

JFA Prestigio ganado a pulso

Carlos Serra

Tener muy claros los objetivos de calidad y trabajo artesano ayudó a este joven astillero francés que, en la orilla del puerto de Concarneau, supo aprovechar el oficio de los operarios bretones y la proximidad de excelentes proveedores de electricidad, composites, mecánica y calderería.

Desde sus inicios en 1993, JFA ha destacado por su equipo de carpinteros artesanos dirigido por Frédéric Breully. La perfección de sus interiores llamó ya la atención en su primera producción, el sloop Kermor diseño de Finot de 23 metros que sirvió de plataforma de lanzamiento para el astillero, y que fue seguido en las gradas por otros dos Finots, de 20 metros de eslora, dedicados al crucero rápido.

Si bien desde entonces el astillero se ha labrado un sólido prestigio, tanto con sus refits como gracias a su línea de sloops de 53 y 54 pies, nada le ha dado tanta fama como la remodelación de Magistral terminada en 2001. Se trata el antiguo Orejona, un motovejero construido en 1972 por el astillero holandés Carminga; su propietario quería al principio una reforma de la popa, pero el astillero terminó vaciando por completo el casco para reconstruirlo, con instalaciones y amueblamiento nuevos, con la colaboración de Olivier Racoupeau y Andrew Winch. En total se le dedicaron 85.000 horas de trabajo.

De ahí surgieron nuevas iniciativas y la actividad del astillero se multiplicó con los trabajos del Atalanta, un Judd/Vrolijk de altas prestaciones destinado a un cliente español; Aldebarán, un velero de formas clásicas de 70 pies diseñado por el gabinete español Barracuda Yacht Design; y un yate a motor de tipo explorador, este último proyectado por el gabinete holandés Vripack y con 37 metros de eslora. Siguen en el carnet de contrastos un catamarán de crucero rápido de casi 26 metros, creado al simón por Michel Joubert y el gabinete de diseño del astillero, un JFA 54 en aluminio y la revisión entera del 60 pies Open Sil Plein Fruit, de Roland Jourdan, tras una larga y victoriosa temporada de regatas oceánicas.

Este auge en la producción motivó al equipo directivo del astillero, formado por los hermanos Jaouen y el citado Brillou, a construir entre 2001 y 2002 una tercera nave contigua a las dos ya existentes e invertir también en instalaciones suplementarias.

Historia

Frédéric Jaouen, director y fundador de JFA, era regatista en el equipo de Patrick Morvan cuando se encontró, sin pedirlo, dirigiendo el astillero Leguen Hemedi famoso por los Léviens des Mers de aluminio diseñados por Finot. De sus cinco años en esa empresa salió el deseo de fundar un astillero propio y un tiempo después, tras actuar como project manager en la construcción de un Jongert de 25



1. Junto a las naves de JFA se encuentran las oficinas y el edificio destinado a los skippers de los yates en construcción.

2. El interior del Magistral fue diseñado por Andrew Winch.

3. En Magistral se consiguió integrar el salón con la terraza de bañera.

4. El antiguo Orejona logró una nueva vida de la mano del astillero de Concarneau.

5. Kermor fue una de las realizaciones que dieron prestigio a la carpintería de JFA.



6. El astillero cuenta con su propio departamento de carpintería.

7. Las naves acogen en la actualidad tres unidades de gran tamaño.

8. El yate de expedición diseñado por Vripack se ha construido enteramente en JFA.

9. Este diseño del estudio madrileño Barracuda Yacht Design cuenta con unos interiores totalmente clásicos.

10. El syncrolift de Concarneau permite botar directamente los barcos construidos en el astillero.



El día de nuestra visita trabajaban en las instalaciones más de 80 personas

almacén, protegido por muros y puertas herméticos, dedicado a los productos peligrosos e inflamables.

La fuerza de trabajo suma 45 empleados pero el día de nuestra visita, a mediados de febrero, había trabajando en las tres naves más de 80 personas. El astillero funcionaba a todo ritmo, sin casi un metro cuadrado libre, en cuatro unidades de las que dos encaban la recta final antes de la botadura. JFA había recurrido a todos sus aliados para traer operarios cualificados.

Entre los colaboradores destacados de JFA se encuentra la empresa de electricidad Barilec, sita en el propio Concarneau y especializada en sistemas para barcos de todos los tamaños, desde yates a la unidad a modernos barcos de guerra o submarinos. Sólo por la proximidad de ese proveedor se entendería la presencia del JFA en el puerto bretón. Pero hay también la ayuda del astillero Briou, centenario productor de buques de pesca y barcas, más el conjunto de empresas de pintura y chorroado que lo complementan y cómo no, los mecánicos y otros artesanos que, en una población enfocada al mar como Concarneau, están allí dispuestos.

Queda finalmente la proximidad de otras empresas como CDK, astillero especialista en composite de la familia Desjoyeaux, y productor de la estructura del catamarán que JFA preparaba cuando visitamos sus naves, o de las instalaciones bretonas de Espace Composites, fabricante del mástil de carbono de dicha unidad.

Con todo ello JFA puede, como vimos en nuestra visita, doblar su capacidad de forma instantánea sin encarecer sus gastos generales. Los trabajos de aluminio, sistemas y fontanería se reservan para operarios de la casa al igual que la carpintería y los barnices, aspectos clave en el acabado de los yates de prestigio y que JFA prefiere mantener bajo estricto control.

Listos para botar

En nuestra visita pudimos ver ya casi acabado el Aldebaran, diseño clásico-moderno de Iñigo Toledo (Barracuda) destinado a un navegante de gran vocación.

Los interiores del norteamericano Franck Diamet, conjugan con el clasicismo que Toledo ha logrado también en su línea de casco y en su cubierta. El trabajo de caoba panelada, acabada con múltiples capas de barniz, y laca en los techos, nos permitió comprobar la fama acumulada por los carpinteros de JFA.

En el Vripack, que también estaba en la recta final, pudimos apreciar, además del estudiado trabajo de carpintería, la facilidad con que los operarios de JFA solventan las instalaciones de un yate de gran tamaño. Especial hincapié se hacía en la protección de elementos terminados y barnizados. Un ejemplo era la tapa de regala de dicho barco, que una vez montada se protegía con un plástico adhesivo desechable, una pieza de tejido y una armadura de madera suplementaria.

El catamarán que también vimos en construcción destacaba por las soluciones encontradas, tanto en superestructura como en detalles de maniobra y accesorios, por el diseñador Pierre-Jacques Kuis. Su estructura en sandwich de vidrio y carbono cocinados a 110 grados había sido realizada, como hemos dicho, por el colaborador CDK, famoso creador de multicascos de regata oceánica.

La colaboración con gabinetes solventes y astilleros experimentados ha sido una gran escuela para JFA, que añade la experiencia de sus operarios a ella. Astucias como la producción de techos para los JFA 53 y 54, en cuero cosido al contrachapado, o el uso de un barniz sobre la pintura oscura de los cascos, que garantiza la apariencia brillante durante mucho más tiempo que el puro acabado Awlgrip, hablan de un equipo muy preocupado por el aspecto final de su producto. También demuestran gran categoría técnica procedimientos como el paso de cables y tubos mediante bandejas, el uso de tubería mixta de aluminio-PVC para los conductos de climatización, o la construcción mixta con casco de aluminio y superestructura en composite, que JFA inició en sus modelos de 50 y pocos pies y otros astilleros de grandes yates como CNB han adoptado por las ventajas de mantenimiento y producción.

Finalmente, la posición financiera del astillero le permite afrontar pedidos de gran talla, como el yate de exploración de 37 metros, con plenas garantías para el cliente. La estructura de producción con una parte de personal fijo y un buen ramillete de empresas subcontratadas de confianza aceleran los plazos de producción, que según Frédéric Jaouen, varían entre los 15 meses para un 70 pies y los dos años para un 100 pies. Asimismo, la vocación mixta de JFA que tanto toca veleros como embarcaciones a motor, y su gama de tallas, junto con el relativamente pequeño tamaño de su grupo directivo lo hace muy atractivo para un armador que sepa lo que quiere y cuente con un proyecto completo. <<

El astillero ha ido creando en los últimos años un reducido pero efectivo gabinete de diseño, cuya última incorporación es Pierre-Jacques Kuis, que había trabajado en el gabinete de Martin Francis. Para evitar burocracia en las decisiones, el astillero dedica a cada proyecto un único técnico que coordina los esfuerzos de diseñador, arquitecto naval, decorador u otros gabinetes contratados, y si es necesario pide la colaboración de otro técnico de la casa.

Instalaciones actuales

JFA cuenta en la actualidad con, además de las tres naves, un pontón flotante de más de 50 metros con calado sobrado para cualquier velero en marea baja. También ha construido, en un edificio anexo a sus despachos, varias oficinas para los capitanes o project-managers de los barcos en que trabaja. La última novedad es la extensión de los railes del syncrolift del puerto de Concarneau, contiguo a las naves de JFA, que permite la varada y botadura de barcos de hasta 500 toneladas sin recurrir a grúa o remolque.

En sus talleres contiguos a las naves hay un gran departamento de carpintería y una sala hermética dedicada a barnices, más un segundo local, ahora en trabajos, donde se liján los citados barnices sin enviar polvo al resto de instalaciones. También se cuenta con un gran almacén para suministros y se está construyendo un segundo

metros, se asoció con el carpintero ebanista Frederic Briou para la creación de JFA. Al principio los barcos se producían en naves alquiladas al vecino astillero Briou, que conserva aún una pequeña parte de acciones de la empresa.

Los diseños de Finot citados y los JFA 53 y 54 diseñados por Berret Racoupeau se alternaron en el calendario con varios refits de yates de gran tamaño: Wither, sloop de 30 metros diseñado por Vaton; Coniolas, también de Vaton, con 25 metros, o el conocido Dinamique 110 Amadeus, que JFA remodeló casi por completo para sus actuales propietarios. En el caso de Timoune, un 27 metros, el equipo de JFA dirigido por Frederic Breully trabajó un año entero en el astillero MAG para realizar los interiores diseñados por Olivier Flahault.

Tras lanzar al mercado los modelos propios JFA 53 y 54 con planos de Berret Racoupeau, construcción en aluminio y orza abatible, y ya instalado el astillero en sus propias naves construidas en 1999, llegó el encargo del Magistral y con ello el crecimiento de la empresa.

JFA es propiedad de Jaouen y su hermana, además de Breully y el astillero Briou. Esta composición casi familiar de la propiedad ofrece una relación muy directa con los clientes, pues son los propios accionistas de la empresa quienes se implican en la construcción, el diseño y la comunicación entre taller y armador.