

YACHTS

Depuis 1988

2024 WORLD YACHTS TROPHIES

23^{ème} édition



**TROPHÉES
SPÉCIAUX**
Trophée du
meilleur rendement

SILENT YACHT 62 TRIDECK - LONG : 18,86 M

Basé sur le best-seller Silent 60, le 62 3-Deck offre un troisième pont supplémentaire au lieu du fly-bridge. Celui-ci est disponible en trois versions : un salon à ciel ouvert, un salon fermé ou une suite propriétaire fermée. Une à l'avant du pont principal permet aux invités de rejoindre directement une spacieuse terrasse. Équipé de panneaux solaires totalisant 16,8 kW, de deux moteurs électriques de 180 kW et d'un bloc-batterie lithium-ion de 286 kWh, ainsi que d'un prolongateur d'autonomie de 145 CKW Peak, le Silent 62 3-Deck a une autonomie transatlantique entre 6 et 8 nœuds.



PARTENAIRE OFFICIEL



PARTENAIRE OFFICIEL



SILENT YACHTS 62 TRIDECK

Un trideck habitable et écologique

Récemment repris par un investisseur germano-américain, Michael Said, Silent Yachts a dévoilé à Cannes un tout nouveau modèle au design résolument moderne et doté de trois ponts, une première pour la marque.

Texte : Dominique Salandre Photos : D.R. et l'auteur



essai



Le cockpit est confortable et gagne en convivialité lorsque l'on abaisse (électriquement) la vitre séparant cet espace de la cuisine. L'intérieur regorge de lumière.



Depuis sa création, l'histoire de Silent Yachts

a connu quelques rebondissements puisque le chantier vient d'être repris par l'un de ses clients, l'investisseur germano-américain, Michael Said. Une bouffée d'oxygène pour le constructeur dont l'usine est basée désormais en Italie et qui lui permet d'aller de l'avant en présentant le premier catamaran électrique à trois ponts de l'industrie nautique. L'allure extérieure de ce 62 Trideck ne devrait pas dépayser les habitués de la marque puisqu'il est basé sur le 60. Pour cela, la longueur totale a été allongée de 87 cm, en partie avec la plateforme arrière, mais surtout, le Silent gagne un véritable flybridge qui augmente considérablement l'espace disponible à bord.

Les aménagements extérieurs

Vu de l'extérieur, le 62 reprend donc les lignes tendues et épurées du 60 avec des flancs hauts très linéaires et une timonerie qui s'étire vers l'avant pour favoriser l'espace habitable et offrir une grande surface pour les panneaux solaires. Le 62 hérite pour sa part d'un grand flybridge surmonté d'un hard-top surdimensionné pour accueillir un maximum de panneaux solaires. Un dessin qui ne plaira pas à tous même si la présence de larges surfaces vitrées donne un aspect plus aérien à l'ensemble. Catamaran oblige, le Silent 62 est bien posé sur deux coques aux entrées d'eau assez fines et assez hautes sur l'eau. Un design qui permet de laisser pas mal d'espace sous la nacelle et donc de construire un solide coussin d'air qui aide à diminuer la trainée. Une impression qui s'accroît encore si l'on regarde le bateau de l'arrière, car comme tous les catamarans, il profite d'une largeur conséquente. On pénètre à bord par l'une des deux jupes, qui offrent désormais une très large surface avec une échelle de bain intégrée. Entre elles, une vaste plateforme hydraulique prend place pour supporter une annexe jusqu'à 4 mètres ou constituer une immense plage de bain privée en position basse. Quatre marches mènent dans le cockpit qui est lui aussi très large. En fait, on a plus l'impression d'être à bord d'un 80 pieds que d'un 60 pieds. Bien protégé du soleil et des intempéries, ce cockpit dispose d'une longue banquette arrière et d'une autre adossée à la cloison de la timonerie devant laquelle est installée une table. On y trouve également quelques rangements et l'accès



Les passavants sont larges et bien sécurisés. Une banquette intégrée latéralement dans la superstructure permet de profiter de la vue au mouillage ou en navigation.

ès à la salle des machines. Un aménagement simple qui permet de circuler facilement à bord. C'est d'ailleurs l'un des points forts de ce yacht à commencer par les passavants, très larges et dotés de balcons assez haut pour se déplacer en toute sécurité. A l'avant, un canapé caché dans un renforcement de la paroi vitrée crée un petit coin relaxation. En favorisant l'habitabilité intérieure, le pont avant n'est pas immense, mais il est suffisant pour la plupart des usages. Il comprend un cockpit avec une assise en L et un solarium sur bâbord ainsi que de nombreux coffres de rangements. On peut également accéder à ce pont directement depuis le salon principal grâce à une porte. Dernier espace extérieur et pas le moins populaire, le flybridge est la grande nouveauté de ce modèle. On y accède depuis le cockpit et dès le haut de l'escalier, on est impressionné par sa surface (60 m²). Le fait d'avoir positionné le hard-top assez bas renforce



encore cette notion d'espace. L'arrière du flybridge est destiné au farniente avec deux grands canapés d'angles et d'immenses bains de soleil sur la partie arrière. Discrètement implanté sur l'avant bâbord, le poste de conduite s'intègre parfaitement au reste des meubles pour constituer un ensemble harmonieux. Enfin, le constructeur propose une version en partie fermée pour installer une cabine.

Les aménagements intérieurs

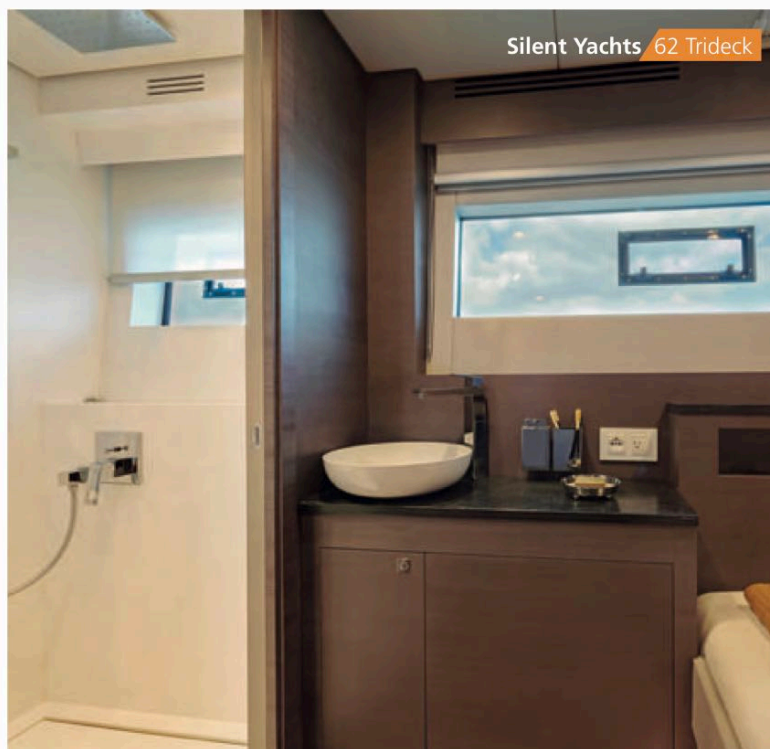
La frontière entre le cockpit et le salon disparaît presque grâce à une grande baie vitrée électrique et à une porte coulissante. En position ouverte, on profite d'un grand espace de plain-pied. Sur la partie bâbord, la cuisine en U est très complète avec tout l'électroménager nécessaire pour effectuer une longue croisière. L'évier est positionné face à l'arrière et le tout se transforme en bar une fois la vitre ouverte. Le pont principal affiche une surface de plus de 60 m² ce qui a permis d'y loger un salon avec une grande table et une

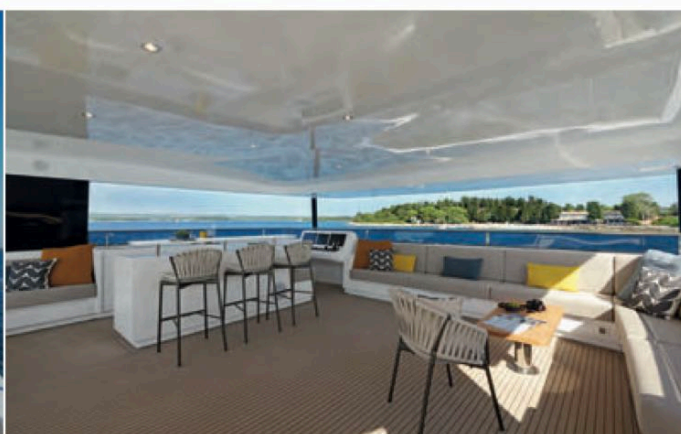
L'espace ne manque pas dans les cabines. On peut s'y reposer en profitant de la vue, y compris quand le bateau est en marche, car grâce à la motorisation électrique, le silence est presque total.

banquette en L tandis que la partie tribord est dédiée aux rangements, et il y en a beaucoup. Enfin, c'est là aussi que se trouve le poste de conduite principal qui bénéficie, comme l'ensemble de ce pont, d'une vue à presque 360°. Le Silent 62 Trideck est disponible en version quatre, cinq ou six cabines. Le jour de notre essai, nous étions à bord du modèle cinq cabines plus un espace équipage. Dans cette configuration, la cabine propriétaire est située sur tribord et elle arbore un décor très moderne avec beaucoup de place de chaque côté du lit situé en position transversale. On y trouve aussi une salle de bain complète, des rangements et un petit bureau, le tout avec une belle vue sur la mer. La même coque accueille une autre petite cabine avec un lit accolé à la cloison et une petite salle de bain, parfait pour un enfant. Enfin, toujours dans la même coque, mais accessible par un escalier séparé, la dernière cabine comporte un lit double et une salle de bain privée. Dans la coque bâbord, on trouve deux

autres cabines, chacune avec une salle de bain privée et c'est aussi sur ce bord que sont installés la machine à laver et le sèche-linge. Enfin, la cabine équipage, un peu plus étriquée, dispose d'un accès séparé. Le décor est volontairement minimaliste et à charge du propriétaire de choisir l'ambiance qui lui convient le plus. La qualité des assemblages est correcte, mais l'on a clairement fait la chasse au poids en évitant les boiseries en bois massif, ce qui peut se comprendre au regard de la propulsion adoptée. Pour diminuer le poids, le bateau est entièrement construit en infusion époxy/vinylester, une méthode qui garantit aussi une bonne rigidité. De même, pour être en accord avec sa démarche écologique, le constructeur propose au client l'utilisation de matériaux écologiques et recyclables. En revanche, l'électroménager, tout du moins sur ce modèle, n'a pas été choisi en fonction de sa consommation électrique. L'équipement est quant à lui assez complet avec des lumières indirectes LED, des chargeurs de téléphone par induction ou des prises USB un peu partout.

La décoration est d'une grande sobriété, presque zen ce qui n'empêche pas le Silent d'offrir un bon niveau d'équipement.





Comportement marin et performances

Outre son profil original, là où le Silent fait vraiment la différence, c'est au niveau de son mode de propulsion. En effet, depuis le départ, la marque a misé sur une motorisation électrique alimentée par des panneaux solaires. Un choix audacieux au début, mais qui arrive aujourd'hui à une certaine maturité. Le 62 Trideck n'échappe pas à la règle puisqu'il tire avantage du hard-top et du toit du pont principal pour profiter de nombreux panneaux solaires totalisant une puissance totale de 16,8 kW ce qui est assez impressionnant. L'énergie est ensuite stockée dans un parc de 34 batteries disposant d'une capacité de 348 kWh. Cette énergie permet d'alimenter les deux moteurs électriques de 340 kW pour obtenir une vitesse de croisière d'environ 7 nœuds. Si le catamaran est capable de filer à 10 nœuds en pointe, ce n'est pas vraiment son programme. Le Silent vise plutôt la croisière au long cours avec, à 6 nœuds, une autonomie de 1 600 milles nautiques avec toutes les énergies combinées, ce qui est très correct. Si l'électricité fournie par le système solaire vient à manquer, on peut toujours compter sur le générateur de 150 kW. Le chantier projette d'ailleurs de remplacer le gros générateur par deux modèles plus petits pour améliorer la répartition des poids et ajouter un peu plus de polyvalence. En navigation, il faut bien avouer que le résultat est convaincant. La première chose qui séduit, c'est bien entendu le silence de fonctionnement. Sous l'impulsion des moteurs électriques, le Silent 62 quitte doucement le ponton et sort de la marina au seul son du clapot sur la coque. Si sur le papier la vitesse de 7 nœuds peut paraître modeste, une fois à bord, le Silent ne donne pas la sensation d'être un bateau lent, il y a même quelque chose de magique dans le fait d'avancer dans le silence, un peu à la manière d'un voilier. Un silence qui ne se limite pas au cockpit, au pont principal ou au flybridge puisqu'une petite visite dans les cabines confirme cette quiétude avec, de surcroît, aucune vibration parasite à noter. De plus, sa manœuvrabilité est assez remarquable.

L'espace est ce qui caractérise le mieux ce bateau, que ce soit sur le pont avant, grâce à ce petit salon confortable, et encore plus quand on en vient au flybridge, l'un des plus grands de sa catégorie.

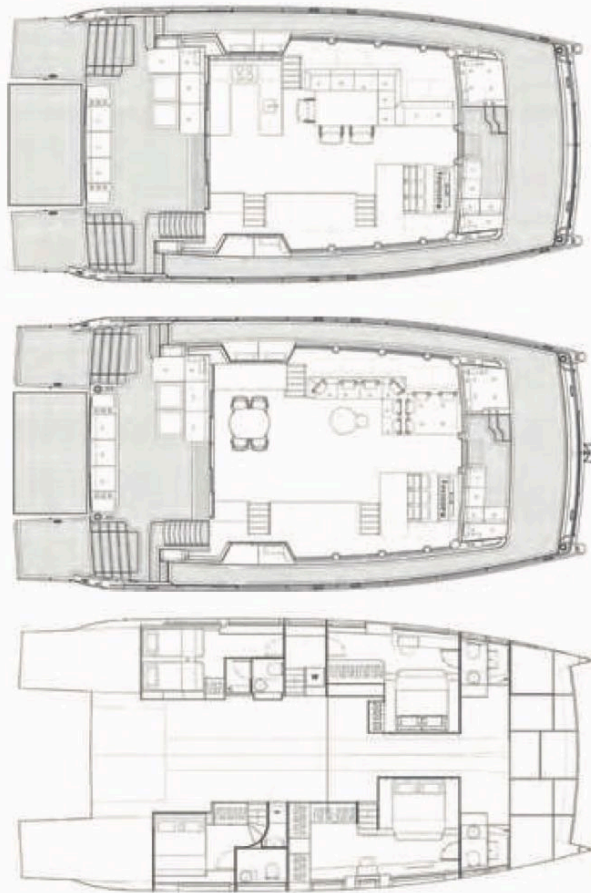
Le poste de barre semble très simple, mais il est pourtant complet. Sur le modèle de notre test, il y avait un joystick à la place de la barre, un choix qui ne sera pas reconduit sur les prochains modèles.

Sur ce premier modèle, on note même l'absence totale de barre au profit d'une sorte de joystick. Un choix technologique que l'on retrouve sur les deux postes de conduite et qui déconcerte un peu au premier abord, car il faut vraiment avoir la main douce. Toutefois, selon le chantier et le capitaine du bateau, cet élément devrait être remplacé par un volant plus traditionnel pour une conduite plus confortable. Comme sur le 60, le 62 Trideck offre en option une aile de kite de 9 à 12 m² pour soulager la propulsion, reste qu'avec un poids de plus de 46 tonnes à vide, son efficacité reste à prouver. Enfin, Silent met un point d'honneur à souligner la qualité du bateau en offrant une garantie de 5 ans sur la coque, de 8 ans sur les batteries, de 25 ans sur les panneaux solaires et une garantie à vie sur les moteurs électriques, c'est plutôt rare.

Conclusion

En ajoutant cette version Trideck, Silent se positionne encore plus dans le domaine de la grande croisière. L'arrivée du flybridge augmente considérablement l'espace habitable sans changer l'idée générale derrière la conception de ce bateau. Qui plus est, le volume habitable est tout simplement surprenant si l'on considère que nous ne sommes que sur un 60 pieds. Bref, du confort et de l'innovation et le tout, en silence. ■





**FICHE
TECHNIQUE**

Longueur HT : 18,86 m / **Largeur :** 8,99 m / **Tirant d'eau :** 1,26 m / **Tirant d'air :** 8,07 m
Carburant : 2 x 500 l / **Eau :** 2 x 500 l / **Matériau de la coque :** Fibre de verre / Epoxy
Déplacement léger : 46,65 tonnes / **Cabines :** 4, 5 ou 6 + crew / **Panneaux solaires :** 16,8 kW
Batteries : Jusqu'à 348 kW / **Motorisation standard :** 2 x 50 kW / **Motorisation maxi :** 2 x 340 kW
Vitesse maxi : 12 nds (données chantier) / **Vitesse de croisière :** 7 nds / **Croisière économique :** 6 nds
Autonomie maximale : 100 Milles (en électrique) / **Architecture navale :** Silent Yachts / **Homologation CE :** A

Design	★★★★
Performance	★★★★
Comportement	★★★★
Aménagements ext.	★★★★
Aménagements int.	★★★★
Qualité de fabrication	★★★★
Fonctionnalité	★★★★

VITESSE	CONSOMMATION	AUTONOMIE
5,6 nds	20 kW	97 milles
7 nds	40 kW	60 milles
8 nds	70 kW	39 milles
9,5 nds	100 kW	33 milles
10,1 nds	150 kW	23 milles

DESIGN EXTÉRIEUR Silent Yachts	DESIGN INTÉRIEUR Silent Yachts
PRIX 2,5 millions € HT	CONSTRUCTEUR Silent Yachts (Italie)

Ces relevés sont modulables selon :
 Apport panneaux solaire journalier 80 à 100 kW par jour
 Apport générateur 120 kW / heure pour une consommation de 24 litres /heure