

# Zeydon 60

## Nouveau fleuron du yachting hauturier et d'un chantier belge

*Si l'essai d'un bateau que nous réalisons chaque mois est toujours une aventure, parfois aléatoire en fonction des conditions, il en est un que nous n'aurions voulu manquer à aucun prix, celui du Zeydon 60'. Et ce, pour beaucoup d'excellentes raisons. Il s'agit du premier exemplaire terminé d'une nouvelle production, issue d'un nouveau chantier belge qui dispose des moyens de ses ambitions : réaliser un yacht d'excellence. Être le premier magazine invité était un honneur supplémentaire qui ne se refuse pas.*



## PLAN DE PONT

Un des atouts les plus séduisants de ce voilier est certainement son **plan de pont**, de plain pied de l'étrave au cockpit, avec de **larges passavants** et un pavois rehaussé de 60 centimètres sur tout le bordé, sans que la ligne générale en soit alourdie. Entièrement vaigré de teck avec les capots parfaitement encastrés, on y circule nu-pieds en toute sécurité. Le davier et le guideau d'ancre sont escamotés par des pistons sous un capot d'étrave. Le rouf est sans saillies proéminentes et s'intègre avec fluidité dans la ligne générale, les drisses de pied de mât disparaissent dessous pour revenir au cockpit. On prendra aisément place à dix autour de la table de cockpit tandis que, derrière, deux fosses, une sur chaque bord, permettent au barreur, bien en appui sur un redan, d'avoir un **excellent contrôle de la route** derrière sa console d'instruments en carbone.

• De larges passavants et un pavois rehaussé de 60 cm



Photos © Charles Bertels

• Une des barres à roue et sa console d'instruments



• Les drisses et les taquets parfaitement intégrés et accessibles



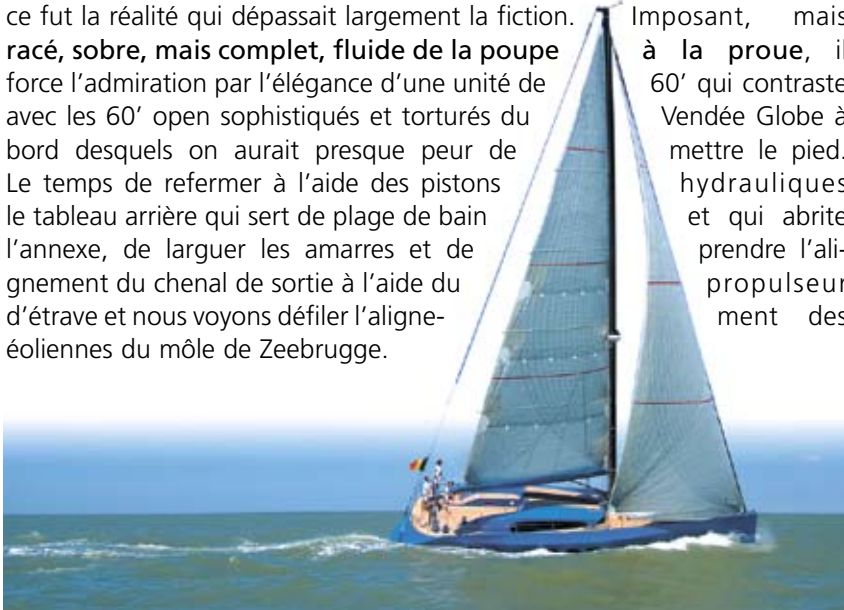
La mise à l'eau à Zeebruges du **Z 60**, début juillet, est le long et heureux aboutissement d'un projet ambitieux qui aura mis 4 ans pour se concrétiser. L'étude des projets et les recherches ont duré un an et demi, la réalisation des moules, au nombre de 60, et la finition de la première unité ont exigé deux ans et demi de travail. Les responsables de ce nouveau chantier ont mis un point d'honneur à n'utiliser que des matériaux de haut de gamme et les technologies les plus performantes pour sortir un produit qui approche du mieux possible la perfection. L'investissement est considérable, mais il est assuré par un groupe belge qui ne manque pas de ressources, à savoir le groupe **Van Hool**, bien connu dans le monde entier pour sa production de bus et autocars depuis trois générations. Nous avons déjà eu le plaisir de visiter le chantier alors que ce voilier n'était pas encore assemblé, mais que ses pièces majeures étaient déjà sorties des moules. Nous en parlions dans notre édition de février 2007 (n° 879) et il faut dire que ce que nous y avons vu à l'époque nous avait déjà mis l'eau à la bouche et promettait un produit remarquable.

## CONSTRUCTION

C'est avant tout dans sa construction que le **Z 60** fait preuve d'excellence. L'ensemble des éléments est moulé et structuré et réalisé en infusion uniquement avec de la résine d'époxy, et les fibres de carbone sont omniprésentes. En cours de construction, la **SA Zeydon** a renoncé à la location des locaux industriels qu'elle occupait à Herentals pour s'installer dans sa propre usine à Arendonk où elle dispose d'un four de cuisson de 24 x 8 m, qui doit être le plus vaste de Belgique à ce jour. L'ensemble des pièces y est recuit à 70° pendant 48 heures. Le chantier a aussi fait appel, dans la plus large mesure possible à des sous-traitants belges pour des pièces plus spécifiques, telles les superbes barres à roue tout carbone. Le gréement en carbone avec deux étages de barres de flèches a été fourni par **Hall Spars** à Breskens. En fonction de la demande, le chantier pourrait produire 4 unités par an, maintenant que tout est étudié et installé. Ce voilier entre par la grande porte dans la classe prestigieuse des « **Blue Water Sailing Yachts** », à savoir la grande croisière rapide et confortable, un créneau qu'il va partager sans avoir à rougir avec les productions des chez Oyster, Wally, Shipman ou Swann.

## PLUS BEAU EN VRAI

Entre les images de synthèse et la réalité, il y a la même distance qu'entre l'imaginaire et le concret, parfois dans un sens, parfois dans l'autre. Mais, dans le cas présent, en découvrant le **Z 60** à quai, dans son élément avec son imposant mât noir qui domine toutes les girouettes du port, ce fut la réalité qui dépassait largement la fiction. Imposant, mais **racé, sobre, mais complet, fluide de la poupe à la proue**, il force l'admiration par l'élégance d'une unité de 60' qui contraste avec les 60' open sophistiqués et torturés du bord desquels on aurait presque peur de mettre le pied. Vendée Globe à l'échelle de la mer, le Zeydon 60 est un voilier qui abrite à bord un équipage de 10 personnes et qui permet de prendre l'alignement des étoiles à l'aide de l'alignement des éoliennes du môle de Zeebrugge.



## SOUS VOILES

Établir les voiles sur le Z 60 est une manoeuvre qui ne requiert aucun effort particulier, le plus contraignant étant de dégraffer le taud sur la bôme largement évasée dans le style « *walking avenue* ». Pour le reste, il suffit de tourner l'écoute ou la drisse (dans le bon sens !) sur un winch et, avec le gros orteil, de pousser sur le bouton de commande. Le génois se déroule, la grand-voile est hissée, le vent les met en forme et on coupe le moteur. Et c'est parti sous une très légère brise et sous le soleil. Nous n'aurons pas les 30 nœuds de vent qui ont soufflé lors des premiers essais techniques qui ont eu lieu quelques jours plus tôt et qui, aux dires de Ben Van Hool et de David Van Nieuwenhove, se sont montrés entièrement rassurants à tous points de vue. Nous devons nous contenter de bords de près finement angulés, avec une vitesse de 3 à 5 nœuds dans un vent à peine supérieur. Un temps de demoiselle pour finasser avec les petits airs. La grand-voile est généreuse, le génois de recouvrement moins important et le plan de voilure est particulièrement réussi, réalisé par **UK Lefebvre Sails** à Ostende en double taffetas imprégné avec une majorité de renforts de carbone et aussi de kevlar

• L'écoute de GV sort d'une poulie encastrée dans la bôme



• Les drisses de pied de mât disparaissent dans le carénage du rouf

en moindre quantité, le tout collé en une seule unité sans interruption de fibres. Mais, même dans ce temps très léger et malgré les 22 tonnes de déplacement, **on prend plaisir à la barre de sentir le bateau réagir en finesse**. Depuis lors, ce voilier a rejoint St-Tropez, Gênes, puis Barcelone. Lors du convoyage, effectué par les responsables du chantier, ils ont affronté un solide force 8 au près sans le moindre problème. Le voilier s'est montré particulièrement raide à la toile et ils ont réussi, dans les meilleures conditions à **faire monter le speedomètre jusqu'à 23 nœuds**.

## L'ÉNERGIE À BORD

L'ensemble de cette unité est conçue pour permettre aux plaisanciers de grande croisière de disposer d'un **maximum de confort pour un minimum d'efforts**. Ce qui implique une imposante série de moyens énergétiques. Tout l'hydraulique fonctionne en 24 volts, les batteries de service dispensant 800 ampères/heure. Dans la zone technique, on trouve non moins d'une tonne de batteries et le groupe électrogène devra tourner 3 heures par jour pour maintenir la charge totale. Ce qui permet de disposer de **tout le confort imaginable à bord** : micro ondes, lave-linge, lave vaisselle, électronique, air conditionné dans toutes les cabines, etc.



Photos © Charles Bertels

## L'INTÉRIEUR

Il faut compter cinq marches pour accéder au carré dont l'espace n'a rien à envier à certains livings. Avec 2,30 m



de hauteur sous barrots et une largeur de 5 mètres, le tout baignant dans **une lumière largement diffusée** par les hublots de rouf et par dix hublots de pavois aux vitres en verre teinté. La table transversale sur tribord peut accueillir 8 convives, un divan lui fait face sur bâbord. Sur la paroi transversale, un vaste écran affiche la carte et la position. Les zones plus techniques, à savoir la cuisine et le poste de



navigation, sont installées dans les coursives latérales. Vers l'arrière, on accède à deux cabines double, une sur chaque bord, où on a toujours **largement hauteur sous barrots**. Au centre de la partie arrière et sous le cockpit, une salle de bains commune est accessible par deux portes de course. Le poste avant est réservé à la cabine de propriétaire, zone privative avec son cabinet de toilette et sa chambre avec penderie, bureau et une largeur de lit permettant toutes les fantaisies nocturnes les plus acrobatiques. Tout l'intérieur est contre-moulé en époxy poli et c'est la teinte claire qui



domine cet ensemble conçu dans un style très moderne, très angulaire où le rationnel prévaut. Pas de bois, pas de tissus soyeux, mais plutôt l'aspect d'un mur à tiroirs d'une pharmacie moderne. Il est clair que cette première unité a été aménagée avec une rigueur un peu suédoise dans son design, mais il est vrai que l'intérieur est essentiellement modulable aux goûts du client qui pourra, s'il le désire, demander un aménagement plus chaleureux, plus cosy. Avec la lumière et l'espace dont on dispose à l'intérieur, il est certain que je choisirai pour mon futur **Z 60** (que je me paierai avec le parachute doré que m'offrira Yachting Sud quand ils me vireront !) des teintes plus chaudes, des angles plus arrondis, de cuirs moelleux et des bois exotiques.

## CES PETITS DÉTAILS QUI FONT LA CLASSE

Le **Z 60** vous réservera une surprise agréable dans une infinité de détails étudiés pour sortir de l'ordinaire. L'écoute de grand-voile, avec sa tire à l'arrière, sort d'une poulie encastrée dans la bôme pour disparaître sur un winch installé sous le plancher du cockpit. Fini le mou de l'écoute qui traîne sur le pont. L'éclairage de cockpit est assuré par des ampoules LED encastrées dans la large bôme, les marches entre le carré et les coursives sont éclairées dans les contre-marches. Les consoles de barre avec les répéteurs sont positionnées en biais, les boutons poussoirs des commandes électriques des winches sont protégés par des petits couvercles souples. Les interrupteurs sont à double direction : de votre couchette, vous allumez la course. Pour signaler à quel point **rien n'est laissé au hasard**, nous nous étonnions de ne pas trouver des mains-courantes à l'intérieur. Il nous fut répondu que le « *maiden trip* » du voilier, de Zeebruges à la Méditerranée, servira aussi à déterminer les endroits les plus judicieux pour les placer.

## BELGIAN QUALITY

C'est bel et bien un **voilier d'excellence** à bord duquel nous avons eu le bonheur de naviguer. Une unité destinée aux plus exigeants qui souhaitent naviguer loin et vite dans les conditions les plus confortables. Sans sacrifier à l'élégance qui est une parfaite synthèse entre le savoir-faire d'un architecte comme **Piet van Ossanen**, celui-là même qui a inventé la fameuse quille à ailettes d'Australia II et qui est aussi l'auteur de la carène de ce **Z 60**, le bureau américain de design de **BMW** pour les superstructures très réussies et, bien entendu et surtout, la **qualité du travail de mise en œuvre** assurée par nos techniciens et qui nous valent, dans le monde entier, le label envié de « *Belgian Quality* ». Peu d'hommes de goût et de qualité résisteront aux charmes de ce nouveau venu dans le monde du Yachting qui s'écrit avec un Y majuscule.

### Caractéristiques :

Longueur hors tout :	18.30 m
Longueur à la flottaison :	16.68 m
Bau :	5.10 m
Tirant d'eau :	2.75 m
Déplacement :	21.000 kg
Lest :	7 tonnes
Surface GV	64 m <sup>2</sup>
Hauteur sous barrots :	2.30 m
Moteur :	Yanmar 4JH4 110 cv
Cabines :	3 cabines double
Prix :	2.000.000 € (HTVA)
Design carène :	Piet van Ossanen
Design structures :	BMW Design Group USA