

~ MOTOR & SAILING YACHTS ~

YACHTCLASS

N°8 / MARS - AVRIL - MAI 2017

BILINGUAL MAGAZINE

Yachting in Monaco
Un 3^e port en 2019

SAILING YACHTS

▶ **Lagoon** SEVENTY 7 | **Black Pepper** Code 2

MOTOR YACHTS

Sunseeker Predator 68MKII | **Azimut** 66' Fly | **Arcadia** 100' | **Benetti** Domani 45 m

HÉLICOPTÈRE À BORD



L 13383 - 8 - F: 9,00 € - RD

BEL/LUX 9,90 € - CH 14.4 FS - ESP : 9,9 €

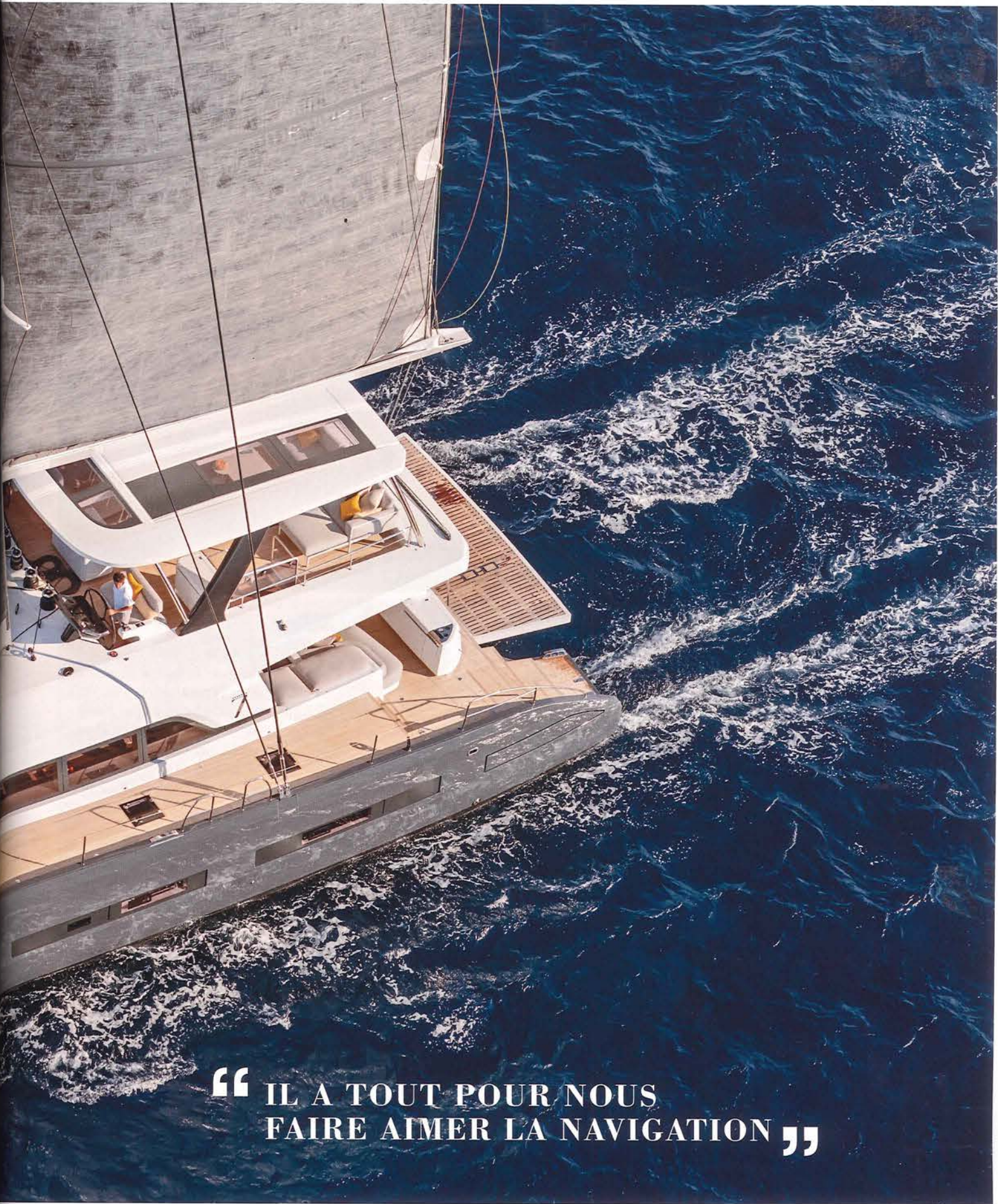


Lagoon SEVENTY 7

Avec cette unité de vingt-deux mètres lancée en 2016, Lagoon est allé très loin dans la recherche de l'excellence. Les ténors de l'architecture, du design et de tous corps de métier ont été conviés à l'élaboration du vaisseau amiral de la marque pour en faire, jusque dans les moindres détails, un modèle de perfection, salué dès sa présentation aux salons d'automne par une douzaine de commandes fermes.

Texte : Emmanuel de Toma - Photos : Nicolas Claris et Emmanuel de Toma





**“ IL A TOUT POUR NOUS
FAIRE AIMER LA NAVIGATION ”**



1



2

Comme le premier coup d'œil demeure le juge le plus strict pour l'appréciation d'un voilier, n'hésitons pas à dire qu'un franc-bord aussi élevé a de quoi laisser sans voix. D'autant que les pontons de la Marina de Coconut Grove à Miami, où nous avons rendez-vous pour l'essai, se trouvent particulièrement bas sur l'eau. Cette muraille miroitante d'un gel-coat immaculé, discrètement soulignée de quatre plages de verre fumé évoque sans timidité le méga yacht dont on ne saurait apprécier les proportions sans quelque recul. Etraves à peine inversées, légère tonture inverse du pont, rouf ceinturé de hautes baies vitrées et prolongé d'une longue casquette aux lignes travaillées abritant le cockpit... Le tout surmonté d'un flying bridge qui, par sa taille, évoque sans exagération un pont supérieur. Tant d'audace aurait pu conférer à ce yacht l'apparence d'une pièce montée sans l'heureuse intervention d'un designer d'exception. Après une longue et brillante carrière chez Ford, Volkswagen et Renault, Patrick Le Quément, le père de la Twingo, s'est plongé à corps perdu dans l'univers du bateau. En collaboration avec le cabinet d'architecture VPLP, il a étudié

puis intégré l'univers du futur Lagoon avant d'exprimer son art des lignes et courbes pour confirmer sa vision du SEVENTY : une forte personnalité plutôt qu'une beauté classique. "Nous souhaitons d'entrée de jeu, déclare-t-il, que ce catamaran soit un bateau où le design s'impose de façon naturelle et ne soit pas une pièce rapportée. Ce devait être tout d'abord une architecture dont nous valoriserions les proportions car en design, tout commence par de belles proportions. Il fallait éviter une manipulation qui, dans mon ancien métier de designer automobile, s'appelle "mettre du rouge à lèvres sur un cochon"...". A ce stade intervient Yannick Leroux, le chef de projet qui durant 18 mois a coordonné la gestation du vaisseau amiral : "L'architecte reste garant que le bateau est sain et bien construit. Qu'il est marin et navigable. En résumé, il doit s'assurer pendant tout le développement que le projet demeure bien un bateau." Côté planche à dessin, Vincent Lauriot-Prévoist, co-fondateur du cabinet d'architecture VPLP, détermine avec son sens habituel de l'emporte-pièce la frontière entre design et architecture : "Le designer ne se préoccupe pas de savoir si ça flotte ou si ça avance." Tout aussi direct, Marc Van

Peteghem trace en deux mots la philosophie du SEVENTY : "Le point de départ, c'est la vie à bord." Nous verrons plus loin que ce "point de départ" n'a jamais été perdu de vue au fil de la gestation mais, pour l'heure, au moment d'embarquer pour les eaux turquoises de Miami, la grande question demeure : comment ce géant marche-t-il à la voile ? Moteur ! Ou plutôt "Moteurs !". Deux John Deer marinisés par Nanni. Deux fois 230 chevaux. Rien que cela !

Une telle cavalerie associée à deux hélices espacées de près de neuf mètres et épaulée par un propulseur d'étrave autorise une bonne décontraction pour les manœuvres. Extirpé de la marina de Coconut Grove, le catamaran efface à 8 nœuds le chenal menant à Biscayne Bay.

Côté acoustique, la mécanique se révèle bien présente dans le cockpit mais aussitôt franchie la porte vitrée du carré, le grondement se fait très lointain et l'on ne peut que saluer l'absence totale de vibrations. Dans les cabines enfin, il faut tendre l'oreille pour décèler un lointain ronronnement. Une entrée en matière qui fleure bon le soin apporté à la conception comme à la construction de ce Lagoon. Retour au grand air pour une ascension vers

La plateforme arrière qui s'immerge pour l'annexe peut porter...même un ULM hydravion, en option (1). Devant les postes de barre le skipper et son équipage ont toutes les manœuvres sous la main (2). La nacelle en aile de mouette est moulée d'une pièce avec les demi coques intérieures (3).

The aft platform immersing for the tender can even carry... a seaplane ULM, in option (1). In front of the helm stations, the skipper and his crew have all the commands to hand (2). The gull-wing shaped bridge deck is moulded in one single piece with the interior half-hulls (3).





1

Deux marches conduisent de la plateforme arrière aux larges passavants (1). Le toit rigide qui prolonge le flying bridge survole tout le pont arrière (2).

Two steps lead from the aft to the large catwalks (1). The hardtop extending the flybridge covers the aft deck (2).



2

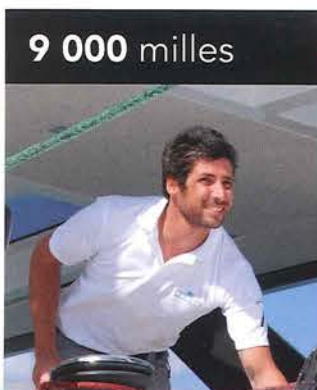
le flying bridge. L'escalier en colimaçon qui avait essuyé quelques remontrances lors de la première présentation du bateau a été revu et amplement sécurisé. C'est là haut, très haut, que règnent en maître skipper et équipage. Trois hommes en tout pour barrer et manœuvrer jusqu'à 800 mètres carrés de toile. Pour l'heure, le vent soufflant à plus de 25 nœuds, nous nous contenterons d'une trinquette sur l'étai arrière avec un ris dans la grand-voile. Comment ici ne pas saluer humblement l'intelligence de ce flying bridge offrant sur son pavois avant cinq gros winches électriques Harken et deux barres à roue agrémentées de l'indispensable console électronique et instruments moteur. Vue imprenable sur la voilure et l'ensemble du bateau, toutes manœuvres à portée de main et, cerise sur le gâteau, les trois-quarts de ce pont supérieur demeurent consacrés au bonheur des passagers. Coussins, sofas, banquettes, table, cuisine, plancha pour un divin farniente en altitude, loin des embruns et bien à l'ombre du soleil de midi sous un hard top amplement vitré. A noter que seules les écoute de spi asymétrique passent par des poulies de pont. Aussitôt la toile envoyée, un sillage tumultueux

se forme derrière la coque sous le vent. Les carènes en lames de couteau ne sont pas au programme. Il faut bien porter les quelques soixante-dix tonnes et assumer les aménagements. Il n'empêche, en quinze secondes l'aiguille du speedo flirte avec les 10 nœuds au près bon plein par un vent réel oscillant entre 24 et 26 nœuds. A la barre, le skipper jubile : "regardez, on a tout sous les yeux, tout sous la main, rien ne peut nous échapper et la vue sur la mer est aussi imprenable que sécurisante." Et le marin d'ajouter avec un sourire désolé : "le seul ennui, c'est que pour examiner la tête de mât, il faut les jumelles." Il est vrai que le flying bridge impose à la bôme de passer très haut d'où un mât rallongé pour hisser haut la grand-voile à corne de plus de 200 m². Il en résulte un tirant d'air de 36 mètres. Ce mât en aluminium signé Sparcraft traverse le rouf du carré pour reposer sur une poutre transversale dans le fond de la nacelle en aile de mouette. Au chapitre du gréement, Marc Van Peteghem précise que "Le SEVENTY 7 bénéficie des avantages du gréement reculé, maintenant adopté sur tous les Lagoon au profit de la performance mais aussi de la facilité de manœuvre, particulièrement importante sur une grande et puissante unité." Certes, pour avoir été dessiné par les maître incontestés du multicoque de course océanique, ce cata n'en a pas pour autant vocation à faire tomber des records mais, comme le résume très simplement Vincent Lauriot Prévost "On peut faire de la voile." Après 9 000 milles à la passerelle, le skipper Nicolas Rousseau ne le contredira pas, loin s'en faut (voir encadré). On peut indéniablement prétendre à une moyenne de 10 à 12 nœuds en croisière et l'on appréciera de surcroît l'aisance des virements de bord. Enfin, l'angle de remontée au vent se révèle correct pour un catamaran, grâce aux ailerons fixés sous les quilles et aux voiles Incidence de fort belle coupe. Mais souvenons nous de la parole d'architecte : "Le point de départ, c'est la vie à bord." A cet effet, les volumes habitables ont été savamment optimisés. Coques larges et hautes, nacelle aile de mouette avec redans, rouf important... mais tout cela dans les limites imposées par une indispensable élégance. Résultat : deux cents mètres carrés habitables et fort intelligemment aménagés.

Le cockpit tout d'abord, ou plutôt cette immense plage arrière prolongée jusqu'à la mer par deux somptueux escaliers de teck qui encadrent la plate-forme mobile de l'annexe. Une large baie vitrée conduit au carré. Ne dirait-on pas plutôt "living

Dans le salon s'ouvre une porte vers le cockpit avant et les trampolines, lieux de détente absolue pour tous.

The saloon opens onto the cockpit and the trampolines, the perfect place to relax.



9 000 milles



détails techniques à la faveur de ce galop d'essai. A notre grande satisfaction, bien peu de choses ont dû être revues. Pour résumer : sécurisation par une nouvelle rampe de l'escalier d'accès au flying bridge et renforcement de quelques fixations d'accastillage. L'océan fut calme durant ce voyage. Les choses sérieuses se sont présentées dès la traversée de la Méditerranée de Cannes à Gibraltar. Par 45 nœuds de vent d'Est, nous avons tout parcouru en fuite à douze ou treize nœuds sous génois ou trinquette. L'Atlantique s'est révélé très coopératif jusqu'à l'approche de Miami. Là nous avons essuyé des vents de plus de 50 nœuds avec des creux de trois mètres. Bien sûr le bateau était un peu secoué mais aucun souci majeur n'est apparu. J'ai même apprécié à cette occasion l'étonnante rigidité de la structure. En conclusion, ce catamaran a gagné toute ma confiance et, malgré son poids et son volume, il se montre capable de démarrer vite dans le petit temps. Ce qui est la qualité essentielle des bons voiliers. Certes l'adrénaline procurée par les multicoques de course n'est pas au rendez-vous mais ce n'est pas là sa vocation. Nous avons tout de même atteint une fois 19 nœuds dans un départ au surf !"



room" ? A tribord le salon, à bâbord la salle à manger, au centre le bar et, tout à l'avant, un espace navigation pourvu de deux écrans, deux discrètes manettes des gaz et un non moins discret joystick, en guise de barre pour les improbables jours de mauvais temps. Tout cela baigne dans une ambiance délicieuse de douce lumière et de matériaux aussi nobles que bien travaillés. Là, le designer intérieur Massimo Gino, de Nauta Design, a fait merveille. Placages de chêne gris brossés pour les meubles, habillage cuir et tissus pour les cloisons s'harmonisent à merveille aux tons chauds des planchers en Wengé. Point de tape à l'œil ni d'excès dans cet intérieur. Juste du bon goût et nombre de bonnes idées, comme cette porte vitrée donnant accès au grand et profond cockpit avant, un refuge de rêve dans la douceur des alizés... Le luxe se poursuit ainsi jusqu'aux cabines d'invités, toutes deux offrant une vue mer imprenable depuis leur lit queen size. Chacune disposant par ailleurs d'un bureau et d'une salle de bain quatre étoiles. La cuisine et la cabine d'équipage occupent la moitié arrière de la coque bâbord dans la version "trois cabines" de notre essai. Doit-on préciser que la table de la salle à manger pouvant recevoir huit à dix convives à bord de cette unité susceptible de prendre

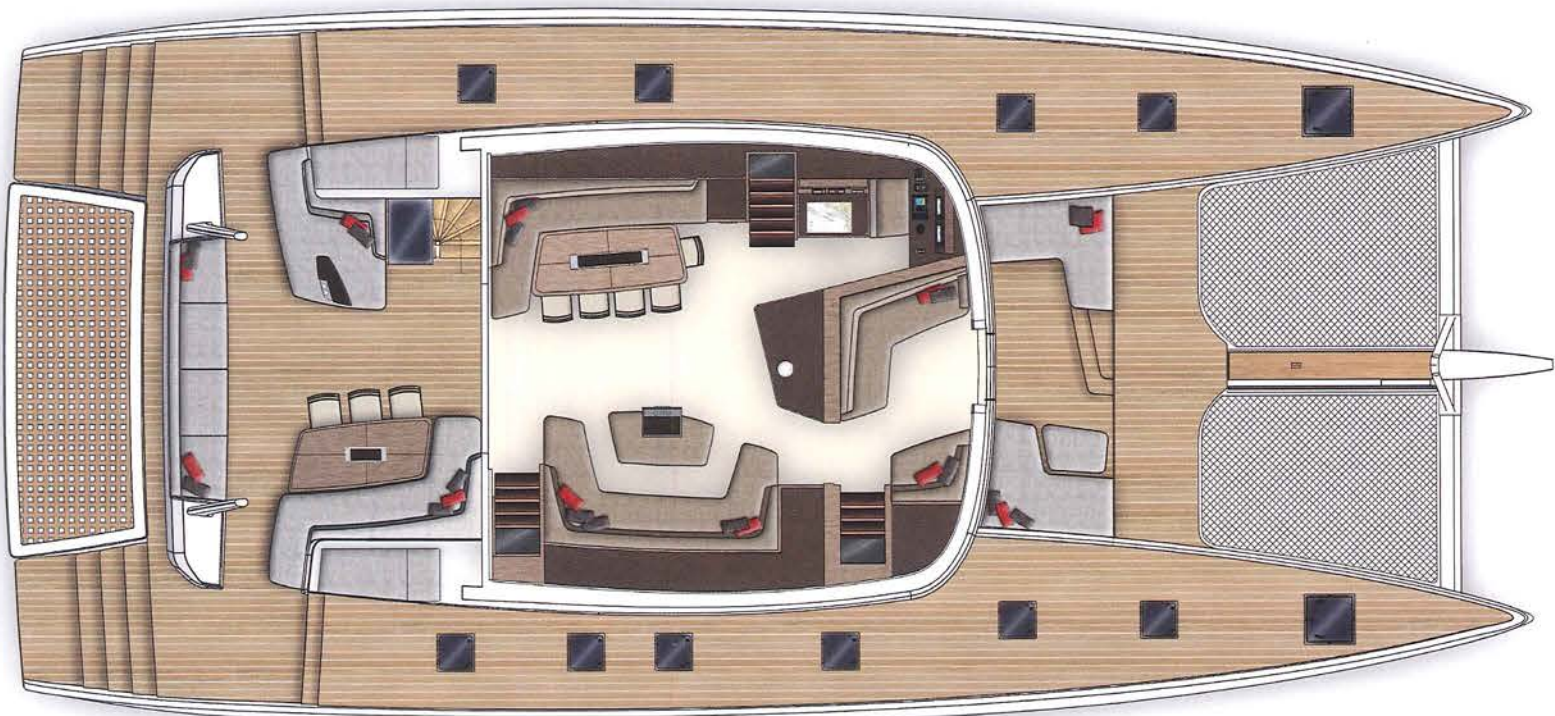
la mer pour de longues traversées, la cuisine se trouve à la hauteur de la tâche. Comme en tout point du bateau, chaque détail a été conçu pour rendre la vie simple dans un cadre élégant. Au chapitre de l'hédonisme, - poussons enfin la porte de la cabine du propriétaire. Assurément le temps fort de cette symphonie en plaisir majeur. 20 m² moquettes et lumineux à souhait pour une cabine de rêve, avec dressing et salle de bains cinq étoiles. Point d'orgue dont s'enorgueillit à raison le chantier bordelais : un pan entier du bordé s'ouvre à l'aide d'une télécommande pour déployer au pied du lit une grande plage toute de teck parée, soixante centimètres au dessus des flots bleus... Inutile de préciser que toutes les précautions et technologies possibles ont été invitées au chevet de cette audacieuse coquetterie. Ainsi, tant que la porte demeure ouverte, tous les écrans du bord, du flying deck au poste de commande du carré affichent un énorme avertissement. Quant au dispositif de fermeture, il n'a rien à envier aux coffres forts de la Banque de France. Assurément, le chantier Lagoon, créé en 1986, affiche avec cette unité un fleuron au succès assuré, comme en témoignent encore les coups de coeur suscités au tout récent Boat Show de Miami.

Boudoir, salon, salle à manger et quartier navigation gravitent autour du bar derrière les immenses baies vitrées du carré (1). Deux lavabos pour la salle de bains cinq étoiles de la cabine du propriétaire (2). Point d'orgue : un pan entier du bordé s'ouvre dans la cabine propriétaire pour offrir une plage privée au dessus des flots (3).

////////////////////////////////////

Boudoir, saloon, dining room and a navigation area are gathered around the bar behind the saloon large bay windows (1). Two sinks for a five-star master bathroom (2). A pride: a whole section of the plating of the master opens onto a private beach above the blue streams (3).





Longueur hors tout : 23,28 m
Flottaison : 22,60 m
Largeur : 11 m
Tirant d'eau : 1,90 m
Tirant d'air : 36,60 m
Déplacement léger : 56,8 t
Grand-voile à corne : 205 m²
Grand-voile lattée : 192 m²

Génois : 130,40 m²
Trinquette : 81 m²
Code 0 : 208 m²
Spi asymétrique : 458 m²
Motorisation : 2 x 230 ch.
Gazole : 2 800 l
Eau douce : 1 600 l
Versions : 3, 4 ou 5 cabines

Prix : 4 340 147 euros HT
Architecte naval : VPLP Design
Stylisme extérieur : Patrick Le Quément
Design intérieur : Nauta Design
Constructeur :
 Lagoon Catamarans Groupe Bénéteau
 (Bordeaux)

*Vitesse de croisière conseillée

“SHE HAS IT ALL TO MAKE US LOVE NAVIGATION,”



Lagoon SEVENTY 7

With this twenty-two metre unit launched in 2016, Lagoon has gone far in its quest for excellence. The tenors of architecture, design and all other trades were all invited to participate to the brand flagship and to make her a model of perfection, immediately praised by a dozen firm orders after her debut at the autumn fairs.



The first glance is always the strictest when judging a sailboat, so let's not hesitate to say that such a high freeboard leaves speechless. Especially since the pontoons of the Coconut Grove Marina, in Miami, our meeting point for this sea trial, are particularly low on water. This shimmering wall made of an immaculate gel-coat, discreetly underlined by four beaches in smoked glass, is clearly reminiscent of a mega-yacht whose proportions cannot be appreciated without some recoil. Slightly inverted bows, a moderate hogged sheer, a saloon enclosed by high bay windows and extending into the cockpit sheltered by an elaborated long roof... all of this

topped by a flybridge close in size to an upper deck. With so much audacity, this yacht could have looked like a tiered cake if it were not for the intervention of an exceptional designer. After a long and successful career at Ford, Volkswagen and Renault, Patrick Le Quément, the father of Twingo, threw himself heart and soul in yachting. In collaboration with the architecture studio VPLP, he studied then integrated the universe of the future Lagoon before expressing his art of lines and curves to confirm his vision of the SEVENTY 7 : a strong character rather than a classic beauty. "We wanted from the very beginning to turn this catamaran into a boat

where design naturally fits without looking like an outsider. First, her architecture had to be valued by her proportions since in design all starts with balanced proportions. We wanted to avoid the manipulation we call "putting lipstick on a pig" in my former car designer jargon..." This is when Yannick Leroux, the project manager who coordinated during 18 months the gestation of the flagship, stepped in : "the architect ensures the boat is sound and properly built, but also marine and seaworthy. In short, he has to make sure the project remains a boat during its development". On the drawing board side, Vincent Lauriot-Prévost, co-founder of VPLP, remains true



1

to his famous incisive speech and identifies the limits between design and architecture : "the designer does not care if it floats or moves forward". Equally blunt, Marc Van Peteghem explains in two words the SEVENTY's philosophy : "Life on board is the starting point". We will see that this "starting point" always remained on sight but in the meantime, as we board for the tropical waters of Miami, the main question remains : how can this giant sail ? With two John Deer "marinized" by Nanni. Twin 230 horsepower. Nothing but the best !

Such a cavalry, associated with two propellers placed at about 9 metres apart and backed up by a bow thruster, ensures relaxed manoeuvring. Out of the Coconut Grove marina, the catamaran covers at 8 knots the channel to Biscayne Bay. Regarding acoustic, the engine remains rather audible on the cockpit, but once in the saloon, the rumbling becomes distant and we can only praise the absence of vibrations. In the cabins, you have to listen carefully to distinguish a distant purr. This introduction is redolent of the attention given to both

the design and the construction of this Lagoon. Let's head back to the open air and then to the flybridge. The spiral staircase, which had received some critics during the initial presentation, was revised and amply secured. Up there, skipper and crew reign. Three men are required to helm and handle up to 800 m² of sail area. But, for the time being, as the wind blows at 25 knots, we will merely rely on a staysail with one reef in the mainsail. Hard not to acknowledge the cleverness of this flybridge that features on its front bulwark five large electric winches

9 000 nautical miles

At 34 year-old, Nicolas Rousseau is Lagoon delivery coordinator. This is why he was in charge of the preparation of the boat and her conveyance from Bordeaux to Cannes and then from Cannes to Miami. He shared with us the highlights of this 9000 miles offshore journey: "Usually, we are three permanent crew members to go to Cannes, but it seems valuable to me to bring along the largest number of people involved in the conception of the SEVENTY 7. We were ten, including some executives, a carpenter, an electrician and a plumbing specialist here to validate or improve some technical details during this test run. To our great satisfaction, only a few things needed to be rectified, such as securing of the flybridge staircase with a new access ramp and consolidation

of the fittings fastening. The ocean was calm on this trip. Things first got serious during the crossing of the Mediterranean from Cannes to Gibraltar. With 45 knots of east wind, we scudded at 12 or 13 knots under genoa or staysail. The Atlantic was then cooperative until the approach of Miami where we faced winds above 50 knots and three-metre high waves. The boat was naturally shaken but there were no major concerns. I even appreciated her surprising structure rigidity. In conclusion, this catamaran has earned my utmost confidence and despite her weigh and volume, she can start fast in light winds. This is the essential quality of good sailboats. Obviously, we did not have the adrenaline rush caused by racing multihulls but this is not her vocation. We still reached once 19 knots with a start in rush!"

Un escalier ergonomique de huit marches mène à la cabine du propriétaire (1). Plus de 35 m² dédiés au confort avec dressing, salle de bains king size et vue mer imprenable, nous sommes dans la cabine armateur (2).

The eight steps of this ergonomic staircase lead to the master (1) More than 35m² dedicated to comfort with a dressing, a king size bathroom and a breath-taking sea view: this is the master cabin (2).

(Harken) and two helms with the essential electronic console and engine instruments. In addition to a fantastic view on the sails and the boat, plus all the manoeuvres at hand, three quarters of this upper deck is dedicated to the happiness of passengers. The icing on the cake ! Cushions, sofas, table, kitchen and plancha for a divine farniente at altitude, far from the spray and protected from the midday sun by a mainly glazed hardtop. Note that only the sheets of the asymmetrical spinnaker are driven by deck pulleys. As soon as the sail is hoisted, a tumultuous wake forms behind the downwind hull. There is no knife-blade hull here, since she must be able to carry about seventy tons and assume her arrangements. However, the speedo flirts with 10 knots

in only fifteen seconds on a close-hauled full and by a real wind oscillating between 24 and 26 knots. At the helm, the skipper jubilates : "look, everything is before our eyes, everything is within reach. Nothing can escape us and the sea view is as breathtaking as it is reassuring." Before adding with a sorry smile : "The only trouble is that you need binoculars to look at the masthead". It is true that the flybridge requires a very high boom hence a longer mast to hoist the 205m² square top mainsail, which results in a 36 m air draft. Created by Sparcraft, this aluminum mast goes through the saloon roof to sit on a transverse beam on the bottom of the gull-wing shaped bridge deck. As for the rigging, Marc Van Peteghem underlines that "SEVENTY 7 enjoys the advantages of the recessed rigging now adopted on all Lagoons to favour performance and an excellent maneuverability, important on a large and powerful unit". Designed by undisputed masters of offshore racing multihulls, this catamaran does not intend to be a record-breaker. As Vincent Lauriot-Prévoist simply summarized : "she can sail". After 9,000 miles, the skipper Nicolas Rousseau will definitely not contradict him (see box). She can undoubtedly claim an average of 10 to 12 knots in cruising, in addition to a valuable ability to tack. Finally, the upwind angle is correct for a catamaran, thanks to the fins fitted under the keels and to the perfectly cut Incidence sails. But let's remember the word of the architect : "life on board is the starting

point". To this end, the living volumes were skilfully optimized. Large and wide hulls, a stepped gull-wing shaped bridge deck, a prominent deckhouse ... all within the limits commanded by an essential elegance. This results in 200m² of cleverly laid-out living areas. Let's start with the cockpit or rather this huge aft beach that extends over the sea thanks to the two sumptuous teak stairs framing the tender platform. A large bay window leads to the saloon. Shall we not say "living room" instead ? The saloon is on starboard ; the dining room on port side ; on its centre is the bar while a forward navigation area features two screens, two discreet throttles and an equally discreet joystick that will act as an helm during unlikely days of bad weather. All is bathed in a delicious atmosphere of soft light and noble and polished materials. There, the interior designer, Massimo Gino of Nauta Design, did wonders. The furniture in brushed gray oak veneers, leather upholstery and partitions in fabrics are in perfect harmony with the warm tones of the Wenge floors. Nothing fancy nor excessive in this interior. Just good taste and great ideas, such as this glazed door opening onto the vast forward cockpit, a dream refuge in sweet trade winds... This luxury continues on the two guest cabins with their stunning sea view from the queen bed. Each room also has an office and a four-star bathroom. On our three cabins layout, the kitchen and the crew cabin occupy half of the aft port side hull. Shall we precise that this unit prone to long journeys also features a dining room table for eight to ten guests and a suitable kitchen ? On board, every detail was designed to make life easy in an elegant setting. In terms of hedonism, let's finally open the door of the owner's cabin. This is undoubtedly the culmination of this symphony in major pleasure. A 20 m² carpeted and luminous dream cabin with a five-star dressing and bathroom. It also presents a unique feature that the Bordeaux-based shipyard can be proud of : an entire section of the plating opens, thanks to a remote control, to create at the foot of the bed a large teak beach, just sixty centimeters above the blue streams ... Needless to say that all the precautions and technologies were called to the bedside of this audacious coquetry. So, when the door is open, all the screens, from the flybridge to the cabin control station, display a massive warning. As for the closing device, it can compete with the safes of the Banque de France. Undoubtedly, the shipyard Lagoon, created in 1986, offers with this unit a successful jewel, as can attest the many "coup de cœur" she created during the Miami Boat Show ■

