

Version propriétaire

Les trawleristes ont souvent une relation très particulière avec leur bateau. C'est le cas du propriétaire de *Silver Fox*, un Selene 62 qu'il a optimisé pour des navigations méditerranéennes.

Texte Michel Luizet - Photos Jérôme Kélagopian et Boris Réjou

Pourquoi achète-t-on un trawler ? Comment passe-t-on d'une vedette à fly à un bateau transocéanique ? Qu'est-ce qui pousse un motonavigateur à renoncer à toute velléité de vitesse jusqu'à préférer le tempo lent d'une carène à déplacement ? Jean P. a les réponses. Ce sexagénaire, taillé comme un jeune homme, est de cette race de plaisanciers qui ont fini par céder aux sirènes du trawler après quarante ans de navigation.

Pour une navigation au long cours

«Le bateau m'a attiré tout jeune, la voile tout d'abord jusqu'à l'âge de quarante ans, puis je me suis tournée progressivement vers le bateau à moteur», explique-t-il. Sa passion originelle, c'est l'avion. Son épouse est issue d'une illustre famille d'avionneurs. Difficile dans ces conditions de ne pas aimer aussi ce qui vole. Jean a le sens de la mécanique : «J'ai une logique très cinétique. Comment ça vole, comment ça marche... cela fait partie de moi.» Pendant des années, il loue des bateaux, faute de temps, «et parce que c'est moins de contraintes». Il y a quatre ans, c'est une nouvelle histoire qui commence. Ses affaires lui laissant plus de temps libre, il achète son premier bateau. En plaisancier avisé, il s'offre la crème des crèmes du marché de la vedette à fly, un Ferretti 53. Si la belle italienne lui procure pas mal de satisfaction, celle-ci atteint vite ses limites de compétences lorsque Jean et son



Jean à la barre de son Selene 62, *Silver Fox*. Pour l'instrumentation du bord, il a fait le choix des professionnels de la mer. Toute l'électronique est signée Furuno, associée à un logiciel de navigation MaxSea.

épouse commencent à réfléchir à des croisières longue durée. «J'ai vite compris quelles étaient alors les faiblesses de ma vedette. Les carences tiennent en trois points. Primo : il est impossible de naviguer de nuit à 20 nœuds. Le danger est trop grand à moins de partir au moment de la pleine lune ! Deuzio : pour une simple traversée continent-Corse, il est nécessaire de «refiouter» vite. Avec 2500 litres de carburant, 1400 chevaux dans la cale moteur et 25 nœuds affichés au GPS, l'autonomie du bateau fond comme neige au soleil ! Tertio : aussi paradoxal que cela puisse paraître, le confort est insuffisant pour vivre à plusieurs dans un lieu aussi confiné.» À l'exemple de la micro cuisine, les aménagements d'une vedette sont au bout du compte inadaptés si vous décidez de jouer les prolongations en croisière. L'idée du trawler ▶



Silver Fox de trois quarts arrière : on remarque immédiatement les transformations voulues par le propriétaire : la plate-forme ascenseur et la partie arrière du fly convertie en salon.

Un homme, un bateau **Propriétaire d'un Selene 62**

► fait alors doucement son chemin. «*En choisissant d'entrer dans une logique de navigation au long cours, le trawler est devenu une évidence.*» Jean se met à consulter les revues nautiques, recense tous les chantiers de trawlers et commence une véritable étude de marché. «*J'ai d'abord éliminé les modèles à bord duquel rien n'est prévu pour passer du temps au soleil. Et ils sont diablement nombreux. À croire que la majorité est conçue pour les pays froids !*»

Des aménagements à la carte

Jean connaissait les Selene de nom. Il étudie leur plan de pont et évalue vite tout le potentiel qu'il peut tirer d'un 60 pieds. Travaillant régulièrement à Hong-Kong, il en profite pour visiter en voisin le chantier de Zhu Hai, en Chine. Il apprécie la finition Selene mais c'est la rencontre avec un capitaine de Selene 53, basé à Golfe-Juan, qui finira par le convaincre, en lui disant notamment : «*En quarante ans de navigation, je n'ai commandé que des vedettes. Aujourd'hui, j'ai l'impression d'être enfin à la barre d'un vrai bateau.*» Jean signe finalement pour un Selene 62 dont le premier modèle a été lancé en 2004. Ce sera le numéro quinze. Trois cabines doubles, un pont portugais, une authentique gueule de trawler océanique, le 62 pieds est toujours le fleuron de la gamme Selene, créée en 1999. Jean a cependant quelques idées en tête. Il suit la construction pas à pas, se rend à trois reprises sur place pour y apporter ses propres observations. Du vrai sur mesure ! «*La plupart des propriétaires de trawlers sont excessivement pointilleux sur la qualité*», reconnaît Louis-Charles Coubis, agent commercial chez Selene Europe. «*Avec Jean P., le chantier a optimisé certains aménagements dans l'optique de navigation au soleil.*» Le futur Silver Fox s'adapte donc aux exigences du nouveau propriétaire. «*Je souhaitais avoir à bord un quartier invité avant qui soit sans communication avec ma cabine. Afin d'éviter toute friction entre amis, il faut que chacun dispose de son espace protégé.*» La zone de nuit originale du Selene 62 lui en donne la possibilité en proposant une cabine d'armateur équipée d'un escalier d'accès distinct de celui des deux cabines



Le «pilot house» du Selene est traité comme une passerelle professionnelle. Il abrite le poste de barre intérieur mais aussi la cuisine.

Le Selene 62 obtient son meilleur rendement au régime de 1 400 tr/mn, soit 9,6 nœuds de moyenne et 4 000 milles d'autonomie théorique.



Exit la guette et le ber pour supporter l'annexe. Le propriétaire a réaménagé la surface en salon lounge, ceinturé d'une batayole pour être à l'abri des regards indiscrets.





Le *Silver Fox* reprend l'agencement classique des *Selene 62* avec de petites modifications, notamment la création d'un vaisselier face au coin repas.

avant. *Silver Fox* est paré pour héberger sans se gêner six personnes plus un ou deux membres d'équipage. À l'extérieur, le chantier chinois chamboule les attributs traditionnels du grand trawler. «*Dans mon esprit, la plate-forme arrière du fly était sous exploitée. Je n'étais pas très fan de la grue. Je trouvais la manœuvre consistant à monter l'annexe pour l'installer à l'étage source de danger et d'inconfort. N'y a-t-il pas moyen d'exploiter autrement cette surface ?*»

Confort, sécurité et espace

La grue supprimée, *Selene* conçoit avec le propriétaire un véritable salon-terrasse agrémenté de matelas bains de soleil et de fauteuils club. Au mouillage, une batayole en tissu fixée au garde-corps ceinture l'espace et le protège des regards indiscrets. Enfin, quatre piquets soutiendront une toile légère si le soleil cogne trop fort. En un rien de temps, *Silver Fox* a pris des couleurs méditerranéennes !

Boutée hors de son logement, l'annexe s'installera sur une «plate-forme ascenseur» très vedette italienne, rallongée d'un bon mètre pour l'occasion. Dans la décision d'achat, Jean admet que son épou-



La cabine centrale réservée au propriétaire permet d'apprécier à sa juste valeur l'excellent travail de menuiserie, effectué par les charpentiers chinois.

se a eu son mot à dire. «*La femme préside à l'achat d'un bateau à 51 %, dit-il malicieusement. Il faut tenir compte des aménagements en cuisine, exiger un grand réfrigérateur car il y a moins d'escalles, et pouvoir aussi dresser une jolie table. Tout cela doit être compris dans le cahier des charges et le Selene 62 nous en offre la possibilité.*» L'été dernier, pour sa croisière inaugurale d'un mois et demi en Corse, Jean a renoué avec ses vieux réflexes acquis en navigation aérienne.

Avant chaque appareillage, il passe en revue une check-list qu'il a lui-même mise au point. Jean en profite pour étudier les abaques du bateau et définir des stratégies de route en fonction de la météo. Les instruments de navigation (Furuno et MaxSea) ont été aussi doublés. La sécurité, vous l'aurez compris, est une obsession chez cet ingénieur qui n'aime pas l'imprévu. «*Avec un bateau de 75 tonnes en charge, il y a forcément de nouvelles habitudes à prendre.*» ►

Un homme, un bateau

Plage avant et appareils de mouillage sont rapidement accessibles depuis la passerelle grâce à la porte sas du pont portugais.



Silver Fox se contente d'un unique moteur Cummins diesel de 610 ch. La double motorisation est toutefois possible.

CARACTÉRISTIQUES

Long. ht/Long. de coque	22,30 m/17,72 m
Largeur	5,69 m
Tirant d'eau	1,96 m
Poids lège	56 t
Transmission	Ligne d'arbre
Puissance maximale	2 x 715 ch
Carburant	8 327 l
Eau	1 892 l
Cabines	3 + marin
Couchettes	8
Catégorie CE	A/16 pers.

LE TEST NEPTUNE

610 ch Cummins MerCruiser D QSM11 @ 2 350 tr/mn
6 cylindres en ligne - Cylindrée 10,8 l - Diesel

Régime (tr/mn)	Vitesse (nœuds)	Conso* (l/h)	Rendement (l/mille)	Autonomie (milles)
1 200	8,7	14	1,60	5 316
1 400	9,6	20	2,10	3 984
1 600	10,5	30	2,90	2 924
1 800	11,3	45	4,00	2 106
2 000	11,8	60	5,10	1 632
2 350	12,7	106	8,30	997

* Données chantier
Source : rapport d'essai effectué par Selene.

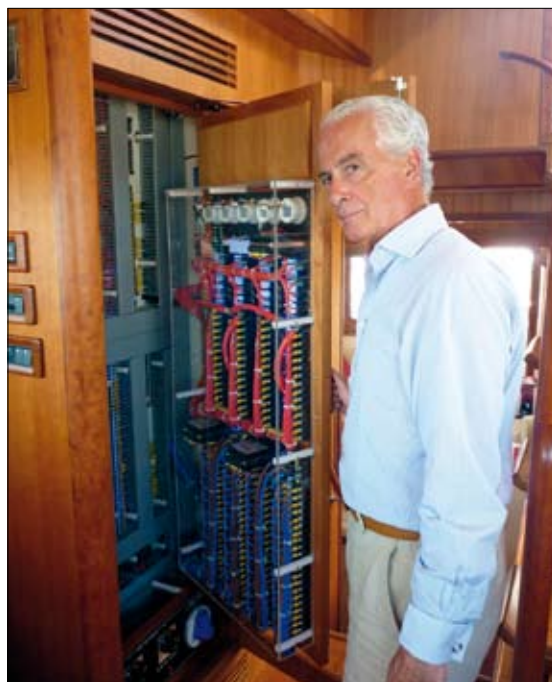
PRIX

1 374 264 € HT avec 610 ch Cummins MerCruiser Diesel (prix de base livré France avec 1 \$ = 1,36 €) soit **1 644 000 € TTC**.

CONTACT

Chantier Jet-Tern / Selene Yachts (Zhu Hai, Chine)
Importateur Selene Europe (Golfe-Juan, 06)

Le tableau de bord électrique est un modèle du genre. Jean a fait répertorier toutes les connexions afin de parer à toute éventualité en cas de panne.



► Afin d'éviter toute mauvaise surprise au mouillage, les appareils ont été surdimensionnés. *Silver Fox* est muni de deux ancres de 40 et 60 kg, reliées respectivement à 100 et 150 m de chaînes, soit un poids total d'une tonne et demi ! «J'ai mouillé une fois par 20 m de fond avec un vent de force 8. J'ai filé 130 m de chaînes. Le *Selene* n'a pas bougé d'un poil.» Et comme si cela ne suffisait pas, Jean a fait monter une étalingure largable avec un orin et 20 m de filin au cas où l'ancre resterait bloquée pour une raison ou pour une autre. Magnifique dans sa livrée grise et blanche, *Silver Fox* devrait repartir dès le printemps prochain pour un grand tour en Méditerranée. Mais, déjà, son propriétaire envisage de «s'agrandir». Jean s'intéresse au futur *Selene* de 86 pieds. Les prémices d'une nouvelle aventure... ■