

MER & BATEAUX

MER & BATEAUX

N° 163 - JUILLET-AOÛT 2008

FRANCE 5€ - SUISSE 9 FS - ITALIE 3,50€ - CANADA \$7,15 - BELGIQUE 6,45€



METEOR

goélette classique de 51,59 m

15 M JI MARISKA

renaissance d'un mythe

T6 superyacht
d'exploration

BORDEAUX 60 WAUQUIEZ PS 55 BAIA 70 LANGKAWI

M 03022 - 163 - F: 5.00 € - RD



3



Dessiné par l'architecte naval Thibaut Tincelin et le designer Joël Bretecher du cabinet SDI, le premier des Seanest construit à Fano sur l'Adriatique est exemplaire sur le plan de la sécurité comme sur celui de ses performances, son esthétique et son confort.



SEANEST 25M

Ce motoryacht moderne séduit par son look hors du commun, caractérisé par le mariage très réussi des baies vitrées verticales de la timonerie intérieure et sur le fly avec des passavants hauts d'un mètre, sécurisés par un pavois surmonté d'un balcon et abrités par un surplomb qui suit une voluptueuse courbe ascendante en allant vers l'arrière. Souvent sombre, le cockpit arrière est ici éclairé par quatre vitres antidérapantes au design breveté. La coque, avec son aspect métallisé, renforce encore l'attrait visuel de ce bateau.

Breveté lui aussi et conforme aux exigences de la classe de protection A60 de la RINA, le matériel prévu pour isoler la salle des machines du reste du bateau en cas d'incendie

minutes. C'est la norme applicable aux paquebots, alors que les bateaux de plaisance de taille comparable sont généralement classés B15, pour une protection de 15 minutes. Toujours dans l'objectif de cantonner un éventuel incendie, les coupe-circuits du moteur et interrupteurs des pompes anti-incendie et de cale ainsi que le tuyau du système d'extinction sont accessibles sur le passavant tribord sous un cache. Lodovico Doglioni, le patron du chantier Seanest nous en donne l'explication : « on ne peut pas combattre un incendie de bord à partir d'une salle des machines, mais uniquement de l'extérieur ».

Côté aménagements intérieurs, réalisés par le cabinet italien A-Lab (Federica Giovannone, Marina Grasso et Michele Cadore), le

canapés, lits, placards et tables aux formes rectangulaires. Uniformément en wengé, les planchers contrastent joliment avec le blanc verni des cloisons et plafonds, mais aussi avec la couleur coquille d'œuf des canapés en cuir comme avec le blanc franc des trois tables basses, des huit chaises autour de la table rehaussée par des pieds tournés rappelant des pierres précieuses, dans le style des années 60. Placée sur tribord et fermée par des panneaux et une double porte coulissante en verre injecté de gaz et de microfibres, la cuisine, grâce à une commande par bouton, peut jouer au choix la transparence ou l'opacité. C'est un espace aux dimensions généreuses mis en valeur par les façades de ses placards en verni rouge et naturellement



Le jour de notre essai la mer était belle, seulement agitée par les sillages des autres bateaux qui nous ont permis de constater que la carène du Seanest 25 m était capable de passer, plus ou moins en douceur, dans la vague, sans mouiller. Le reste se faisant tout en douceur quelque fût la vitesse ou le sens des vagues. À la vitesse de croisière, le bateau virait sur 3 longueurs. Ce faisant il perdait entre 3 et 5 nœuds, puis retrouvait sa vitesse d'origine au bout de 5 secondes, sans qu'il n'y eût besoin de toucher aux manettes de gaz. On peut en conclure la parfaite adaptation de sa motorisation.

VITESSES, ACCÉLÉRATIONS ET NIVEAUX SONORES RELEVÉS

Seanest 25 m	Vitesse nds	Régime tr/min	Accélération sec	Poste dB (A)	Salon dB (A)	Cabine propr. dB (A)	Cockpit dB (A)
Ralenti 1 moteur*	5,3	630	-	58	62	59	64
Ralenti 2 moteurs*	6,7	630	-	60	62	61	69
Déjaugage	17,5	1900	7	66	73	73	78
Vitesse de croisière	23,1	2200	12	71	75	77	83
Vitesse maxi	26,0	2430	17	71	79	79	87

Vitesses mesurées en mer Ligure au large de La Spezia, avec 40 % de charge, 9 personnes à bord, par force 2 et mer belle, pour une accélération, en secondes, de 0 nœuds à la vitesse indiquée.

* Climatisation coupée



Les couchages se répartissent sur l'avant, où l'on trouve la cabine du propriétaire et celle des VIP, et sur l'arrière pour les autres convives. Dans la cabine du propriétaire, les canapés proposent une profondeur et un moelleux d'assise exceptionnels, conformément aux souhaits du principal intéressé qui bénéficie en outre d'un lit double ventilé par en dessous. Sur tribord, ce dernier jouxte une cabine d'enfants séparée, à deux lits Pullman simples. Sur bâbord, la salle de bain, dont les poignées de porte présentent des angles vifs,

LES CHANTIERS DE LODOVICO DOGLIONI



En 25 ans, Lodovico Doglioni a supervisé la réalisation d'un bon millier de carènes et construit près de 150 motoryachts et patrouilleurs très marins, d'une longueur maximale de 43 m. Après avoir étudié la construction navale et le design en Angleterre, il a d'abord gravi les échelons chez Moschini, à Fano, avant d'en devenir le directeur. Depuis son rachat, en 1998, par le groupe Azimut-Benetti, Moschini construit les coques des modèles Benetti Tradition et Legend. Lodovico Doglioni de son côté quitte le navire pour s'installer près de Venise, pour des raisons familiales. Il travaille d'abord comme directeur général chez VZ, puis fonde ses propres sociétés en 2005 à Fano : le chantier Seanest qui emploie actuellement 15 collaborateurs et Resinteam, spécialiste de la construction en polyester qui compte aujourd'hui 25 employés. Toutes deux travaillent en sous-traitance, notamment pour Raffaelli, Toy Marine (Savona), Intermare (Viareggio) et Crosera (Venise). Le Seanest 25 m a été développé par le chantier.

propose une double vasque, une douche à caillebotis et des glaces destinées à élargir visuellement cet espace plutôt étroit. L'équipement est complété par une penderie servant aussi de vestiaire. La cabine VIP tout à l'avant possède un lit double, de généreux rangements ainsi qu'une salle de bain dotée d'un plan vasque, d'une cabine de douche et d'un WC. Les deux cabines arrière sont accessibles par le salon et assorties d'une salle de bain privative chacune. L'une est à lit double, l'autre dispose de deux lits simples, certes petits, mais qui laissent beaucoup d'espace pour jouer. Les rangements y sont également très nombreux.

Côté timonerie, le propriétaire a souhaité des banquettes ni trop larges, ni trop profondes pour le pilote, son co-pilote et les observateurs. Toutes les commandes sont

encastrées dans l'accoudoir droit du siège du pilote. Le tableau de bord est disposé de telle manière que l'on puisse saisir le volant sans faire des étirements involontaires. Un détail fort pratique : le WC de jour accessible directement de la timonerie et muni d'un lavabo encastré dans un plan en alu.

De la timonerie, un escalier en wengé monte sur le fly qui s'entoure de vitres. Au poste de pilotage extérieur, un passager peut prendre place de chaque côté du pilote, le restant de l'espace étant aménagé selon le schéma classique avec un bain de soleil pour trois, deux banquettes avec une table en polyester marron pour manger à huit et une cuisine extérieure équipée d'un grand évier, d'un gril électrique et d'un réfrigérateur.

Sur le pont principal, le cockpit arrière propose deux canapés tout en courbes, aux dos-

Avec des tons très contrastés, un ameublement aux angles vifs et un style linéaire, sans fioriture mais résolument moderne, le design intérieur a été défini par le propriétaire et réalisé par le cabinet italien A-Lab.




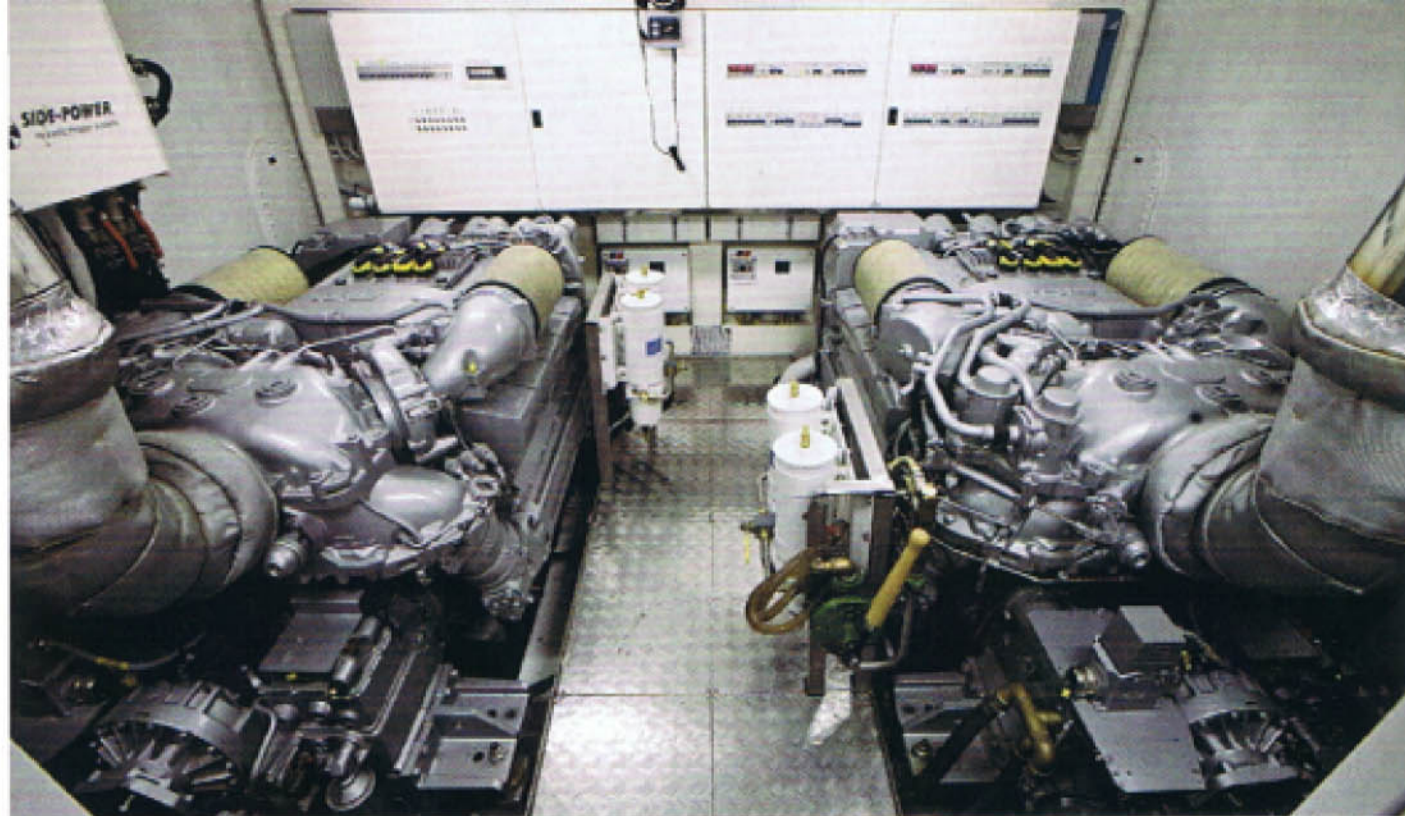


Le cockpit est abrité par un surplomb vitré.

siers surbaissés servant d'appui, autour d'une table en verre fumé ainsi que des placards de rangement intégrés dans les superstructures. La plage avant offre un canapé et un bain de soleil (2 x 2 m) sécurisé par des mains courantes latérales dans le prolongement de celles montées sur le toit de la timonerie intérieure permettant de grimper directement sur le fly. Un panneau ouvrant permet d'accéder au quartier d'équipage qui ressemble fâcheusement à une prison, avec son escalier à marches en bois plus que raides, son cabinet de toilette minimaliste (lavabo, douchette et WC) placé entre deux couchettes et des rangements rarissimes.

La salle des machines au centre du bateau est accessible par la coursive arrière des convives. Afin d'éviter que la cage d'escalier ne véhicule le bruit des moteurs, il faudrait ajouter une deuxième porte. Offrant la hauteur sous barrots, un plancher en plaques d'aluminium à gaufrage antidérapant, de larges entrées d'air et un ensemble casque/haut-parleurs pour la communication avec la timonerie, la salle des machines serait parfaite avec quelques mains courantes solides en plus. Placées dans la coursive centrale, les pompes sont facilement accessibles, tout comme les deux imposants moteurs diesel MTU, grâce à un espacement suffisant. Le garage peut accueillir les annexes assorties d'une grue Besenzoni ainsi qu'un jet-ski qui se range sous le plancher. Un panneau pratiqué dans le tableau arrière et revêtu de teck s'ouvre pour former plate-forme de bain. Une autre ouverture donne accès à une échelle à marches en teck qui mène au cockpit arrière.

Le Seanest 25 est une indéniable réussite, même si les exigences très particulières du propriétaire ont quelque peu contrarié l'idée initiale de Lodovico Doglioni... 



SEANEST 25 M

Longueur h.t.

25,60 m

Longueur de coque

23,95 m

Flottaison

21,25 m

Bau maxi

6,10 m

Tirant d'eau

1,30 m

Tirant d'air

5,73 m

Déplacement

65 t (à pleine charge),

56 t (lège)

Carène

Deadrise au centre 16°, à l'arrière 14°

Coque/pont/superstructures

Polyester renforcé en dessous de la flottaison, sandwich polyester / mousse

au-dessus de la flottaison, épaisseur maxi 40 mm

Motorisation

2 x 1 500 ch/MTU 2000 M 93 turbo diesel à 10 cylindres à injection

par common rail, avec ZF-drive et hélices 5 pales Duncan

Inverseurs

Bosch-Rexrodt

Carburant

7 000 l

Autonomie

450 milles à 23 nœuds

Navigation

Instruments (VDO et MTU), GPS/radar/traceur de cartes, compas électronique,

pilote automatique,

échosondeur (Raymarine)

compas de route Danforth

Communication

VHF (Raymarine)

Générateur

2x19 kW (Kohler)

Propulseurs (étrave / poupe)

23 kW chaque (Sleipner SidePower, hydraulique)

Équipements

Cuisine, 1 évier, gazinière à 4 plaques vitro-céramiques, hotte,

lave-vaisselle (Miele),

réfrigérateur / congélateur,

icemaker (Samsung) lave

linge/sèche linge (Miele)

Eau douce

1 500 l + eau chaude 160 l (électrique)

Eaux usées

200 l (grises), 300 l (noires)

Dessalinisateur

180 l/h (Idromar)

Annexe

3,10 m maxi (en option)

Grue pour annexe

350 kg (Besenzoni) dans le garage arrière

Passerelle

Opacmare

Climatisation

108 000 BTU (Condaria)

Classifications

CE A, RINA, MCA

Architecte naval

Thibaut Tincelin

Ingénierie

Fast Engineering

Design extérieur

Joel Bretecher

Design intérieur

Studio A-Lab

Chantier/année

Seanest, Fano (Italie) / 2007

Tél. : +39 0721 85 52 92

Fax : +39 0721 85 52 37

E-mail: info@seanest.it

www.stirlingdesign.fr

www.seanest.it

