

30 anniversaire ans

Depuis la Finlande, l'équipe d'OQS adresse tous ses meilleurs vœux à Multicoques Mag !

30 ans... ça semble bien long à l'échelle humaine, mais c'est en fait très court à l'échelle historique. Aussi, nous souhaitons au magazine de connaître une progression continue et toujours autant de dynamisme sur les 30 prochaines années à venir.

Multicoques Mag a réussi à évoluer avec le marché, et devenir le magazine leader dans son domaine. Pour parvenir à cette réussite, un magazine a besoin d'être mené par une équipe qui s'intéresse à son domaine, qui suit l'évolution des bateaux, en contact direct avec les architectes, les constructeurs et ceux qui naviguent. L'équipe de Multicoques Mag, telle que je la perçois, maîtrise vraiment tous ces aspects et tout cela contribue à 30 années de succès.

Je suis sûr que tous les fans de multicoque ont attendu avec impatience ce nouveau numéro, et continueront à le faire pour les parutions suivantes, et ce pour les années à venir. Nous avons tous un intérêt commun pour les multicoques, quelles que soient les marques, c'est ancré dans notre esprit, que ce soit au travail ou en vacances... On peut appeler cela la passion...

La passion des multicoques.
Tous nos meilleurs vœux pour les 30 années à venir !

Peter et l'équipe d'OQS



OCEAN EXPLORER C-60'

LE GRAND LUXE RAPIDE VENU DU FROID

OCEAN QUALITY SYSTEMS

Les fondateurs d'OQS (2010) sont tous des partenaires proches ou d'anciens cadres de Nautor et Baltic, habitués à tutoyer l'excellence. Issu de domaines complémentaires de la fabrication de yachts (construction, ébénisterie, ingénierie, réseaux électriques), ce petit groupe basé à Jacobstadt n'a d'autre ambition que de créer une troisième marque finlandaise référence, dans le segment du multicoque cette fois-ci !

UNE SIGNATURE ARCHITECTURALE MÛREMENT RÉFLÉCHIE

Les "meilleurs veilleurs techniques" d'OQS ont promené leurs regards aiguisés sur de nombreux salons nautiques et observé les

tendances. Affronter les leaders mondiaux (France, Afrique du Sud) sur leurs terrains n'était pas une option. Ils ne souhaitaient pas non plus entrer en concurrence avec les chantiers spécialisés en grandes unités custom (Nouvelle-Zélande, USA, France, Asie) ni empiéter sur le segment "high tech fast" déjà cultivé par Gunboat, MC2, TAG, Outremer 5X... A l'issue de la prospection, l'orientation marketing est claire et consiste à décliner un produit innovant très haut de gamme puisant directement dans les valeurs historiques des différents acteurs. Le design doit être élégant, chic et contemporain, mais sans clin d'œil patent aux tendances ; le langage formel doit exprimer un équilibre entre avant-garde et ligne indémodable assumée. Le catamaran fera preuve

La Finlande, berceau des très aristocratiques Swann et Baltic Yacht, n'était pas encore présente sur la scène multicoque. Plusieurs acteurs émérites de ces prestigieuses signatures, emblèmes d'un savoir-faire régional reconnu dans le monde entier, viennent de corriger cette absence et ont uni leurs talents autour de la création d'un prototype de 18 m hors normes. Cet ambassadeur se veut précurseur d'une lignée de catamarans semi-custom dotés de caractéristiques exclusives.

Texte : Philippe Echelle
Photos : P. Echelle et OQS / Mike Jones

← L'Ocean Explorer 60', une silhouette qu'on n'oublie pas !
Mélange de puissance et de raffinement au service d'un style exclusif.



de performances indiscutables, mais rassurantes, à bord d'une machine luxueuse où la qualité perçue traduira l'exigence absolue de mise en œuvre ! Un design brief de 7 pages est donc remis au sorcier historique des chantiers Nautor et Wally : German Frers. Le cabinet Frers est un des cabinets d'architecture les plus prolifiques des 40 dernières années, mais il ne dessinait pas de multicoques jusqu'alors, ce qui ne l'a pas empêché d'accepter le défi avec enthousiasme. L'association avec le bureau d'études structure de Franck de Rivoyre a scellé le challenge.

LE CONCEPT DE L'OCEAN EXPLORER C60'

L'idée est de proposer un multicoque luxueux, rapide, ultra confortable à la mer comme au port sous toutes les latitudes et manœuvrable en équipage réduit ; le recours à l'assistance électrique est donc abondant. Une attention toute particulière est portée à la qualité de fabrication, à l'isolation phonique et thermique, ainsi qu'à la sécurité. La circulation dans la partie jour, l'accès aux manœuvres essentielles et la visibilité panoramique sont des objectifs prioritaires.

AMÉNAGEMENTS : LUXE, CALME ET VOLUPTÉ

Le plan d'aménagement est à la fois conventionnel (4 cabines dont 1 équipage) et créatif ; l'ensemble bénéficie d'une exé-

cution rigoureuse et méticuleuse qui procure à ce yacht catamaran un style unique. Les 4 cabines, dont la suite propriétaire à l'arrière bâbord, sont logées dans les flotteurs et jouissent de la climatisation réversible ainsi que de salles de bains privatives. La décoration comme le choix et l'harmonie des matières font appel à des références prestigieuses, l'alcantara est utilisé à profusion ; l'agencement privilégie une ergonomie douillette. L'ébénisterie en frêne du Canada (en parement de 2 mm sur des panneaux sandwich) contrastant avec les sols lambrissés et la sellerie sur mesure construisent une atmosphère intime, d'inspiration nordique au rendu magnifique. La table de salle à manger accueille confortablement 8 grands gabarits et fait face à une cuisine professionnelle en L autour d'un îlot central d'une efficacité bluffante ! Le système intégré d'aspiration permet au chef d'exécuter des partitions gastronomiques sans la moindre gêne ou odeur indésirable. La table à cartes et le bureau indépendant occupent l'avant du roof et sont logés dans des alvéoles séparées de la circulation

1 - Une allure de sénateur pour l'OQS 60' sous grand spi triradial

2 - L'architecture élégante et légère du roof (structure titane !) autorise l'emploi de verre trempé en parement pour une lumière d'exception.

3 - L'OQS est aussi un multicoque rapide capable de performances moyennes étonnantes. Il a traversé l'Atlantique (Canaries-Antilles) en 10 jours !

générale, de part et d'autre de l'accès au cockpit avant dédié aux drisses.

UNE IMPLANTATION MOTEUR EXCEPTIONNELLE

Les 2 moteurs Steyr de 110 CV sont logés en milieu de coque, leur installation, l'accessibilité et l'isolation sont remarquables et repoussent largement les limites de ce que l'on voit habituellement en plaisance. Ils sont couplés à des hélices tripales Bruntons repliables et à des transmissions par arbres protégées par des petits skegs autorisant l'échouage ; les safrans sont repliables ; exemplaire ! Ces moteurs sont accouplés à des génératrices intégrées, ce qui dispense l'OQS d'un groupe électrogène.

CONSTRUCTION ET ARCHITECTURE

Le châssis de l'OQS 60' est fabriqué sans compromis afin de tenir l'objectif d'un déplacement en charge de 20 t pour 18,50 m de longueur, et d'offrir une fiabilité à toute épreuve. Un procédé d'infusion traditionnel est utilisé pour le sandwich mousse/verre, mais la résine époxy est employée pour optimiser les qualités mécaniques et le vieillissement. Les cloisons maîtresses sont en sandwich carbone/époxy, et la fibre noire est abondamment utilisée pour les renforts ponctuels ainsi que pour tous les périphériques (croix carbone, cathédrale, martingale, puits et dérives...) ! Les lignes d'eau modernes de cette GT nautique (dériveur intégral) traduisent un subtil équilibre entre la finesse des entrées d'eau, la mise en volume harmonieuse des sections semi-circulaires et l'espace interne des coques. Aucun artifice de type redan n'est employé, les raccords de nacelle sont harmonieusement travaillés et la perception extérieure est fluide. Le roof, morceau de bravoure et défi architectural de tout catamaran, constitue ici une prouesse de style, car, malgré l'espace généreux, il n'empiète pas sur les passavants, préserve une visibilité exemplaire et s'intègre naturellement dans la silhouette. La superstructure en titane (!) surplombée d'un toit coupole-bimini en sandwich est parée de vitrages trempés (2X5 mm ou 2X6 mm) avec filtres UV intégrés. Le titane, aux caractéristiques mécaniques d'exception, permet de réduire les échantillonnages et d'aérer la trame. La qualité de la lumière est surnaturelle.

DESCRIPTIF TECHNIQUE

Architecte :	German Frers
Structure :	Rivory Design
Constructeur :	Ocean Quality Systems/ Finlande
Matériau :	Sandwich mousse/verre/carbone/époxy process infusion
Longueur :	18,50 m
Largeur :	9,08 m
Tirant d'air :	29 m
Surface GV :	130 m ²
Surface génois :	69 m ²
Trinquette :	40 m ²
Gennaker :	126 m ²
Plan anti-dérive :	Dérive courbes/safrans pivotants
Déplacement :	20 t
Traitement peinture :	Awlgrip
Motorisation :	2x110 CV Steyr
Fuel :	1450 l
Eau :	800 l
Transmission :	Arbres d'hélices et hélices Bruntons
Mât :	Carbone Lorima
Gréement latéral :	Kevlar 43 t (galhaubans) et 20 t (bas haubans)
Étai :	Rod inox
Capacité batteries :	1200 A lithium-ion en 24 V (6x200 A)
Charge :	2 génératrices attelées + 1 alternateur de 150 A (450 A)
Panneaux solaires :	16
Dessalinisateur :	150 l/h Schenker
Prix HT :	A partir de 3 M€



PLAN DE PONT ET GRÉEMENT

Le superbe mât carbone Lorima de 26 m et une élégante bôme canoë (c'est rare !) permettent d'envoyer 130 m² de grand-voile (!), le génois de 60 m² est autovireur. Une trinquette de brise de 40 m² sur étai largable est prévue et il est possible de déployer 256 m² sous gennaker dans les petits airs ! Pour rationaliser la manœuvre et lutter contre les multiples renvois d'angles et frictions, German Frers a choisi

4- Le design du roof est extrêmement travaillé et accueille un cockpit de pied de mât dédié aux drisses accessible depuis le salon de pont.

5- L'efficacité de ce piano est remarquable, frictions réduites, ergonomie et sécurité parfaites

6- Le poste de barre est une véritable Nav Station permettant d'agir par assistance électrique sur toutes les manœuvres essentielles (moteurs, enrouleur, traveler, hale-bas, éclairage navire, écoutes).

7- La coupole composite du toit du roof s'intègre parfaitement dans la ligne générale et protège efficace-

ment les 2 espaces lounge arrière. La visibilité panoramique au travers du salon de pont est totale...

8- Cuisine, salle à manger, table à cartes et bureau occupent l'espace de veille pour une convivialité vigilante qui participe à la sécurité.

9- Une cuisine de chef trône au centre de la zone de vie, ses prestations sont un modèle d'agrément.

10- Juste séparé des allées et venues comme il convient, à côté du cockpit de pied de mât, l'espace table à cartes est une véritable tour de contrôle



d'implanter le cockpit de manœuvre des drisses en pied de mât. Servi par un accastillage et une préparation de gréement courant de haut niveau, cette disposition est extrêmement sécurisante, lisible et l'ergonomie parfaite. On ne court pas à droite et à gauche, tout s'effectue au piano central servi par 2 très puissants Harken électriques. Cette organisation et la fluidité de déplacements qu'elle induit (via le passage à travers le roof) permettent au couple de propriétaires de gérer habilement au long cours ce grand bateau.

ESSAI EN MER

La silhouette de l'OQS 60' est superbe et son élégance sans ostentation. Ignorant l'historique de navigation de ce catamaran très récent, la perfection de la présentation extérieure (laque Awlgrip) comme celle des aménagements et des cales moteurs m'ont laissé penser qu'il sortait du chantier. Il venait en fait de parcourir un tour de l'Europe et 2 transats, soit plus de 20 000 milles ! La prise de contact avec le

bateau est simple, assez intuitive ; il procure des sensations directes malgré sa taille et l'abondance d'aides à la manœuvre et à la navigation. Le pont est d'une grande netteté et les déplacements à bord très sécurisants (jonction de trampoline au niveau du livet de pont, par exemple). Le tambour de l'enrouleur électrique de génois est dissimulé dans la poutre-balestron (un secours manuel existe), les écoutes (foc autovireur) et bras de spi circulent sous le pont en direction des cockpits arrière, et la vision périphérique depuis les postes de barre est excellente. En plus des fonctions habituelles (démarrage, contrôle moteur, inverseurs électriques, instrumentation), les consoles de barre presse-bouton permettent d'agir sur les manœuvres importantes (hale-bas de bôme, enrouleur, traveler...) ainsi que sur l'éclairage général du navire. En sortant du port à 8 nd à 2 200 t/min les deux 110 CV Steyr m'ont conquis par leur feulement à peine perceptible ; une installation mécanique totalement maîtrisée ! Naviguer une journée avec LIKE A BREEZE ne donne qu'un avant-goût

de ses qualités ; la confiance de cet équipage hédoniste, sa relation paisible avec le multicoque d'exception qu'il habite depuis plus d'un an renseignent sur la profondeur du lien tissé avec lui. Les sensations de la barre (hydraulique pourtant !) sont remarquables, la précision d'action directionnelle est chirurgicale. Bien guidées par les superbes safrans elliptiques pivotants, les longues coques se placent au millimètre. Avec 2 doigts, la roue se déplace dans un angle de 20 cm de part et d'autre du cap choisi et la machine vire sur elle-même ! Le vent est faible, entre 5 et 9 nd, mais l'OQS 60' dispose de ressources cachées et dissimule d'étonnantes aptitudes dynamiques sous ses atours raffinés. Capable de monter efficacement dans le vent par petit temps sous GV et solent, l'OQS 60' étonne sous Code 0 en grimant à 8,3 nd à 50° du réel dans moins de 10 nd réels. Les splendides voiles North 3DL et les dérives courbes carbone participent à ce résultat. Les appendices mobiles sont manœuvrés électriquement par vis sans fin dans des puits en fibre noire. Ils

LES CONCURRENTS

Modèle	Catana 59	Outremer 5X	Gunboat 60	SIG 60'	Banuls Catamarans MC2 60	TAG 60'	Neel 65'
SV au près en m²	197	186	195	191	174	191	190
Poids armé en t	19	12.7	16.2	11.5	9	16.5	19
Prix en € HT	1 600 000	995 000	NC	NC	1 840 000	2 500 000	1 150 000



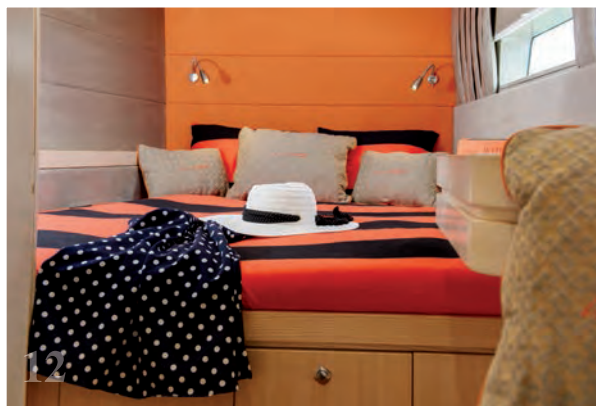
sont dotés de fenêtres de visite en polycarbonate pour en contrôler le bon fonctionnement). L'aisance à toutes les allures de cette puissante limousine est bien perceptible et confirme la magnifique prestation familiale accomplie lors de l'ARC 2013 : 2 700 milles en 10 jours à 11,25 nd de moyenne !

CONCLUSION

Ce catamaran tente de remporter le match dans tous les compartiments du jeu ; hormis le budget, conséquence irrémédiable d'une telle ambition, il n'est pas loin de réussir ! La silhouette est gracieuse, et la cohérence du langage formel débouche sur un style original authentique. La fiabilité de l'Ocean Explorer 60' conjuguée à une sécurité et une qualité d'exécution référence sont au service d'un cahier des charges et d'une réalisation très personnalisés. Les performances remarquables en grande croisière s'accomplissent dans un environnement luxueux, et cet objet d'exception met également l'accent sur une vraie longévité et une réparabilité aisée en dépit de sa complexité. Une belle rencontre ! ●

COMMENTAIRE DE L'ARCHITECTE GERMAN FRERS

L'idée de l'Ocean Explorer 60' a été de créer un catamaran de voyage sûr, agréable à utiliser, beau et élégant. Un bateau qui fasse honneur à la célèbre construction finlandaise et à son raffinement, mais qui soit surtout un motif de fierté pour ses propriétaires. Un multicoque est assez différent de nos contraintes commerciales habituelles ; nul besoin de dire que, comme il s'agit de notre premier, nous avons passé beaucoup de temps à apprendre du marché et à analyser les nombreuses options. Le résultat débouche sur des coques modernes de franc bord modéré aux étraves perce-vagues, dépourvues d'appendices fixes et dotées de dérives carbone très optimisées. Le dessin final fut arrêté à l'issue des études de prédiction de performance menées par Franck Martin, elles ont permis d'optimiser la géométrie. Pour la structure, nous nous sommes appuyés sur l'expérience de Franck de Rivoyre. Le grément et le pont sont nets et efficaces, toutes les manœuvres, excepté les drisses, reviennent au cockpit arrière. Le choix de la position de barre et du niveau du pont par rapport à elle est le résultat d'une analyse exhaustive et de la volonté de mettre le barreur en sécurité tout en maintenant une communication étroite avec le reste de l'équipage lors des longues traversées. Le grand salon de pont accueille une cuisine dotée d'une vision à 360°, un bureau de navigation et de communication ainsi qu'une salle à manger-salon avec accès direct sur l'arrière et l'avant. Quatre cabines-suites très équipées complètent l'aménagement intérieur.



11- Choix de matières luxueuses, atmosphère douillette, planchers lambrissés et ébénisterie nordique pour les cabines.

12 - Les styles et codes couleurs diffèrent selon les cabines...

13 - Les salles machines situées au centre du navire témoignent d'un niveau d'exigence (centrage des poids, accessibilité, isolation phonique, protection incendie, fourniture d'énergie...) peu commun en plaisance.

14 - Clin d'œil à la double vocation de ce catamaran de sybarites, le contrôle des mécanismes électriques de dérives et leurs puits carbone voisinent avec les caves à vin (les blancs à bâbord, les rouges à tribord !).

Le hale-bas hydraulique fait partie de l'armement

Le mât carbone Lorima de 26 m est fixe, complété par une superbe bôme canoë et un gréement Kevlar

L'enrouleur électrique de solent autovireur est intégré dans la poutre de compression. Une possibilité d'enroulement manuel est à poste à proximité

Le design de la coupole du roof est remarquable et intègre élégamment le bimini

Les postes de barre disposent d'un abri amovible. Très bien protégés et complets, leur environnement permet au barreur d'agir électriquement sur les principales manœuvres (traveler, enrouleur, écoutes et bras)



La cathédrale qui supporte la martingale, comme la poutre avant et le balestron sont en carbone

La construction en sandwich mousse/verre/époxy, cloisons et renforts carbone est habillée d'une finition Alwgrip exemplaire

Un cockpit de pied de mât accessible par le roof est dédié à la manœuvre des drisses

L'Ocean Explorer 60' est un dériveur intégral avec safrans relevables. Il échoue sur des amorces d'ailerons, son plan anti-dérive est constitué par des dérives courbes en carbone

La structure du roof en titane intègre 2 couches de verre feuilleté pour diffuser une lumière hors norme



- ◆ Design inspiré
- ◆ Synthèse de l'agrément dynamique et du confort
- ◆ Qualité de construction et d'aménagement de très haut niveau



- ◆ Maintenance exigeante
- ◆ Budget élitiste
- ◆ Boat captain ou marin quasi indispensable