

YACHTCLASS

N°5 / JUIN - JUILLET - AOÛT 2016

BILINGUAL MAGAZINE

DOSSIER

**ARE YOU READY
TO HAVE FUN ?**

TOYS

Voler, glisser, plonger...

**YACHTING
IN MONACO**
PAGE 147

TESTS

Riva 88' Domino Super

Azimut 72' Fly

■ Sunrise Irimari 63 M

Lürssen Yachts Kismet 95 M

Wider 150' Genesi

Chantier naval

Ocea Yacht

Designer

Alberto Mancini

L 13383 -5- F: 9,00 € - RD

BEL/LUX 9.90 € - CH 14.4 FS - ESP : 9.9 €





Déficit de notoriété ? La France n'a certes pas l'aura des pays constructeurs d'unités de plus de 20 mètres comme l'Italie, les Pays-Bas ou encore l'Allemagne... mais de là à en nourrir un complexe d'infériorité, ce serait oublier bien vite des chantiers comme JFA, Couach Yachts, Piriou, Prestige et, notre sujet de ce trimestre, Ocea. Oui, les français savent fabriquer des yachts dont le but ultime n'est pas de parader dans les spots du yachting mais plutôt de courir les mers et les océans... des bateaux hauturiers, fiers de l'être, dont la majorité ne sauraient passer une saison sans couvrir des milles en plusieurs centaines. A l'instar des unités Ocea dont certaines, à peine baptisées, n'ont pas hésité à s'engager dans un tour du monde, sans prétention aucune, elles en avaient la capacité et elles le démontrèrent avec talent. Dans ce numéro de Yacht Class, nous vous dévoilons le futur du chantier des Sables d'Olonne, soit trois nouvelles familles de yachts de 30 à 60 mètres qui visent haut, tant en matière de design extérieur qu'au niveau des qualités marines. Cet intérêt pour les pourfendeurs des mers ne doit cependant pas nous écarter de notre mission de "généraliste" du yachting dont celui de vous embarquer à bord d'un 95 mètres, Kismet de Lürssen, pour y découvrir une décoration à couper le souffle. "Extravagante", penseront certains, avis que nous ne sommes pas loin de partager mais du coup à la découvrir on prend un risque, celui d'entrer trop facilement dans un domaine très privé dont on ressort quelque peu "bousculés" dans ses idées de design. On ne peut cependant que s'incliner devant l'énorme travail, que dis-je, un travail de haute volée, réalisé par des artistes et des artisans très qualifiés. A bord de Kismet le mot modestie est persona non grata, il suffit de s'en souvenir..



A lack of recognition ? France does not have the aura of the other countries producing units over 20 metres such as Italy, the Netherlands or Germany... but before building up an inferiority complex, let's not forget these shipyards : JFA, Couach Yachts, Piriou, Prestige and Ocea, on which we will focus this quarter. Yes, the French know how to build yachts. Their ultimate goal is not to show off around the yachting spots but rather to travel the seas and oceans... in other words these are deep-sea units that usually can't spend a season without eating miles. The same goes for the Ocea units. Some of them, shortly after their christening, did not hesitate to embark on this circumnavigation they are made for. In this new issue of Yacht Class, we will reveal the future of this shipyard based in Les Sables d'Olonne : three new families, ranging from 30 to 60m, aiming for the best both in terms of exterior design and seaworthiness. But this interest for destroyers of the seas should not distract us from our mission of yachting "generalists". We will then embark you on the 95 metre Kismet to discover a breathtaking decoration. "Extravagant" some will say and we are not far from sharing this opinion. Thus, visiting her is to run the risk of entering a private area from where our conception of design will return "affected". However, we can only bow down to the tremendous and ambitious work carried out by highly skilled artists and craftsmen. Aboard Kismet, simply remember that modesty is a word non grata.

Alain Brousse
Rédacteur en chef
Editor in chief

OCEA Yacht

DES UNITÉS HAUTURIÈRES AUX CHARMES IRRÉSISTIBLES

En dehors des patrouilleurs, des navires à passagers, des chalutiers et des bâtiments environnement, Ocea a une autre corde à son arc : les yachts de plaisance. Mais pas n'importe lesquels, le chantier des Sables d'Olonne produit des unités construites selon un cahier des charges rigoureux et dont l'une des qualités est d'être capable de naviguer dans les conditions les plus dures.

Dans le même esprit, Ocea nous révèle ses trois nouvelles gammes, imaginées par de grands designers : Commuter, Nautilus et Nemo.

Texte Alain Brousse - Photos DR



CARTE D'IDENTITÉ OCEA YACHT

Activité : unités de plaisance
de 30 à 60 mètres

Fondateurs : Roland Joassard
et Fabrice Epaul

Responsable commercial :
Jean-Michel Flour

Année de création : 2000

Site principal : Les Sables d'Olonne

Nombre de yachts produits : 9



Dans le monde du yachting, la France n'a pas vraiment la réputation qu'elle mérite. C'est tout juste si on lui reconnaît aujourd'hui l'existence de chantiers construisant des unités de plus de 20 mètres. Et pourtant elle dispose sans conteste d'un savoir-faire à la hauteur des chantiers européens nordiques. Elle n'a peut-être pas su travailler son image de marque. Parmi les constructeurs de l'Hexagone, nous avons retenu Ocea des Sables d'Olonne qui va très bientôt fêter son trentième anniversaire. En effet, c'est en 1987 que deux amis d'enfance, Roland Joassard et Fabrice Epaul, respectivement Président directeur général et directeur commercial, rachètent le chantier vendéen Pouvreau (1934), spécialisé dans la fabrication de voiliers et d'unités professionnelles en aluminium. Ils ont une idée qui va leur permettre de "percer" très vite dans ce

segment : la conception de catamarans qui offrent bien des avantages et qui se montrent plus efficaces que les monocoques. Bien ancrée chez eux, la notion de développement les pousse à reprendre en 1990 le chantier Union & Travail situé aux Sables d'Olonne, le site actuel d'Ocea. 6 ans après, Roland Joassard et Fabrice Epaul créent un département pour la fabrication d'unités rapides. Leur ascension se poursuit avec la naissance d'un troisième site à Fontenay-le-Comte. En 2000, ils sont rejoints par le Guadeloupéen TIG (vedettes de passagers) qui devient une filiale d'Ocea. Et enfin ce qui nous intéresse de très près, le groupe décide, la même année, de se lancer dans le secteur des bateaux de plaisance, toujours en aluminium, un matériau qu'Ocea maîtrise parfaitement et qui présente beaucoup d'atouts. Il ne s'oxyde pas et s'auto-protège. Robuste et léger il se veut écologique car nécessitant moins de puissance à vitesse égale. Il est "propre" à

Ocea [1] s'est inspiré des fameux Commuters américains sous l'influence du cabinet d'architecte Joubert/Nivelt pour construire des unités en aluminium [2], dignes de tous les océans et de toutes les mers, à l'instar d'Oceanis [3].

Influenced by the architect studio Joubert/Nivelt, Ocea [1] was inspired by the famous American commuters to build aluminum units [2] fit for all oceans and sea, like Oceanis [3].



CARTE D'IDENTITÉ OCEA

Année de création: 1987

Activités: patrouilleurs, navires à passagers, navires environnement, chalutiers et superstructures de paquebots. De 20 à 85 mètres.

Sites: les Sables d'Olonne, Fontenay-Le-Comte, Saint Nazaire et La Rochelle

Chiffre d'affaires: 70 millions d'euros

Nombre d'employés: 290

Surface totale: 27 850 m²

95 % du chiffre à l'export

Production: de 15 à 20 unités par an

A peine avait-il touché l'eau de sa coque que l'Abely Wheeler, 33 mètres, tout en aluminium, a entrepris un tour du monde en famille qu'il bouclera en un an et demi.

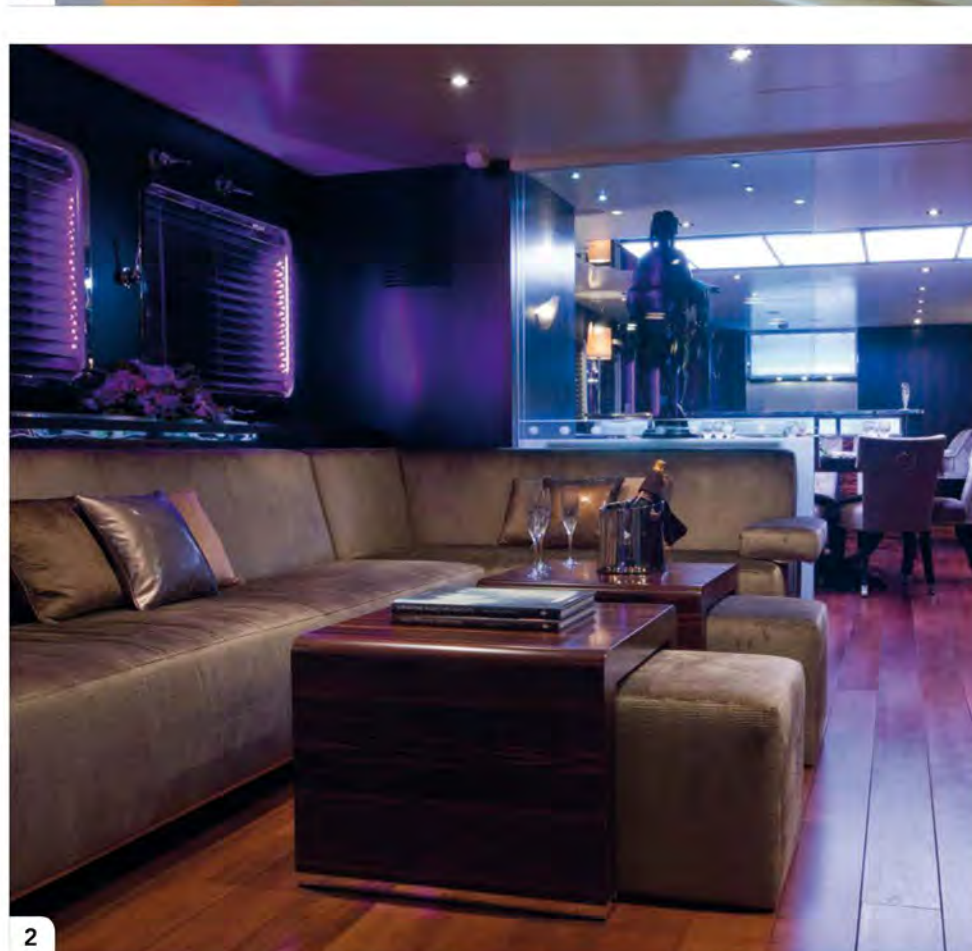
////////////////////////////////////

No sooner was she launched than the Abely Wheeler, 33 metre, all in aluminum, embarked on a circumnavigation that lasted a year and a half.

travailler. Si en tant que matière première il est plus cher à l'achat, cela n'a que très peu d'incidence sur le coût final. Ultime argument: il correspond point par point à l'usage des yachts de plaisance "griffé" Ocea. Ces derniers ont un dénominateur commun et non des moindres: ils sont conçus pour une navigation hauturière qui inclut des programmes "tour-de-mondistes" parfois. Ils répondent donc à un cahier des charges en partie inspiré de ceux des unités professionnelles, une garantie de longévité entre autres. Le responsable du département Yachts, Jean-Michel Flour, ancien de la Marine Marchande, ancien capitaine d'unités privées, insiste bien sur cet ADN. Un Ocea n'a rien de "bling bling", il est tout son contraire et il a la prétention de naviguer sur toutes les mers et tous les océans, y compris dans des zones dites glacières. Pour autant, il demeure une unité de plaisance avec un niveau de confort élevé mais en aucun cas il ne ressemblera à un palais princier flottant. Un Ocea est un "marin" un vrai. D'ailleurs, dès le début, Jean-Michel Flour entre en contact avec un architecte et designer dont la compétence en matière de haute navigation n'a jamais été mise en doute: Michel Joubert. Le courant passe immédiatement entre eux et Joubert se verra confier de nombreux plans Ocea pour

ne pas dire la majorité. Il a son franc-parler, une démarche de baroudeur du siècle passé et lorsqu'il se penche sur des feuilles blanches, c'est en général pour dessiner un futur "avaleur de milles" à l'allure rassurante. Très vite il devient l'un des acteurs principaux d'Ocea tout en conservant son indépendance. Il navigue lui-même dès qu'il le peut. Associé à Bernard Nivelte, il a un palmarès oh combien flatteur en voile: "Charente-Maritime" remporte plusieurs transatlantiques, "Diva" décroche l'Admiral's Cup et le summum avec "Star and Stripes" vainqueur de la coupe de l'America en 1988. Ce passé glorieux ne l'empêche surtout pas de conserver une humilité qui d'ailleurs va de pair avec la mer. Pour lui, le bonheur sur l'eau s'exprime tout autant avec des unités à moteur et il ne cessera d'en apporter la preuve. A commencer par le premier Ocea dont il dessinera le profil extérieur, Espiritu Santo, qui, à peine sorti du chantier des Sables d'Olonne, mettra le cap sur Panama, Tahiti et enfin Auckland pour assister à la coupe de l'America selon les souhaits de son armateur. Soit 15 000 milles comme "mise en jambes" pour ce 30 mètres qui représente le premier modèle de la famille des "Classic". Force est de s'incliner devant une telle assurance et force est de reconnaître que le





chantier des Sables est capable de construire une unité particulièrement fiable, "invincible" diront certains. Rien que de très normal pour Ocea qui a adopté une partie des normes professionnelles très strictes pour ces modèles plaisances. En 2004, le 33 m Abely Wheeler met la barre encore plus haut. Son propriétaire et sa famille embarquent avec la ferme intention de boucler un tour du monde. Pari tenu en un peu plus d'un an et pour ce Commuter près de 26 000 milles au compteur, on ne saurait rêver meilleur "curriculum vitae". Si sur les neuf yachts délivrés depuis 2002 par Ocea, tous n'ont pas réalisé des circumnavigations, tous couvrent près de 1 000 milles par an, un minimum. Une personne, intéressée par un yacht de 30 mètres et plus, qui franchit les portes du chantier, ne met pas longtemps avant de comprendre qu'il pénètre en un lieu où "l'à-peu-près" n'a pas sa place dans tout le schéma de conception et réalisation d'une unité. Les préliminaires passés, le client est aimablement prié de brosser un tableau de ce qu'il attend de son futur bateau. Ses souhaits seront traduits par l'architecte avec le plus d'exactitude possible et qui, dans un délai assez court, sera à même de fournir des esquisses. Outre les architectes extérieurs, Ocea possède deux bureaux d'études internes

A gauche sur la photo [1] Aldo Manna, patron de la société italienne MC Yacht International qui a conseillé Fulvio De Simoni pour la future gamme Nemo et à ses côtés Jean-Michel Flour, responsable du département Ocea Yacht. L'intérieur soigné [2-3] du Paolyre, 33 mètres [4].

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

Left [1], Aldo Manna, CEO of the Italian MC Yacht International, who recommended Fulvio De Simoni for the future Nemo series, and Jean-Michel Flour, head of Ocea Yacht department.
The meticulous interior of Paolyre [2-3], 33 metre [4].



capables de définir des projets de A à Z. Il faut ensuite entrer dans le vif du sujet afin que le chantier puisse fournir un ensemble de documents contractuels (de 70 à 90 pages avec les spécifications techniques, le planning de construction et un contrat pour le prix et la date de livraison). Un an et demi après, suivant des étapes à respecter au jour près par l'architecte, le chef de projet et le chef de bord, le bateau est mis à l'eau. Certains clients n'hésitent pas à s'impliquer dans ce processus. Du coup le chantier est préparé à recevoir des demandes de modifications de la part de l'armateur ou son représentant. Cela fait partie du "jeu". Quant à la partie design intérieur, Ocea a travaillé avec des talents externes mais la plupart du temps c'est le propriétaire qui, soit se glisse dans la peau d'un décorateur soit fait appel à des professionnels. La disparition du très regretté Michel Joubert ne remet surtout pas en cause la collaboration avec son cabinet Joubert-Nivelt Design. Ainsi ce dernier travaille depuis 2014 sur le renouvellement complet de la gamme "Ocea Commuter", soit quatre modèles de 33 m, 40 m, 50 m et 60 m. Pour réaliser le nouveau profil, l'architecte a pris le parti de moderniser les formes existantes, guidé en cela par les responsables du chantier. On conserve le côté vintage des anciens modèles et on y apporte une touche



de futurisme. D'un autre côté la gamme Classic est abandonnée au profit d'une nouvelle baptisée "Nautilus" et créée par Philippe Briand et son cabinet Vitruvius. Il s'agit d'offrir des unités au look haut de gamme qui conserve en filigrane l'appel du tour du monde. Soit l'élégance sur un yacht toujours hauturier qui pourra embarquer de grandes annexes. L'étrave est droite et haute pour fendre n'importe quelle vague à des vitesses très raisonnables, entre 12 et 16 nœuds selon les modèles : 35 m, 40 m et 45 m. Les surfaces vitrées assureront un éclairage naturel abondant. Dernier aspect des futurs Ocea, celui d'unités, toujours en aluminium certes, toujours construites avec le même sérieux, toujours avec le programme croisière mais cette fois avec une touche ludique. Le plaisir de naviguer c'est aussi savoir ancrer dans une baie protégée pour s'amuser avec des jouets nautiques grâce à un beach club très étudié. Ainsi est né la gamme Némé (32, 38, 44 et 55 mètres) en collaboration avec l'architecte bien connu Fulvio De Simoni et le patron de MC Yacht International, Aldo Manna, le dealer italien d'Ocea. Pour l'avenir, le chantier des Sables a donc misé sur des pointures comme Joubert-Nivelt, Philippe Briand et Fulvio De Simoni, de quoi séduire les armateurs épris d'innovations. Ces derniers sont cependant avertis, Ocea ne changera rien à sa façon de construire un yacht selon des normes rigoureuses (ISO 9001 notamment), la mer c'est du sérieux et une unité qui sort du chantier des Sables doit pouvoir se confronter aux conditions les plus dures. Qu'on se le dise !

Pleins feux sur les trois futures gammes du chantier : le Nemo 44 m d'après Fulvio De Simoni [1], les Nautilus signés de Philippe Briand [2-3] et les Ocea Commuter du cabinet Joubert/Nivelt [4-5].

Focus on the three future series: Nemo 44 m by Fulvio De Simoni [1], the Nautilus by Philippe Briand [2-3] and the Commuter designed by the Joubert/Nivelt studio [4-5].



EXQUISITE OFFSHORE UNITS



OCEA Yacht

In addition to patrollers, passenger ships, trawlers, environmental vessels, Ocea has another string to its bow: pleasure yachts. But not just any yachts. The shipyard, located in Les Sables d'Olonne, builds units according to strict specifications with, among other qualities the ability to sail in the roughest conditions. In the same vein, Ocea unveils its three new series: Commuter, Nautilus and Nemo.



In the yachting sector, France does not enjoy the reputation it deserves and its shipyards, specialized in units over 20 metres, are barely acknowledged. Yet, they have an undisputed savoir-faire, rivaling the Northern Europe shipyards. Among the French builders, we have selected Ocea based in Les Sables d'Olonne, a company that will soon celebrate its 37th anniversary. In 1987, two childhood friends, Roland Joassard and Fabrice Epaud, now respectively CEO and marketing manager, acquired the Vendean shipyard Pouvreau (1934) specialized in aluminum sailing yachts and professional units. They then came up with an idea that quickly helped them to penetrate this segment: the conception of catamarans, which offers many advantages and are more efficient than monohulls. In 1990, driven by their will to

develop, they took over the shipyard Union & Travail, based in Les Sables d'Olonnes, where is now located Ocea. Six years later, Roland Joassard and Fabrice Epaud set up a department dedicated to building fast units. Their expansion continued with the creation of a third site, in Fontenay-le-Comte. In 2000, they were joined by the Guadeloupian TIG (passenger vessels), now one of their subsidiary. The same year, the group also decided to embark on pleasure yachting and to propose aluminum units. Ocea's specialty offers many assets. Not only does this material never oxidize and self-protects itself, but it is also strong and light, and thus requires less power for an equal speed. And even though the raw material is more expensive, this has very little impact on the final cost. Ultimate argument: it perfectly complies with

the purpose of the pleasure yachts "branded" by Ocea. All of them have one major common denominator: they are conceived for a deep-sea navigation, including circumnavigation. They meet thus a set of specifications partially inspired by professional units, which notably guarantee their longevity. The head of the Yacht department, Jean-Michel Flour, a Merchant Navy veteran and former captain of private units, stresses this DNA. There is no "bling" there. An Ocea can sail on all seas and oceans, including in glaciated areas. But she will never look like a floating palace, even though she offers all the comfort expected on a pleasure unit. An Ocea is a true "sailor". This is why, right from the start, Jean-Michel Flour got in touch with Michel Joubert, an architect and designer known for his expertise in deep-sea navigation. The pair



immediately hit off and Joubert was entrusted with many Ocea projects, if not with most of them. With his outspokenness and his look of adventurer of the last century, he usually drew future "miles-eaters" with reassuring profiles. In no time, he became one major player of Ocea, but this sailing enthusiast always remained independent. With his associate Bernard Nivel, their units have a flattering sailing record: "Charente-Maritime" won several transatlantics, "Diva" captured the Admiral's Cup and, the ultimate triumph, the America's cup in 1988 for "Star and Stripes". Despite this glorious achievement though, he remained modest. Convinced that the joy of sailing is the same on a motor unit, he made it a point of honor to prove it. Starting with the first Ocea, *Espiritu Santo*, he penned the hull and the exterior design. No sooner was she launched in Les Sables d'Olonne, than she headed to Panama, Tahiti and finally Auckland, to meet her owner's wishes to attend the America's cup. A 15 000 miles "warm up" for this 30 metre who represents the first model of the "Classic" family. Let's bow to such confidence and recognize that Ocea can build highly reliable units. Considering the strict profes-

sional standards Ocea has adopted for these pleasure units, this is no surprise. In 2004, the 33 m Abely Wheeler set the bar even higher. Her owner and his family embarked on a 26 000 miles maiden voyage around the world, which lasted a little over a year. There could be no better "curriculum vitae" for this Commuter. Out of the 9 Ocea launched since 2002, all haven't realized circumnavigations, but they all cover at least 1 000 miles a year. Any potential client, looking for

L'Abely Wheeler croise un bateau de pêche dans la Mer de Chine [1]. Sa timonerie à l'ancienne qui n'en possède pas moins l'électronique moderne [2].

The Abely Wheeler comes across a fishing boat in the China Sea [1]. Her old-fashioned wheelhouse is nevertheless fitted with modern electronics [2].



a unit over 30 metre, coming through the shipyard's doors, quickly realizes that approximation has no place in their design and realization process. Presentations made, the customer is kindly asked to define what he expects of his new yacht. These wishes will be then interpreted by the architect, who will elaborate sketches. Let's note that besides the "guest" architects, Ocea has also two in-house research department to define entire projects. Thus, time to get to the very heart of the project to allow the shipyard to propose a set of contract documents defining altogether the technical specifications, the construction planning but also the price and delivery date. A year and half later, in accordance with a strict timetable drafted by the architect, project manager and skipper, the yacht is ready to be launched. Meanwhile, some clients do not hesitate to take part in this process. The shipyard is prepared for any change requests, that's part of the process. Regarding the interior design, they worked with external talents but most of the time, the owner either becomes his own decorator or calls in professionals. The loss of the late Michel Joubert has not affected the collaboration with his studio, Joubert-Nivelt Design. Since 2014, it has been working on the entire renewal of the Commuter series which features four models: 33 m, 40 m, 50 m and 60 m. To achieve the new profile, the architect has decided

to modernize the existing forms, guided by the shipyard's managers. Without altering the vintage side of the previous model, he added a futuristic touch. At the same time, the Classic series was abandoned in favour of a new one, "Nautilus", created by Philippe Briand and his Vitruvius brand. This new series still features high-end units intended for long range cruising. The straight vertical bow will cut through the waves at reasonable speeds, between 12 and 16 knots depending on the model: 35 m, 40 m and 45 m. The glass surfaces will ensure a generous natural lighting. Finally, since the pleasure to sail also lies at anchor, on a protected bay, playing around, the future Ocea will also feature an additional recreational touch with a garage to house large tenders and water toys. Thus was born the Nemo series (32, 38, 44 and 55 metre) in association with the famous architect Fulvio De Simoni and Aldo Manna, CEO of MC Yacht International, the Italian dealer of Ocea. For the future, the shipyard relies on big references such as Joubert-Nivelt, Philippe Briand and Fulvio De Simoni. This should seduce owners looking for innovation. But they have been forewarned. Ocea will always remain faithful to its savoir-faire, based on rigorous standards (ISO 9001, among others). Navigation is a serious matter and an Ocea must be able to sail in the roughest conditions. Spread the word! ■

La plupart du temps, les armateurs d'Ocea ont largement contribué aux aménagements intérieurs et à la décoration, aidés en cela par le cabinet interne du chantier des Sables [3].

Most of the time, the owners significantly contributes to the interior layout and decoration, helped by the in-house studio [3].

