CROISIÈRE : 1000 MILLES AU BRÉSIL

MER & BATEAUX

L’ÉLÉGANT ROMA 62 M

LES 20 SUPERYACHTS LES PLUS RAPIDES

CLASSE J HANUMAN
JIM CLARK FAIT REVIVRE ENDEAVOUR II

© 75 JUILLET-AOUT 2010

FRANCE 5€  BELGIQUE/ESPAGNE/ITALIE : 5,50 €  CANADA : 8,50 SCAN  DOM : 7 €  SUISSE : 6,5 CHF  MAROC : 65 MAD  TOM : 2000 XPF
En passant la commande, en 1990, de son tout premier voilier, Aga Jari, un plan Ron Holland, Willy Persico, n'avait pas imaginé une seule seconde qu'il allait se lancer dans la construction de son propre chantier, créé à peine un an plus tard, dans une zone industrielle près du Cap, en Afrique du Sud, et encore moins que ce dernier allait devenir, en l'espace de vingt ans seulement, l'un des plus grands constructeurs de superyachts à voile. Après des débuts plutôt modestes – un seul et unique modèle, un sloop de 72 pieds dessiné par Bruce Farr, construit à raison d'une unité par an, par une équipe de 30 personnes – Willy Persico se retrouve aujourd'hui à la tête d'une entreprise d'envergure : 330 collaborateurs, 17 000 m² de surface de production dont 14 500 m² couverts (en lieu et place des 4 000 m² dont 1 500 m² couverts des débuts) et une capacité annuelle de production de trois unités pour une offre équilibrée de quatre modèles allant de 72 à 110 pieds.

Après son expérience initiale avec Aga Jari, modèle construit à l'état en aluminium, Willy Persico a rapidement mis le cap sur des modèles semi-custom réalisés en polyester, en très petite série, sur la base d'un concept commun. Entre 1991 et 2001 son chantier a ainsi réalisé dix unités de 72 pieds en partant d'un plan qui a ensuite servi de base pour l'ensemble des modèles plus grands. Ces développements s'inscrivent dans une démarche plus pratique que théorique basée sur les expériences concrètes que Willy Persico et Antonio Minniti, son ami designer, ont pu faire au cours de leurs longues croisières à bord des premiers Southern Wind. Ainsi, la décision de déplacer les cabines du propriétaire et des convives à l'avant du salon fut prise après avoir passé une mauvaise nuit à l'ancre pendant laquelle les vagues tapant contre la poupe les avaient réveillés et empêché de retrouver le sommeil. Dès le troisième 72 pieds, Far Cape, l'espace propriétaire-convives fut donc aménagé à l'avant. Autre cérémonie acquise "en situ" ; la
Ce nouveau Southern Wind 110 RS, dessiné par Bruce Farr, est le superyacht emblématique de la réussite du chantier sud africain créé au Cap en 1991 par l'industriel italien Willy Persico.

nécessité de bien séparer le cockpit de travail et celui des passagers.

Lorsqu'elles sont fondées et faisables, Willy Persico prend également en compte les suggestions des propriétaires et capitaines des Southern Wind. En revanche, concernant l'éventualité d'une quille relevable (tirant d'eau de 5,5 m à 3,5 m) proposée pour le nouveau *Thalassa*, il n'était pas d'accord. Celle-ci aurait non seulement généré un supplément de prix et de poids, mais surtout nuit à l'esthétique du salon et diminué les dimensions de ce dernier. Or en est donc resté à la quille fixe, assorti d'un Wally Tender acheté par le propriétaire pour pouvoir atteindre les criques et petits ports peu profonds de la Méditerranée.

Afin de suivre les progrès techniques en matière de construction polyester, le chantier a progressivement modernisé ses procédés de fabrication : migration vers l'époxy dès 1995, puis, quatre années plus tard, introduction du composite de carbone et de l'amide à la place de la fibre de verre. Constituant le point culminant de cette évolution, le SW 100 RS *Thalassa* a été réalisé à partir de trois moules différents : deux pour les sections latérales, un pour la cales. Cette technique permet une application nettement plus facile et précise des masts de kevlar (bordé), des plaques de mousse (âme) et des masts de fibre de carbone (membrane intérieure). Basé sur un tout nouveau concept le 94 RS va plus loin encore. Présenté au prochain Monaco Yacht Show, il sera le premier Southern Wind entièrement réalisé en fibre de carbone.

Pour le chantier, cette croissance soutenue ne s'est pas faite sans douleur: on est vrai que Southern Wind a investi dès le départ dans un programme de formation initiale et continue, notamment dans la production, et qu'il continue à renforcer le sentiment d'appartenance et la motivation de ses collaborateurs, notamment avec des primes destinées à réduire un taux d'absentéisme s'élevant actuellement à quelque 5%, il n'en reste pas moins que le savoir-faire disponible en Afrique du Sud.
s'est avéré insuffisant dans certains domaines et qu'il a fallu recruter en Europe. Dans un premier temps, le chantier a fait appel à Marco Alberti embauché dès 1994 et aujourd'hui chef de production, puis a renforcé le management intermédiaire dans les secteurs techniques en recrutant des spécialistes pour son bureau d'études interne et son département procédés de fabrication.

Si Farr Yacht Design est toujours de la partie, Antonio Miniti de son côté a quitté le navire pour laisser la place à Nauta Yachts qui signe en 2000 les lignes classiques intérieures et extérieures du premier Maxi Southern Wind, le 95' May Ray. Réalisé l'année suivante, le premier Tobinato annonce dès et déjà le nouveau design résolument moderne et sport qui constitue désormais la base d'une nouvelle offre parfaitement représentée par le SW 110 RS.

En harmonie parfaite avec un pont totalement dégagé de la proue jusqu'à la poupe, son profil bas est l'un des signes distinctifs de la nouvelle sobriété des Southern Wind. Doté d'un long bandeau vitré de part et d'autre, ce rouf part du pont avant en s'élevant en douceur jusqu'au cockpit, puis se prolonge à peu près à la même hauteur jusqu'à mi-terrain de la passerelle en formant des hiboires protectrices pour se terminer en deux hiboires plus basses flanquées d'une paire de winches de part et d'autre, sur l'avant du double poste de barre. Aucun renforcement de socle de winch, ni aucune fente de ventilation au style prétendument approfondi ne vient perturber la planéité de l'ensemble. Réalisées sous la forme d'un large joint d'ombre de teinte foncée, les entrées et sorties d'air s'intègrent en toute discrétion dans les passants. Ouvert sur l'arrière, l'espace compris entre les hiboires permet un accès de plain-pied à la zone où sont situés les deux postes de barre. Pour accéder au cockpit des convives à l'avant, il suffit de gravir une seule marche. C'est ici, sur le pont de la passerelle, que l'on trouve le rail d'écoute de GV, ainsi que des matelas formant un bain de soleil. Protégée au besoin par une capote escamotable, une descente permet l'accès à l'arrière du bateau.

D'un agencement tout aussi net que les espaces extérieurs, l'intérieur surprend par des volumes d'autant plus généreux que le propriétaire et Nauta Yachts ont su résister à la tentation de "casser" une cabine supplémentaire pour donner plus de volume à un nombre d'espaces réduits. C'est ainsi qu'un espace divertissement composé d'un canapé en U, d'un grand écran plat TV et d'un système audio intégré à télécommande unique a pu être aménagé dans la coursive menant vers la cabine
du propriétaire, à l'avant du salon surélevé de deux marches et installé sur toute la largeur de la coque. En face, une généreuse cabine VIP bénéficiant d'un lit double tout aussi grand que celui de la suite du propriétaire. Cette dernière se paye même le luxe d'un dressing et d'une salle de bain occupant toute la largeur de la coque, avec baignoire et bidet. L'espace gagné profite également à la cabine du capitaine et à la cuisine aménagée dans le quartier de l'équipage avec un lit de bonne taille. Les douches ne sont pas en reste, avec des dimensions permettant de se laver sans se cogner partout, tandis que les cabines à lits simples offrent un troisième couchage dissimulé sous le lit côté intérieur.

La limpidité de l'ensemble des emménagements se caractérise par une retenue très agréable au niveau des matériaux, coloris et formes associés de manière à créer une ambiance chaleureuse et contemporaine, mais pas minimaliste pour autant. Massimo Gino de chez Nauta Yachts se rappelle le difficile processus de création : « Le propriétaire est très conservateur et ça n'a pas été facile de lui faire accepter un design intérieur moderne que ses fils approuvaient. C'est pour ça qu'au début, nous avons présenté un concept plutôt extrême, avec beaucoup de blanc partout. À partir de là, nous avons développé ensemble un design plus modéré. »

Côté matériau, la préférence a été donnée au teck "blond" décliné en deux versions : l'une au vernis mat pour les revêtements de sol composés de grandes plaques sculptées à la fraiseuse pour imiter les lattes et posées sur un support en sandwich de carbone/nid d'abeille, l'autre au grain horizontal pour les panneaux de revêtements des cloisons et les meubles. Cette dernière variante est travaillée avec un vernis mat spécial qui ne boucher pas les pores produit ainsi un effet de bois non traité. En travaillant ainsi une seule et même essence de manière différente, on crée l’illusion qu’il s’agit de deux essences distinctes. Le côté lumineux de la décoration est accentué par le cuir beige des carapés et panneaux de placard ainsi que par des cloisons revêtues de lin couleur sable. Pour apporter une petite touche "high-tech", du carbone a été utilisé à l'état brut pour les marches de la descente, les marnes courantes gainées de cuir, les surfaces des plans-vasques dans les salles de bain et les sièges pliants du coin-repas du salon. Tous ces éléments ont été fabriqués sur mesure au chantier, avec un très haut niveau de finition.

« Nous avons voulu réaliser un maximum de choses en interne, explique Marco Alberti. On est parti pour réduire les coûts et d'autre part pour être plus indépendants, en particulier en terme de délais d'acheminement. » Le contrôle qualité lui aussi a été assuré en interne, tout comme la fabrication de l'ensemble des produits conçus sur mesure.

Le langage des formes est dominé par des surfaces rectangulaires planes et des cubes aux rayons de courbures variables ou bien des angles nets et des arêtes vives, là où cela ne risque pas de provoquer des blessures. La place ne manque certes pas ici, mais ce n'est pas pour autant que les concepteurs l'ont gaspillée. Au contraire, le moindre recoin a été utilisé pour aménager placards, étagères, tiroirs, étagères et autres tablettes sans que cela puisse nuire à l'esthétique de l'ensemble, laissant toute latitude au propriétaire de personnaliser l'intérieur avec des cadres ou autres objets de décoration.
**Comportement au moteur et sous voiles**

*Thalima* est certes un croisier hauturier confortable mais ce n'est pas pour autant qu'il n'a pas d'ambition en termes de performance grâce à son bon rapport poids/surface de voilure. Le chantier a tout mis en œuvre pour ne pas dépasser les poids limites prévu par Farr Yacht Design : « Chaque pièce montée à bord a été pesée individuellement », explique Marco Alberti. Jim Schricker de FYD confirme les efforts faits par le chantier en la matière : « il y avait une bonne maîtrise du poids, avec seulement 5% d'écart par rapport aux consignes ». Si l'isolation phonique pese lourd, elle est excellente sur *Thalima*. Au moteur, à la vitesse de croisière (9,5 nœuds), par mer calme, le niveau sonore se situe aux alentours de 55 dB (A) côté cabines et salon, voire encore moins dans la suite du propriétaire si l'on ferme la porte. Seule la coursive à proximité immédiate de la porte donnant dans la salle des machines affiche une valeur de 65 dB (A) environ.

Pendant notre essai dans la baie du Cap, le vent de terre s’est établi entre 11 et 15 nœuds réels, et les vagues ne dépassent pas 0,50 m lorsque je prends la barre. À un angle de 25 à 35 degrés par rapport au vent apparemment, *Thalima* marche entre 9,5 et 13,6 nœuds, et devrait faire mieux encore avec un réglage optimal de sa voilure North. Au près, il offre juste ce qu'il faut de résistance à la barre tout en gardant son cap et sans écart dans les rivières. Réagissant franchement aux mouvements du gouvernail, il vire très vite. Les affichages grand format sont bien visibles quelque soit la position du barreur. Au près, ce dernier est aidé dans sa tâche par la rangée inférieure de pions prévus sur le génois. Les winches des écoutes de voiles d'avant sont idéalement placés puisque le barreur peut communiquer directement avec ses équipiers installés côté intérior de l'éclaire, tandis que les manœuvres du chariot d'écoute de GV sont réglés à la force des vérins actionnés à l'aide de bouts montés aux postes de barre. Ceci est très pratique car même si les vérins hydrauliques sont plus lourds que des winches, ils permettent au barreur de garder en permanence le contrôle et, en cas de problème hydraulique, le chariot peut être bloqué au milieu du rail.

Le propriétaire a largement participé à l'aménagement conçu en commun avec les armoires, précise Alberti en citant comme exemples les portes de placards dans la cabine arrière derrière lesquelles se cachent des tablettes et un lave-linge double. Le propriétaire les a calculées au millimètre près pour être sûr qu'elles soient symétriques et ne gêneront pas la circulation lorsqu'elles sont ouvertes. L'axe du logiciel Auto Cad, il a conçu lui-même les emménagements intérieurs des placards et pour la grande cuisine à gaz, il a dérivé sur Internet une hotte aspirante escamotable qui ne dépasse pas des placards hors qu'elle est retirée. Même si Alberti ne peut s'empêcher d'ajouter en souriant que cela « talent parfait le processus », il reconnaît aussi qu'après tout l'objectif d'une telle coopération est de développer et d'optimiser le produit dans son ensemble. Le chantier de son côté y a contribué avec des concepts spécifiques particulièrement réussis, tels que des lavabos aussi esthétiques que pratiques.

De taille modérée, mais intégrée à fleur de pont, les panneaux, eux aussi réalisés par le chantier, sont un bon exemple d'équilibre entre les goûts classiques tendance conservatifs des uns et ceux, nettement plus contemporains et modernes, des autres. Tout comme le gréement dominant en PBO et les bandeaux d'éclairage pratiques avec mesure dans le plafond du salon. À aucun moment, les bandeaux n'ont été considérés comme une possible alternative aux panneaux de pont puisque côté emménagements intérieurs, le propriétaire avait déjà fait ce qui était pour lui un grand pas vers la modernité, nous confie Barbara Pescio, cuisinière en chef du bord, épouse du capitaine Clinton White et employée du propriétaire depuis onze ans. La même chose vaut pour les étais en PBO, ultime étape sur le chemin vers un gréement tout carbone.
Pour ce qui est de la luminosité, il s'avère en effet que grâce aux découpages coniques dans les plafonds, les panneaux de pont remplissent pleinement leur fonction d'éclairage, particulièrement appréciable dans les salles de bain des convives. Partout ailleurs, des spots LED fournissent un complément économique d'éclairage. Seuls le salon et l'espace divertissement bénéficient de lampes halogènes associées à un éclairage indirect pour créer une lumière plus chaude. Pour sa salle de bain et celle de la cabine VIP, le propriétaire a souhaité des douches dites à chromothérapie réparties pour augmenter le bien-être. L'intensité et la durée du jet se déclinent en 14 programmes-couleur avec la possibilité de changer de programme en cours de route grâce à une télécommande.

L'aménagement du quartier de l'équipage a largement bénéficié de l'expérience du capitaine et de sa femme, car depuis l'acquisition du premier Tbalina, Clinton White a été fréquemment au service du propriétaire. C'est lui qui a suggéré le positionnement du coin navigation en vis-à-vis de la descente du pont arrière ou encore l'agrandissement de la cabine du capitaine qui a ainsi pu être meublée d'un lit double, d'une couchette Pullman et d'une table à rallonge permettant de transformer la table à cartes en mini coin repas. Barbara Persico ajoute non sans fierté : « C'est moi qui ai choisi l'ilot de cuisine. Il possède un plan de travail en Corian bien dimensionné et laisse suffisamment d'espace pour que l'hôte et moi-même puissions circuler sans nous gêner. »

Si la salle des machines n'est accessible qu'à quatre pattes, Clinton White a particulièrement soigné l'agencement des équipements. « Mon objectif a été de faire en sorte que tout soit parfaitement accessible pour la maintenance et les révisions, explique le capitaine, pour que je puisse entretenir le bateau de manière à éviter les dégâts matériels et autres réparations fastidieuses. Cela permet de diminuer les frais d'entretien tout en évitant au propriétaire de gaspiller son précieux temps de vacances. En douze années à son service, on n'a perdu que douze heures au total, et encore, c'était la nuit. » Tous les circuits sont ainsi conformes aux normes MCA, comme le bateau dans son ensemble. « Cela rend Tbalina plus sûr quelque soit son usage, en charter ou à titre personnel. Du coup il est un peu plus lourd », comme le souligne Willy Persico. De petites étiquettes sur les portes de placards indiquent l'emplacement des équipements de sécurité obligatoires pour la certification.

Troisième du même nom et première unité construite du SW 110 RS, Tbalina symbolise le meilleur de la coproduction entre un chantier, un architecte, un designer et un propriétaire. C'est un bateau réussi à tout point de vue qui ne manquera certainement pas de réjouir son propriétaire ni d'apporter de nouveaux contrats au chantier. 18
Longueur H.T. 33,60 m
Frottois 29,80 m
Largur 3,30 m
Tirant d'eau 4,20 m
Déplacement 86 t (Rég)
Lest 30 t
Motorisation
Cummins DCEL-405 CV à 2 100 tr/min
Vitesse 13,5/9 noeuds
Autonomie
5200 miles/17,1 h à 9 noeuds/
1 250 tr/min
2000 miles/8 jours, 30 h à
10,5 noeuds/1500 tr/min
Propulsé
1 x 50 kW Max Power, hydraulique, retractable
Générateurs
Onan 27kW/50 Hz, 24V
Carburant
5 600 l
Eau douce
3000 l
Batteries
529 m² 3DL North Sails, Afrique du Sud
Grèlement dormant
HBO Future Fibres
Mât
Nordic Masts, bôme carbon à haut
module
Enrouleur
Reckmann
Winches
Harken
Bamar/Emmegasineur hydraulique
Navigaton
Radar GPS Furuno
BKG Hercules 3000
autopilote AIS Simrad
Communication
SSB, VHF com
Sat Com KVH Fleet 500
Audio/video
Antenne de TV satellite KVH
TV 1 x Samsung 40"
2 x Samsung 32"
1 x Sony 32"
Surveillance
1 caméra vidéo salle des machines

1 caméra vidéo mouture
Descaricaé 1 x Spectra 750 U/h 1 x HELI 25 250 U/h
Batteries
Sonnenkessel
Passagers
6/6
Equipage
4/6
Construction
Composite sandwich carbone/verre/époxy/Coredcell/Klegecell
Classification
3 Germanischer Lloyd # 10045, Unlimited Sailing Yacht, conforme aux exigences MV Machinery Class, MCA LY
Architecte naval
Farr Yacht Design
Design extérieur-intérieur
Ravà Yachts
Chef de projet
Clint White
Chantier/année
Southern Wind Shipyards/2010
7780 Kapstadt, Afrique du Sud
Tel. +39 010 570 4005
E-Mail : sales@sws-yachts.com
www.sws-yachts.com