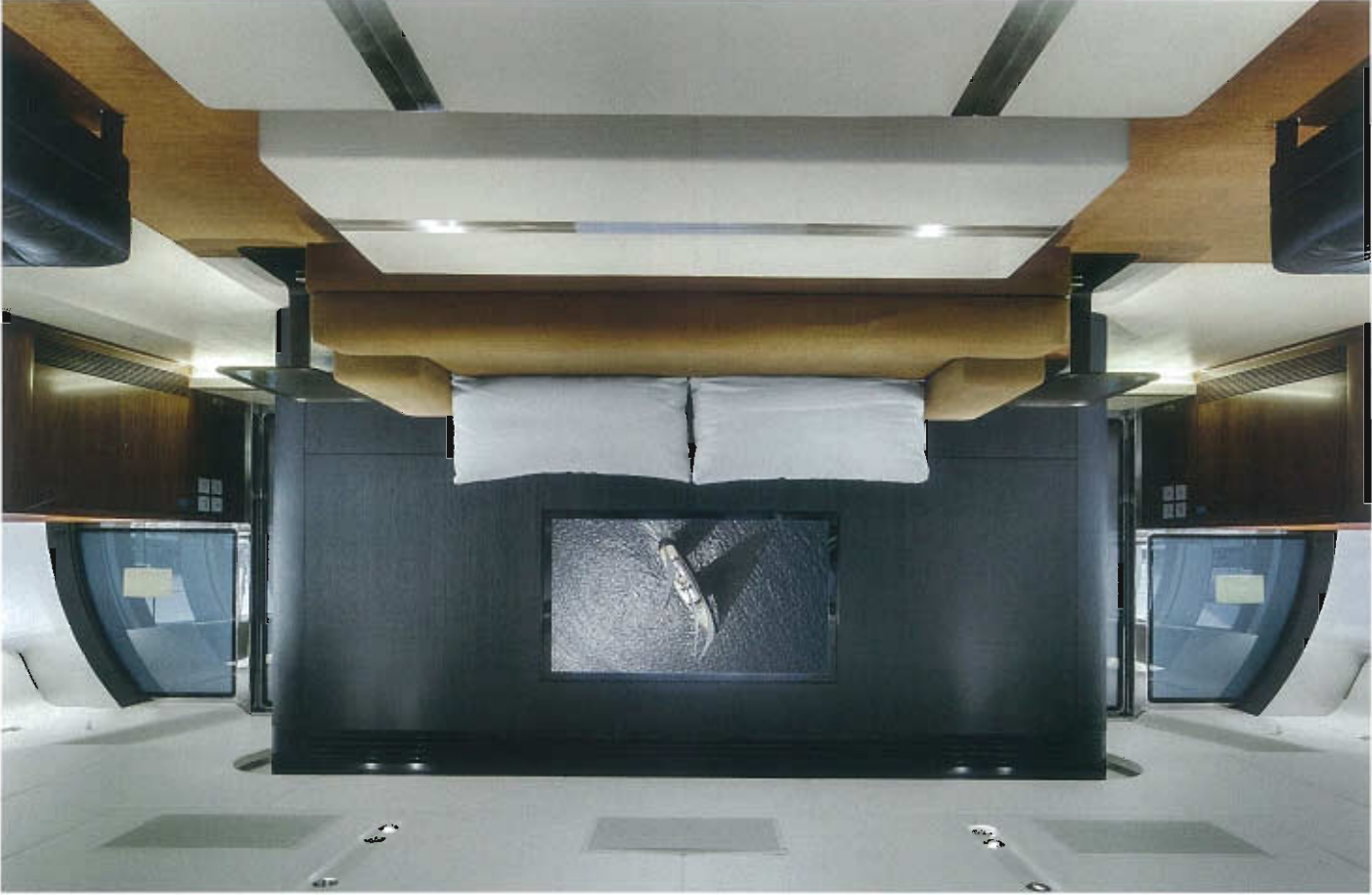
L'impression d'apesanteur du dôme est renforcée par la peinture Alexseal argent métallisé au-dessus de la coque noire. L'effet d'ensemble est celui d'un yacht profilé, fin, aérodynamique et puissant.

Ici, la pureté des lignes repose sur une simplicité qui ne peut être atteinte qu'en portant une attention particulière aux détails. On ne voit aucun équipement utilitaire : les ancres, taquets et chaumards sont dissimulés,

À l'extérieur, les espaces se répartissent entre le flybridge qui offre une vue spectaculaire au centre du yacht et le confortable cockpit arrière très protégé.



Le cuir noir, la sellerie brun clair et la moquette en soie du salon principal participent à l'esprit "sport chic" du voilier voulu par le designer Christian Liaigre.



Le flybridge est un endroit superbe avec deux postes de barre à l'avant et un grand solarium à l'arrière, des canapés en arc de cercle sur les côtés et une table au centre avec des chaises ainsi qu'un barbeque sur le bord et un réfrigérateur sur tribord avec machine à glace et évier. C'est ici que l'on vivra les moments les plus intenses en navigation, avec une vue spectaculaire tout autour et la sensation d'être au cœur d'une superbe machine. Il faut s'imaginer au large à 18 ou 20 nœuds, dans les alizés

dehors, une expérience inoubliable garantie pour tous... se traduit par 12 à 14 nœuds au large toutes voiles tournées vers la haute performance, une petite brise voilure et les efforts réalisés pour créer une coque est inférieure à 10 nœuds. Cependant, avec une telle mise en marche des deux moteurs lorsque la brise La plupart des yachts de cette taille recourent à la tre la puissance que nous avons en réserve. « 12 nœuds de brise, dit Andrew Senn, ce qui mon- été gagné. » Nous prenons les premiers ris dès premiers essais en mer indiquent que le pari a par petite brise et avec toute cette voilure – de cement. Mais, en atteignant quelque 20 nœuds extrême sur un yacht de 650 tonnes de dépla- tionnera sa performance par petit temps. Un défi mais sans compromettre la puissance qui condi-



de gagner la course contre les systèmes météorologiques contraires, nécessaire pour le yacht de pouvoir atteindre une vitesse qui lui permette Pendant les entretiens de conception du projet, Briand a mentionné la quille et accroit le tirant d'eau jusqu'à 9,10 mètres.

comprendre une quille fine avec une dérive qui se déploie à travers la Restreintes par la limite de tirant d'eau de 5,05 m, les œuvres vives être comblé par un foc d'artimon qui augmente la puissance au large. un spinnaker asymétrique gigantesque. L'espace entre les mâts peut

mentaire interne sur un enrouleur amovible, plus enrouleurs Reckmann et une tringnette supplé- prend un génois et un foc étroit frappés sur des À l'avant du grand mât, le plan de voilure com- contrôler attentivement les manœuvres.

santes et des bastaques, un système qui requiert de supporté par des barres de flèches fortement pou- sent l'utilisation de pataras fixes. Le gréement est maximisent la surface dans les hauts, mais interdi- voile et l'artimon à tête carrée et rond prononcé et supportent une voilure de 5037 m². La grand- longueur similaire (67,90 mètres et 62,40 mètres) pont, les deux mâts en fibre de carbone sont de Se dressant de manière imposante au-dessus du dans un garage sous la vaste plage avant en teck, les winches encastres, annexes et engins nautiques

Vertigo

souffiant à 20 nœuds, à plus de 6 mètres au-dessus de l'eau, avec un vent apparent au niveau du flybridge excédant les 30 nœuds...

Un cagnard qui se hisse par-dessus les postes de barre offre une protection supplémentaire alors que deux bimini sont également disponibles. Si un seul bimini est installé, il peut être déplacé vers l'avant ou l'arrière pour abriter uniquement l'endroit souhaité en laissant les amoureux du soleil en profiter pleinement. Lorsque les deux sont en place, l'intégralité de la zone est ombragée. Comme poste de pilotage, le flybridge offre une excellente visibilité tout autour. Pour les manœuvres d'amarrage, les commandes des propulseurs d'étrave et de poupe et des moteurs sont discrètement encastrées dans les bords externes des postes de barre pour garantir une vue ininterrompue de l'avant à l'arrière du yacht. Les deux postes de barre sont bien aménagés et les boutons de commande des 16 winches enrouleurs fabriqués spécialement par Alloy Yachts sont parfaitement disposés.

Un intérieur "urbain en mer"

Sur un yacht de cette puissance, les forces sont phénoménales. « La compression extrême au pied du mât principal a été estimée à 387 tonnes, c'est-à-dire le poids d'une locomotive à haute vitesse, explique Philippe Briand qui a effectué une modélisation informatique détaillée du yacht dans toutes les conditions de charge au stade de la conception. Le hauban peut résister à une charge de 163 tonnes. Sous voiles, nous prévoyons une force de 65 tonnes sur l'étau avant et la traction sur l'écoute du foc peut excéder 30 tonnes. » Une telle puissance entraîne bien sûr des grandes responsabilités, en particulier en ce qui concerne le contrôle des bastaques. Pour éviter tout risque de confondre les réglages d'écoute de grand-voile et de bastaques, ces derniers exigent une commande à deux mains pour enfoncer le bouton « homme-mort » avant de pouvoir activer l'interrupteur à bascule. « Il n'est pas question de laisser un équipier choquer la bastaque au lieu de l'écoute de grand-voile dans le feu de l'action » dit Chris Lynch-Blosse, directeur des opérations à Alloy Yachts. Il poursuit en expliquant que sur un yacht excédant les 500 GT de jauge brute, les exigences de systèmes de surveillance et d'alarmes sont considérablement plus strictes : « Nous avons prévu 500 points d'alarme pour le système de surveillance Sea Touch, en comparaison des 370 points requis sur le 58 mètres *Kokomo*. »

Si les opérations sur le flybridge deviennent trop inconfortables, le cockpit arrière est un excellent refuge par tous les temps. L'environnement peut être protégé par les hublots latéraux ouvrants à guillotine, le rideau arrière qui se déploie du bord du bassin à remous et s'attache sur le bord arrière de l'extension du flybridge et deux persiennes dans le toit qui s'ouvrent et se referment en appuyant simplement sur un bouton.

En ce qui concerne l'intérieur de *Vertigo*, les instructions tenaient en trois mots : urbain en mer. Le propriétaire avait vu le travail commercial de Liaigre dans les hôtels de New-York et sur le yacht de Rupert Murdoch, le Perini Navi de 56 mètres *Rosehearty*. Il avait été fortement impressionné par le style. Les relations étroites entre Philippe Briand et l'architecte d'intérieur ont facilité la participation du studio de Liaigre au projet dès le début, au lieu de se contenter de meubler et de décorer des espaces existants. La parfaite collaboration entre le studio et le chantier a permis aussi de résoudre les questions structurelles et d'obtenir ce superbe résultat. Si la collaboration entre le chantier et le bureau d'études reposait sur

Sur le pont principal, à l'avant du confortable et grand salon, l'espace est divisé en plusieurs petites zones sinueuses et discrètes aux fonctions diverses.



une totale confiance et le plus grand respect, il en était de même entre le propriétaire et l'équipe de l'architecte d'intérieur. « Les concepteurs de Liaigre font tout au crayon. Explique Andrew Senn. Il fallait avoir confiance pour obtenir les textures et les couleurs correctes à partir de dessins en noir et blanc. Mais nous avons encore regardé ces dessins il y a quelques jours et ils reflétaient parfaitement la réalité. »


Le plancher du carré relevé de 30 mm

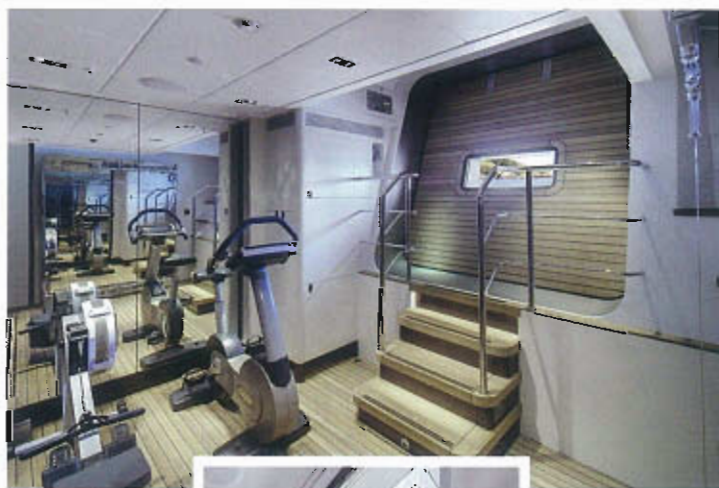
Quelquefois, des modifications qui se mesuraient en millimètres mais avec des conséquences profondes sur les procédés de construction étaient requises et ont dû être effectuées pour accommoder l'intérieur. Par exemple, il a été minutieusement tenu compte des vues sur l'extérieur. Au stade de la construction où l'intérieur n'était qu'une coque nue en aluminium et que les couples étaient encore visibles, Guillaume Rolland du studio Liaigre s'est tenu debout dans ce qui devait devenir le carré principal. Il a regardé dehors en imaginant que les parois du hangar étaient un décor tropical et il a décidé que la ligne de vision n'était pas tout à fait correcte. « Il s'en est suivi que l'ensemble du plancher du carré a été relevé de 30 millimètres et que les bittes d'amarrages ont été abaissées de 100 millimètres », raconte Andrew Senn. Comme le plancher du carré fait partie d'une pièce unique de 30 mètres de long du cockpit arrière à la timonerie, cette opération était majeure. La ligne de vision longitudinale s'étend des deux entrées du cockpit à l'arrière jusqu'au pare-brise incliné de la timonerie à l'avant. Le degré de séparation entre les divers espaces peut être aménagé en utilisant les parois et les portes en verre incrustées de dessins à cristaux liquides qui peuvent être rendus transparents ou opaques en appuyant sur un interrupteur. Dans tout l'intérieur, le mobilier et les finitions sont sobres et simples. L'ensemble est remarquable par l'absence d'œuvres

d'art en dehors de deux petites sculptures placées stratégiquement dans des alcôves. « Le yacht parle pour lui-même, résume Andrew Senn. Nous apprécions à sa juste valeur les efforts et le travail requis pour créer un intérieur de cette qualité. Pourquoi recourir à des objets quand le bateau lui-même est une œuvre d'art ? »

Une œuvre d'art qui doit cependant être efficace en mer quelles que soient les conditions et remplir une grande diversité de fonctions. « C'est un moyen de transporter des passagers vers des destinations étonnantes et leur offrir une merveilleuse expérience, poursuit le chef de projet. Il faut aussi que ce soit un endroit où on puisse se détendre dans le plus grand confort en T-shirt et en shorts ou s'endormir sur un canapé. On ne doit surtout pas se sentir appréhensif ou avoir peur de toucher quoi que ce soit. Il ne faut surtout pas se croire dans un musée, ce serait horrible. » Pour ceux qui ne se satisfont pas d'une sieste ou d'un cocktail sur le canapé, un grand nombre de divertissements plus physiques sont disponibles : une annexe limousine dans le garage arrière et deux autres tenders de 6 m dans le garage avant, sans oublier les dériveurs, les kayaks et toute la panoplie des jouets nautiques.

Les sections centrales de la coque s'ouvrent des deux côtés pour créer des plates-formes d'embarquement supplémentaires et des "plages" pour toutes sortes d'activités nautiques, plongée avec ou sans bouteilles, ski nautique, planches à voile ou simplement la baignade. « En fait, l'idée est celle d'un club de sports nautiques, explique Andrew Senn. Les passagers peuvent descendre ici et choisir l'engin qui leur plaît. L'équipage les

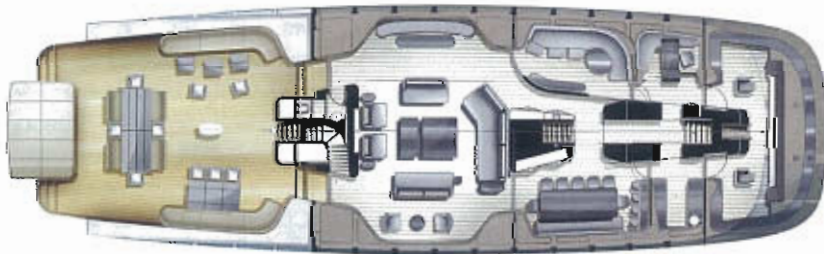
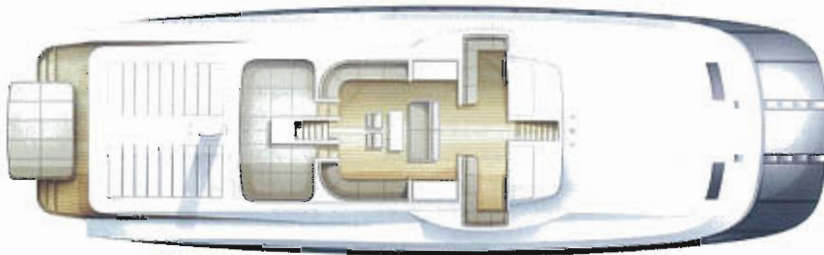
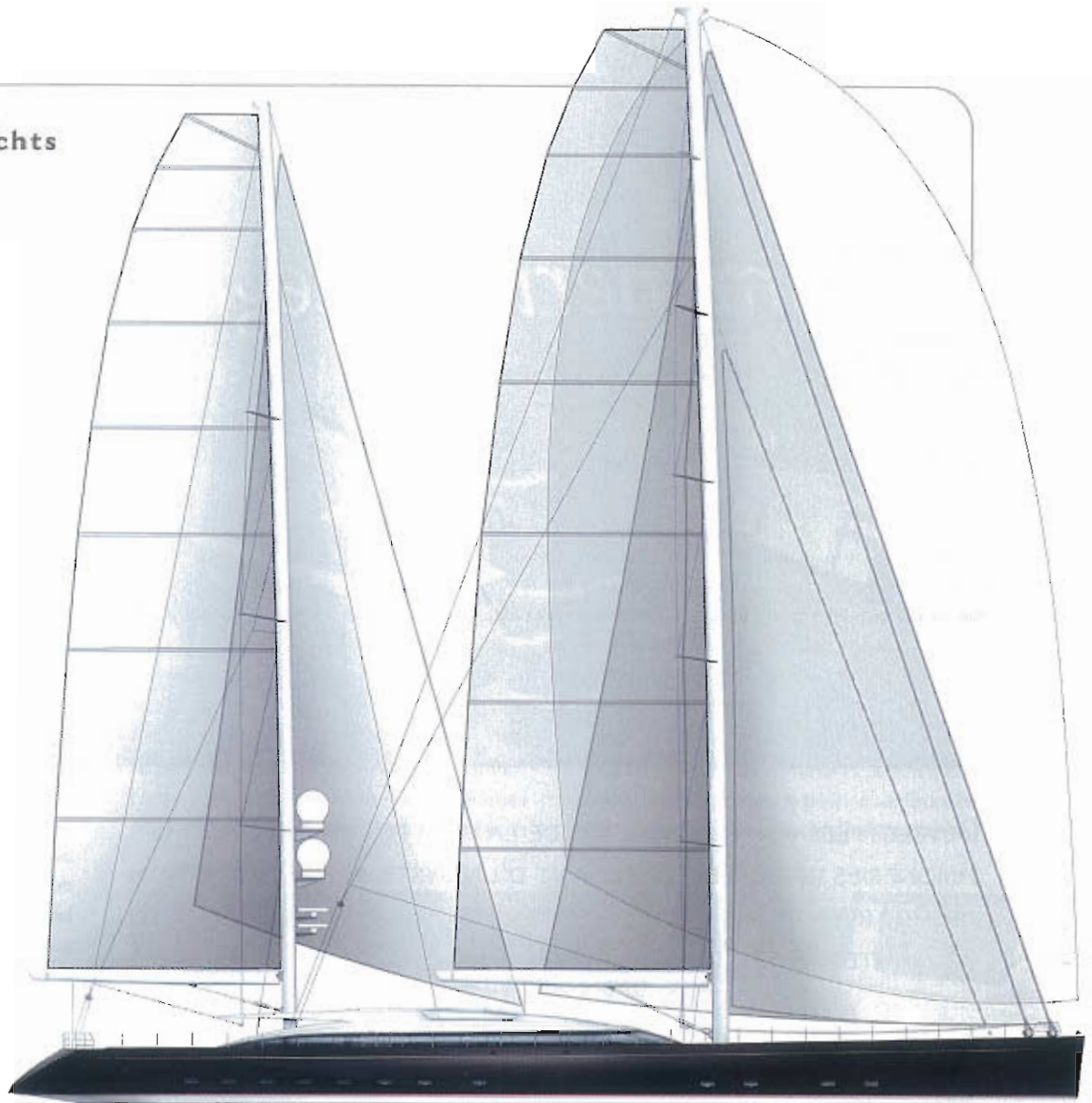
sort tous et à la fin de la journée, ils sont rangés et couverts. » Du côté opposé au club nautique, il y a un gymnase où chacun peut s'exercer et s'ouvrir l'appétit, au bord de l'eau. Rien que par sa taille et sa ligne, *Vertigo* fait tourner les têtes. Mais il est plus que ça. C'est un superyacht exceptionnel qui exprime la qualité dans les moindres détails. 



Toutes les cabines du bord sont sur le pont inférieur et disposent d'un cabinet de toilette privatif. Une salle de gym est située dans la partie centrale de la coque.

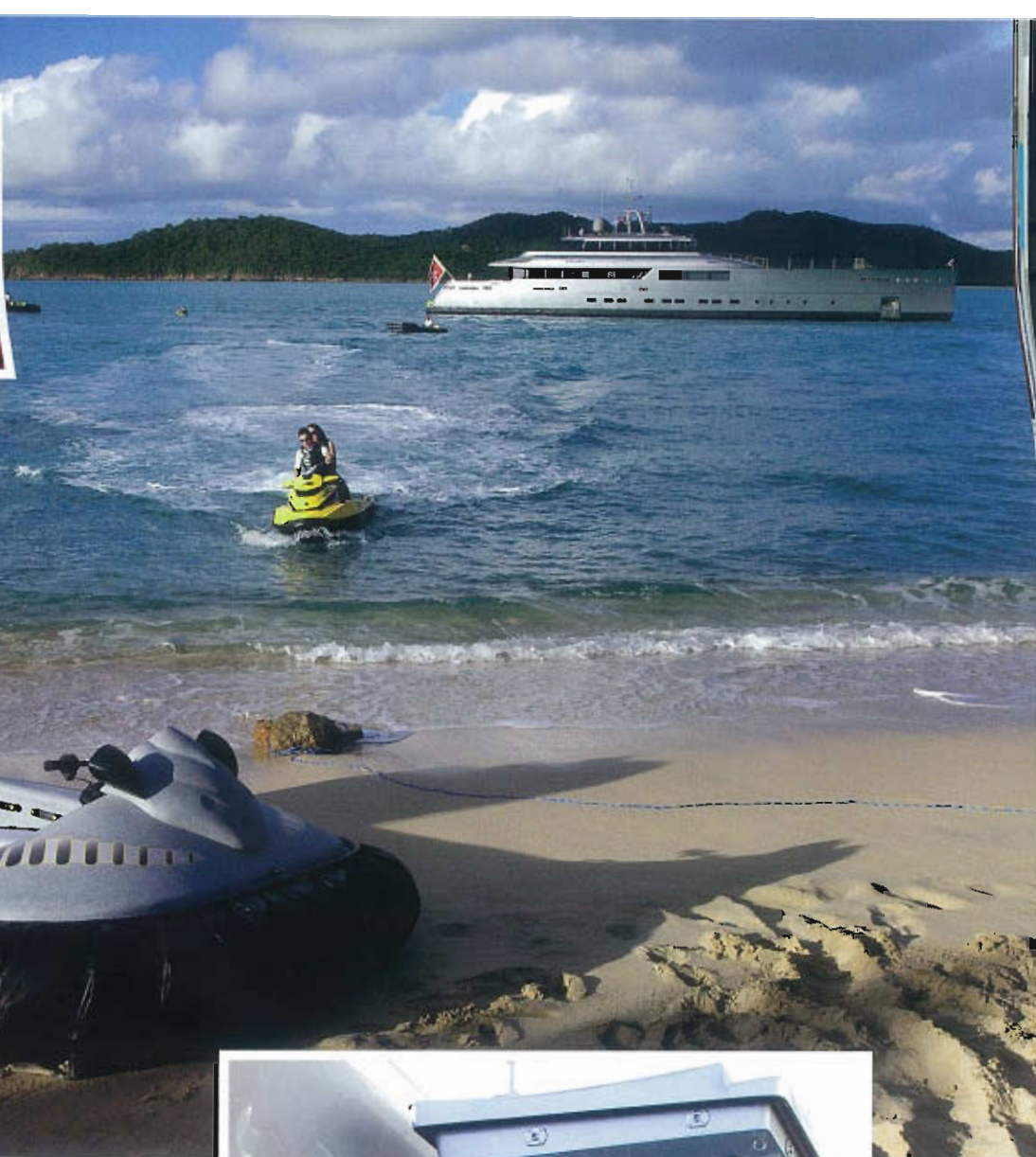
VERTIGO Alloy Yachts

LHT : 67,20 M
LONGUEUR À LA FLOTTAISON : 61 M
BAU : 12,53 M
TIRANT D'EAU : 5,05/9,10 M
DÉPLACEMENT : 650 T
MOTEURS : 2 CATERPILLAR C32
ACERT V12 DE 1450 CH
VITESSE (MAX./CROISIÈRE) :
17 NŒUDS/12 NŒUDS
AUTONOMIE À 12 NŒUDS :
4000 MILLES
GROUPE ÉLECTROGÈNES :
2 CATERPILLAR C9 DE 200 kW
CAPACITÉ EN CARBURANT :
64000 L DANS 4 RÉSERVOIRS
VOILURE : 5037 M²
CAPACITÉ EN EAU POTABLE :
13900 L DANS 4 RÉSERVOIRS
PASSAGERS : 12
ÉQUIPAGE : 11
ANNEXES : NAUTICA AVEC
MOTEUR YAMAHA
CLASSIFICATION :
LLOYD'S REGISTER
ARCHITECTE NAVAL :
PHILIPPE BRIAND
STYLE EXTÉRIEUR : ALLOY
YACHTS ET PROPRIÉTAIRE
ARCHITECTE D'INTÉRIEUR :
CHRISTIAN LIAIGRE ET PROPRIÉTAIRE



CONSTRUCTEUR/ANNÉE :
ALLOY YACHTS/2011
WAITAKERE 0610
NOUVELLE-ZÉLANDE
TEL. : +64 9 838 7350
E-MAIL : MAILBOX@ALLOYYACHTS.CO.NZ
WWW.ALLOYYACHTS.CO.NZ





Exuma Autour du monde

Programme

Septembre/octobre : Fiji

Novembre/Décembre : Nouvelle Zélande

2012 : Nouvelle Calédonie, Vanuatu, Îles Salomon, Papouasie Nouvelle Guinée

Lancé l'année dernière, le lauréat des derniers World Superyacht Awards est parti pour une circumnavigation. L'explorer de 50 m, dessiné par Philippe Briand, a été conçu pour ce genre de programme, avec une autonomie de 5 500 milles à 12 nœuds. Son intérieur, signé par Bernado Chichi, de chez Perini Navi, offre 5 cabines pour 9 passagers. Le yacht dispose, entre autres atouts, d'une panoplie de jouets nautiques assez unique, dont une étonnante jeep amphibie Iveco.

L.H.T. : 49,50 M, LARGUEUR : 9,50 M, TIRANT D'EAU : 2,30 M, PASSAGERS :

9, ÉQUIPAGE : 9, MOTORISATION : 2 X 1 300 CH, VITESSE (MAXI/CROISIÈRE) :

16.50/12 NŒUDS, CHANTIER/ANNÉE : PICCHIOTTI SrL/2010

TENDERS & JOUETS NAUTIQUES : CASTOLDI DE 6,40 M, CASTALDI

DE 4,30 M, HOVPOD HOVERCRAFT, JETSKI, JEEP AMPHIBIE IVECO,

2 SEABOB, WAKEBOARD, VÉLOMOTEUR ÉLECTRIQUE, 2 VÉLOS, SKIS

NAUTIQUES, ÉQUIPEMENT PLONGÉE, BOUÉES TRACTABLES

Prix : 175 000 €/semaine,

Fraser Yachts, monaco@fraseryachts.com, www.fraseryachts.com