

~ MOTOR & SAILING YACHTS ~

YACHTCLASS

N°16 / MARS - AVRIL - MAI 2019



BILINGUAL MAGAZINE

SPECIAL CATAMARANS VOILE & MOTEUR

A L'ESSAI

Pearl 95

Privilège Serie 7

Sirena 58

YACHTING IN MONACO

- Cala del Forte
- L'Anse du Portier
- Primo Cup
- Yotha : Plate-forme digitale pour le yachting
- Symposium environnemental

ON BOARD

Rossinavi
Flying Dagger

© Jim Scheiner

L 13383 - 16 - F: 9,00 € - RD

BEL/LUX 9,90 € - CH 14,4 FS - ESP : 9,9 €









2

Aucune gîte dans les courbes rapides, et une maniabilité intéressante pour ce presque 30 mètres (1). Le spectaculaire poste de pilotage intérieur, avec son pare-brise panoramique (mais segmenté) et son "glass bridge" divisé en quatre grands écrans. A droite, les joysticks commandant les propulseurs d'étrave et de proue (2).

No heel in fast turns and an interesting manoeuvrability for this nearly 30 metres yacht (1). The pilothouse, with its panoramic windshield and its four-screen "glass bridge", is impressive. On the right, the stern and bow thrusters joystick controller (2).

Al'image de celle de ses concurrents britanniques - les récentes productions de Sunseeker (95 Yacht) ou Princess (Y85) - les lignes du **Pearl 95** expriment un certain dynamisme. Elles sont aussi un prolongement esthétique cohérent des deux précédentes créations, les **Pearl 65** et 80 pieds. L'effet de gamme est ainsi instauré, au travers d'une collaboration suivie avec les studios d'architecture et de design de Bill Dixon (carène et superstructures) et Kelly Hoppen (intérieur). On retrouve, d'un modèle à l'autre, une parenté de style dont émane une identité forte. Avec 15 pieds de plus que l'opus précédent, le **Pearl 95** atteste de la montée en puissance du chantier de Warwick (Angleterre) qui entend se positionner dans l'univers de la grande plaisance. Bien que construits à Xiamen, en Chine, les yachts Pearl sont rapatriés au sein du chantier anglais pour le travail de finition, concernant le mobilier, les parquets et les revêtements divers (à l'exception du marbre). Toutefois, "l'œil" anglais n'est jamais bien loin du gros œuvre délocalisé à l'Empire du Milieu : "En Chine, nous déléguons deux responsables de la construction qui se relayent tous les

15 jours, afin de contrôler la qualité du travail effectué" souligne **Iain Smallridge**, responsable du management chez Pearl Yachts Ltd. Et, il n'y a pas à dire, ce 95 pieds que nous sommes allés essayer à Palma de Majorque, séduit dès le premier regard. La qualité perçue est digne des meilleures réalisations, et l'exploitation des volumes optimisée. Dès l'embarquement, la sensation de luxe et d'espace s'impose à vous, que ce soit à l'extérieur, dans le cockpit, sur le fly, sur le pont avant, ou à l'intérieur, avec la perspective offerte par la grande réception ou la spacieuse cabine armateur, positionnée en avant de celle-ci sur le pont principal.

■ QUATRE OU CINQ CABINES PASSAGERS ?

Ce type d'architecture est devenu assez courant à l'orée de 100 pieds. Soit, une cabine armateur située sur le pont principal, en prolongement de l'espace réception, à l'avant des superstructures, et une timonerie de type "semi-raised pilothouse" située sur un demi-niveau entre la master et le flybridge. Les cabines invités sont, comme attendu, toutes logées dans la coque, au pont inférieur, et offrent une hauteur sous barrots (Hsb) de



78





3

Le flybridge est vraiment un lieu de détente remarquable avec ses nombreuses banquettes, son bar et son jacuzzi. Et les transats, avec vue imprenable sur la mer, seront fort appréciés (1 et 2). Le carré de cockpit spacieux et flanqué de deux escaliers pour la baignade aura aussi ses partisans (3).

The flybridge is a remarkable relaxation area with its many sofas, its bar and jacuzzi. The deckchairs, with their breathtaking sea view, will be appreciated (1&2). The cockpit al fresco area is surrounded by two staircases leading to the bathing area (3).

2,01 m (salles d'eau : 2,00 m). Commençons notre visite par le bas, terme qui n'a ici rien de péjoratif, au vu du confort alloué aux "guests", soit une grande cabine "VIP" et deux twins, chacune étant éclairée par de larges vitrages de coques et pourvue d'une salle d'eau privative, luxueusement habillée de marbre blanc. La cabine VIP est bien sûr traitée "pleine largeur", son grand lit étant adossé à la cloison qui sépare le dressing des sanitaires. En avant des cabines invités, c'est le domaine de l'équipage, comprenant un carré en L avec TV, en regard de la cabine du capitaine et de sa salle d'eau personnelle, les deux autres cabines avec lits superposés se partageant un cabinet de toilette. Le confort des huit passagers du **Pearl 95** peut donc être assuré par six membres d'équipage ! Mais, **Pearl Yachts** propose les d'aménagements plus "charter", avec en lieu et place de la cabine VIP, deux cabines d'invités à lit double intégrant chacune une salle d'eau. Un niveau plus haut se trouve le living-room avec son salon et sa salle à manger en open space. L'endroit est on ne peut plus lumineux avec de grandes baies vitrées dont deux (une sur chaque bord) s'ouvrent en grand, électriquement. Le chantier n'a pas fait les choses à moitié puisque ces doubles portes fenêtres grimpent de quelques centimètres avant de s'ouvrir,

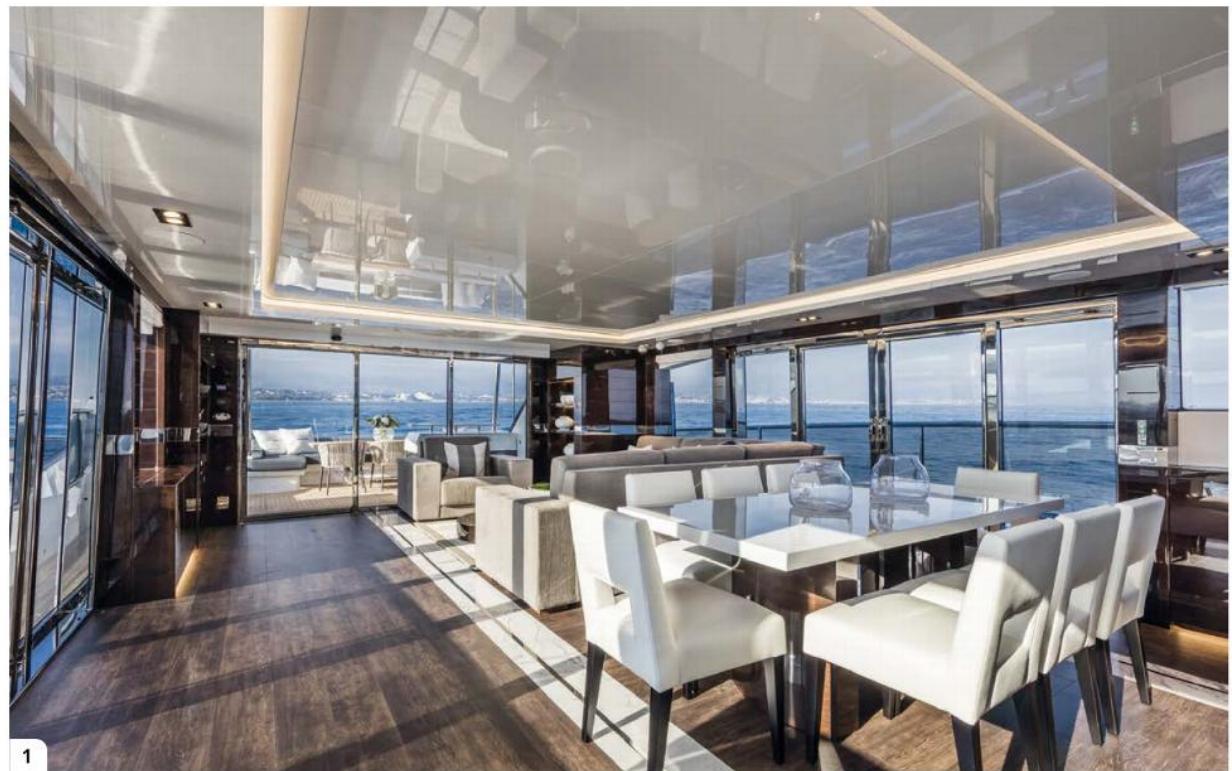
leur base étant encaissée dans le pont pour assurer une parfaite étanchéité au cas où, par mer forte, des paquets de mers balayeraient les coursives. Celle qui mène à la suite de l'armateur, est bien sèche et propose des WC de jour, un grand dressing, une belle coiffeuse et des meubles de rangement. Mais, ce qui fait l'originalité de cette cabine (Hsb : 1,98 m, lit de 195 x 185 cm), où le lit est adossé à la salle de bain (Hsb : 2,02 m) avec douche et baignoire, est la grande baie vitrée frontale qui donne sur le pont avant. Pour la décoration, Kelly Hoppen propose trois ambiances, au choix. Celle de ce premier **Pearl 95** fait appel à une profusion de bois sombre verni, de laque blanche pour les plafonds, de marbre blanc pour les salles de bain, et d'acier inox poli pour les huisseries. Il en ressort une impression de luxe omniprésent, mais qui pourra sembler un peu trop brillant aux yeux de certains.

FARNIENTE SUR LE PONT ? L'EMBARRAS DU CHOIX !

Cinq marches plus haut, on accède à la timonerie. Le poste de barre, en position centrale, bénéficie d'une grande centrale de navigation Applied Marine, façon "glass bridge". Assis dans le fauteuil en cuir, le pilote

ne jouit pas d'une bonne visibilité vers l'arrière, debout c'est mieux... Le grand pare-brise incliné et cloisonné est spectaculaire, mais là encore, la visibilité n'est pas optimale. Encore cinq marches et l'on débouche sur le flybridge dont le toit bâché à réglage électrique peut, au choix, laisser passer le soleil ou abriter aux heures chaudes les convives attablés au salon de pont ou accoudés au bar à déguster les grillades du barbecue. A moins qu'ils ne préfèrent se prélasser dans le jacuzzi ou sur les transats, desquels la vue plongeante sur la mer ne se refuse pas. Ou bien, que la quiétude du salon de cockpit soit le meilleur choix, avec son accès direct à la baignade à partir de l'immense plage arrière immergée, prolongée par deux plates-formes se déployant des flancs arrière du bateau au ras des flots, tandis que l'on sirote un cocktail servi au bar du beach-club... Encore que le grand salon de pont avant, "sculpté" dans la superstructure, et équipé d'un bimini, n'est pas dénué de charme pour les passagers désirant humer l'air du large, en navigation...

Simon, le capitaine, secondé par sa femme Kursty, a sonné le réveil des gros diesels MTU. Dans la marina, au ralenti, les gros V16 sont tout juste audibles, témoignant de la bonne insonorisation de la cale moteurs. Nos mesures de sons au régime de 2 000 tr/min,



1



2

à 18 noeuds, vont confirmer cette impression avec 63 décibels dans la timonerie, 70 dans le salon et 64 dans la cabine principale. A distance suffisante de la jetée, nous poussons les leviers de gaz. Les deux grosses hélices animées par les 32 cylindres MTU brassent énergiquement les flots, mais il faut tout de même 45 secondes pour voir 20 noeuds s'afficher sur l'écran de la centrale de navigation Raymarine/Garmin du flybridge. A ce chrono modeste, il faut peut-être chercher du côté des transmissions V-drive (CGR), dont le renvoi d'angle supplémentaire absorbe une certaine puissance. Seul bémol lors de notre essai, les quelques vibrations que nous avons ressenties au niveau de la casquette du flybridge, au régime de croisière à 2 000 tr/min... Un choix d'hélices à parfaire, selon le capitaine.

■ UN NAVIRE FACILE À MANŒUVRER

Pour le reste, nous n'avons constaté que du positif, à commencer par le confort en navigation. Certes, la mer était bien calme (clapot de 50 cm et vent de force 3), mais nous avons effectué plusieurs passages sur notre propre sillage (environ 1 m), en l'attaquant sous des angles différents, sans ressentir le moindre impact significatif. La carène opère en souplesse, et la barre se montre à la fois précise et réactive aux changements de cap ou dans les virages, quel que soit le rayon de braquage. Au régime maxi de 2 430 tr/min, notre vitesse s'établit à 26 noeuds, avec les réservoirs pleins et 12 personnes à bord, un résultat proche des prévisions du chantier (28 noeuds). On pourra encore gagner deux noeuds, en optant pour la motorisation maxi soit deux MTU de 2 600 ch. Par contre, cette augmentation de puissance risque de se faire au détriment de l'autonomie qui, selon nos calculs avec une marge de 10% de sécurité, atteint 258 milles à 22,5 noeuds... A l'opposé, il est possible de se contenter d'une puissance inférieure puisque le chantier propose, en standard, une paire de Caterpillar C12 de 1 925 ch. Autre motif de satisfaction, la capacité du bateau à éviter sur place rapidement, sur les inverseurs, sans même recourir aux propulseurs de proue et de poupe qui permettent d'augmenter encore la vitesse de rotation. Important pour les manœuvres de port, lorsque le trafic ou le vent obligent à manœuvrer sans délai...

Le chantier du Warwickshire espère produire deux 95 pieds cette année, et trois l'année suivante. Un objectif qui semble tout à fait réalisable car ce yacht détient de sérieux atouts pour séduire, les armateurs particuliers comme les compagnies de charter.



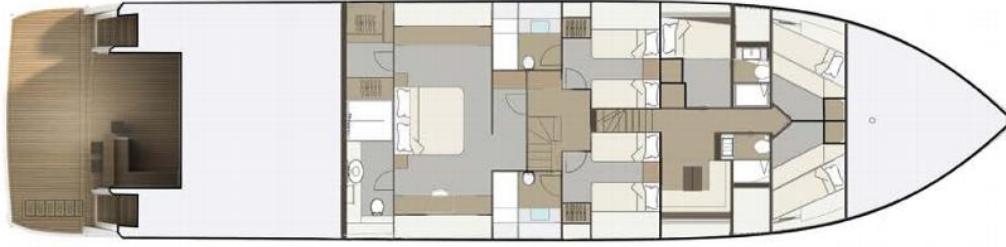
3

L'espace n'est pas compté à bord du Pearl 95, que ce soit dans le living-room (1), la suite armateur (2), la coursive distribuant les cabines invités (3), ou la salle de bain propriétaire qui dispose d'une douche et d'une baignoire (4).

The Pearl 95 offers spacious volumes, be it in the living room (1), the master suite (2) or the corridor leading to the guest cabins (3), or the master bathroom with its shower and bathtub (4).



4



Rendement

(V/C)

0,050

Vitesse

(nœuds)

13,7

**Régime
1 500
(tr/mn)**

453

Autonomie

(milles)

Consommation

(l/h)

272

Rendement

(V/C)

0,038

Vitesse

(nœuds)

15,5

**Régime
1 750
(tr/mn)**

354

Autonomie

(milles)

Consommation

(l/h)

404

Rendement

(V/C)

0,028

Vitesse

(nœuds)

18,2

**Régime
2 000
(tr/mn)**

254

Autonomie

(milles)

Consommation

(l/h)

644

Rendement

(V/C)

0,029

Vitesse

(nœuds)

22,5

**Régime
2 250*
(tr/mn)**

258

Autonomie

(milles)

Consommation

(l/h)

784

Rendement

(V/C)

0,028

Vitesse

(nœuds)

26,0

**Régime
2 430
(tr/mn)**

248

Autonomie

(milles)

Consommation

(l/h)

942

Longueur hors-tout : 29,20 m

Largeur : 6,70 m

Tirant d'eau : 2,00 m

Déplacement à mi-charge : 95 t

Réservoir carburant : 10 000 l

Eau douce : 1 600 l

Matériaux : polyester Vinylester et Epoxy bi-axial et multi-axial renforcé

Motorisation : 2 x MTU 16V M96 diesel

Puissance : 2 x 2 400 ch

Vitesse maxi : 26 nds

Autonomie à 22,5 nds : 258 milles

Prix : à partir de 5 500 000 € H.T.

Architecte naval : Dixon Yacht Design

Designer extérieur : Dixon Yacht Design

Designer intérieur : Kelly Hoppen

Constructeur :

Pearl Yachts Ltd (Warwick - Angleterre)

Importateur : Berthon France

(Mandelieu La Napoule)

PEARL 95

“ HARD TO OFFER MORE ON A YACHT UNDER 30 METRES ”

Such a nice exercise in style the new flagship of the British shipyard! Her deck layout reflects a great control of spaces, both outside and inside, ensuring both maximum comfort and a high level of functionality. Luxury, sweetness of life and seaworthiness harmoniously coexist on this 95 foot.



Like her British competitors – the recent Sunseeker 95 Yacht or the Princess Y85 - the Pearl's silhouette reflects some dynamism. She is also in the same aesthetic vein than her two older sisters, the Pearl 65 and 80. The shipyard is definitely creating a range effect, thanks to an ongoing collaboration with the architecture and design studios of Bill Dixon (hull and superstructures) and Kelly Hoppen (interiors). This stylistic kinship has a powerful identity. Fifteen feet longer than the previous opus, the Pearl 95 demonstrates the growing momentum of this shipyard based in Warwick (England), which intends to position itself in the world of luxury yachting. Although built in Xiamen (China), Pearl yachts are repatriated to the yard for finishing: furniture, parquet

and various coverings (excepted marble). Nevertheless, the shipyard always keeps an English "eye" on this structural work conducted in the Middle Kingdom: "We delegate two construction managers in China, working in turns of two weeks to control the quality of the work" explained Iain Smallridge, managing director of Pearl Yachts Ltd. We must admit, this 95 foot, we tested in Palma de Majorca, seduced us at first sight. Perceived quality is worthy of the best units, volumes were optimized. From the moment you board, the feeling of luxury and space prevails, be it outside - on the cockpit, flybridge, or foredeck - or inside, thanks to the perspective offered by the large reception area or the spacious master cabin, forward the main deck.

■ FOUR OR FIVE GUEST CABINS?

This type of architecture has been fairly common, when approaching 100 foot. The main deck consists in a forward master suite, in continuation of the reception area, and a semi-raised pilothouse on a half level between the master and the flybridge. As expected, the guest cabins are all located in the hull (headroom of 2.01 m, shower rooms: 2.00 m). Let's start our visit with this comfortable lower deck where are gathered a large "VIP" cabin and two twins, - all bathed in light via large portholes -, and their luxurious white marble en suite. The VIP is naturally full-beam and features a large bed positioned against the partition separating



Située au pont inférieur, la très confortable cabine VIP, occupe toute la largeur du bateau et reprend la même décoration que les installations du pont principal.

Below decks, the comfortable full-beam VIP cabin enjoys the same decoration than the main deck.

the room from the walking wardrobe and the bathroom. Forward the guest accommodation are the crew quarters, which feature a L-shaped saloon with TV, the captain's en suite cabin, plus two cabins with bunk beds and a shared bathroom. The comfort of the eight guests can thus be ensured by six crew members! Note that Pearl Yachts also proposes a "charter" layout, with two double-bed en suite cabins in lieu of the VIP. One deck higher, we find the main saloon, with its lounge and dining area. This place is bathed with light thanks to its fully glazed automatic bay windows. Note that the shipyard went to the length since these double patio doors raise by a few centimetres from their recessed base before opening, to ensure tight sealing during rough seas. On our way to the master suite, we discover a WC, a large dressing room, a beautiful dressing table and storage furniture. But the originality of this cabin (headroom: 1.98 m, bed: 195 x 185 cm) - where the bed is positioned against the partition separating the room from its en suite (headroom: 2.02 m) with shower and bathtub - lies in the large front window opening onto the foredeck. Regarding decoration, Kelly Hoppen proposes three atmospheres. The one on this first Pearl

generously uses dark varnished wood, white lacquer for the ceilings, white marble for bathrooms and polished stainless steel for the frames. It all creates a feeling of omnipresent luxury, that may seem too shiny to some.

FANCY LAZING ON A DECK? THE ONLY PROBLEM IS CHOOSING!

Five steps lead to the wheelhouse. The central steering station features a large Applied Marine's glass bridge navigation system. In his leather armchair, the skipper suffers from poor rearward visibility. It gets better when standing... The large raked and partitioned windscreen is spectacular, but here again, visibility is not optimal. Five more steps lead to the flybridge. There, the retractable soft canvas of the hardtop give the guests, around the saloon or at the bar enjoying barbecue grills, the option of shade or sun. Unless they opted for the aft jacuzzi or sunloungers, and the breathtaking view. The passengers can also choose the peaceful cockpit lounge, with its direct access to the large submersible bathing platform, which can be extended by the two buttresses folding out from the aft hullsides, or to sip

a cocktail at the beach club's bar... Note that the large foredeck salon, "sculpted" in the superstructure and fitted with a bimini, is also appealing for passengers wishing to smell the sea air in navigation... Captain Simon, assisted by his wife Kursty, sounded the reveille for the large MTU diesels. In the marina, in slow motion, the large V16s are barely audible, proving the adequate soundproofing of the engine room. It was also corroborated by our measurements at 2 000 rpm and 18 knots: 63 decibels in the wheelhouse, 70 in the saloon and 64 in the main cabin. We pushed the gas levers forward at a sufficient distance from the pier. Powered by the 32 German cylinders, the two large propellers energetically stirred the water. Yet it still took 45 seconds to see 20 knots on the flybridge's Raymarine/Garmin navigation system. This modest performance might be imputable to the V-drive transmissions (CGR), whose additional angular gearbox absorbs some power. The only downside of our sea trial was the few vibrations we felt on the flybridge structure at a cruising speed of 2 000 rpm... which, for the captain, can be fixed by a better choice of propeller.

AN EASY VESSEL TO MANOEUVRE

As for the rest, nothing but positive results, starting with comfort in navigation. Despite a calm sea (a 50 cm lapping and a force 3 wind), we were able to make several passages on our own wake (of about 1 m). We attacked it from different angles, without feeling any significant impact. The hull operates smoothly, and the helm is both precise and responsive to heading changes and turns, regardless of the turning radius. At a maximum speed of 2 430 rpm, we reached 26 knots, with full tanks and 12 people on board, a result close to the shipyard's expectations (28 knots). She can gain two more knots with the maximum engine configuration: two 2 600 hp MTU. Yet, a higher power will likely be detrimental to the range, which, according to our calculations (with a 10% safety margin) should reach 258 miles at 22.5 knots... Settling for a lower power is possible with the standard engine configuration and its pair of 1 925 hp Caterpillar C12. Finally, another source of satisfaction was the boat's quick capacity for avoiding manoeuvres on site, with the reversers, without even using bow and stern thrusters, which will also further increase her rotational speed. This is essential in port, when traffic or wind require to manoeuvre without delay....

The Warwickshire yard hopes to produce two 95 foot this year, and three in 2020. This objective seems achievable since this yacht has serious assets to seduce both private owners and charter companies ■

Les quartiers d'équipage, traités avec une note de bois clair, sont accessibles via un escalier qui leur est propre (1). En contact direct avec la salle à manger de la réception, la cuisine affiche un équipement très complet (2). En tête du sundeck, le poste de pilotage secondaire n'a pas grand-chose à envier à celui de la timonerie (3).

The crew quarters, designed in light woods, have their own private companionway (1). Adjacent to the dining room, the galley features a complete equipment (2). On the sundeck, the helm station has nothing to envy the wheelhouse (3).

