



LANCEMENT

LAUNCHING

..... page 2 & 6

CONSTRUCTION

BUILDING

..... page 5

ACTUALITES

NEWS

..... page 8



EDITO

Voici maintenant plusieurs années que JFA impose sa signature parmi les plus beaux yachts lancés ou « refités. »

En effet, pour un chantier naval comme le nôtre, il est assez rare de pouvoir s'enorgueillir d'une telle capacité de diversification dans les motor yachts ou les voiliers (mono ou cata) de 70 à 150 pieds.

Si nous n'étions pas passionnés par notre métier, les bateaux (et la navigation !) JFA

ne serait certainement pas à ce stade de sa reconnaissance.

Aujourd'hui nous sommes fiers de notre persévérance, fiers des bateaux qui sortent de notre chantier, fiers du plaisir évident de nos clients à naviguer sur ces yachts si prestigieux, si soignés, si empreints de notre envie de toujours mieux faire... pour l'art du beau et du bien fait.

Chez JFA, nous sommes persuadés que les bateaux ont une âme qui se révèle au jour le jour, par le rêve de leurs armateurs, par les mains de nos artisans et techniciens, des architectes et des designers. Une âme de bateau, œuvre collective, ce n'est pas simplement un symbole facile, un cliché d'éditorial, c'est une part de nous-mêmes qui, un jour, s'en va naviguer.

Au-delà des chiffres d'affaires, des stratégies industrielles, des analyses financières toujours nécessaires et indispensables, ce sont bien ces notions là – passion et persévérance – qui nous animent et nous portent. J'avais, au nom de toutes nos équipes, l'envie

de vous les faire partager par la lecture de cette newsletter.

Frédéric Jaouen

PS : Et voici, en forme de remerciements et de reconnaissance, *Bystander* finaliste (déjà dans les cinq premiers donc !) dans la catégorie motor-yacht de 32 à 43 mètres par l'International Superyacht Society. Résultat pendant le Fort Lauderdale Boat Show...

It has been several years now that JFA has placed its signature among the most beautiful yachts launched and refitted.

In fact, it is rare for a shipyard like ours to boast of such diversity from motor yachts to sailing yachts, monohulls and multihulls, from 70 to 150 feet.

If we were not so passionate for our craft, the boats (and sailing !) JFA would certainly not be so well recognized.

We are proud of our perseverance, proud of the boats that leave our shipyard, proud of the

evident pleasure of our clients who sail these prestigious yachts, so carefully constructed, so deeply marked by our desire for constant improvement... for beautiful and finely crafted art.

At JFA, we are certain that our boats have a spirit that is revealed from day to day by the owners' dream, by the hands of our craftsmen and technicians, the architects and the designers. The spirit of the boat, a collective masterpiece, is not simply a symbol or an editorial cliché, it is a part of who we are, a part of us that will one day set sail.

Beyond the sales figures, the industrial strategies, the financial analysis that are necessary and indispensable, are the passion and perseverance that inspire and propel us.

Frédéric Jaouen

*PS: And now, by way of recognition and acknowledgement *Bystander* has been named as finalist (already one of the top five!) in the category of 32-43 meter motor-yacht by the International Superyacht Society. The results will be announced during the Fort Lauderdale Boat Show...*





LANCEMENT

LAUNCHING

BYSTANDER - ESCORT VESSEL 138' / BYSTANDER ESCORT VESSEL 138'

JFA a livré BYSTANDER l'Escort Vessel 138', la construction avait commencé début 2004. Signé Vripack Yachting International et Dick Young Designs.

La coque est en acier et les superstructures ont été réalisées en aluminium. Ce bateau a été construit selon les normes du Llyod's Registrar et approuvé MCA (+500 gross ton commercial operations). Motorisé par 2 Caterpillar de 720 CV, le navire navigue à une vitesse de croisière de 13 noeuds avec une autonomie de 5 000 milles.

Pour cet Escort Vessel, Dick Young s'est inspiré du charme des bateaux des années 30. Les coursives ainsi que les meubles extérieurs et le jacuzzi sont habillés de teck verni. L'ensemble des aménagements intérieurs de style classique est réalisé en merisier français travaillé façon antiquaire et orné des pièces de laiton vieilli.

Les aménagements intérieurs sont répartis sur quatre ponts : pont inférieur, pont principal, pont supérieur, bridge deck.

Le pont inférieur comprend les quartiers équipages, la cuisine ainsi que la salle machines et le lazarette.

JFA delivered BYSTANDER a 138-foot escort vessel under construction since 2004. Signed Vripack Yachting International and Dick Young Designs.

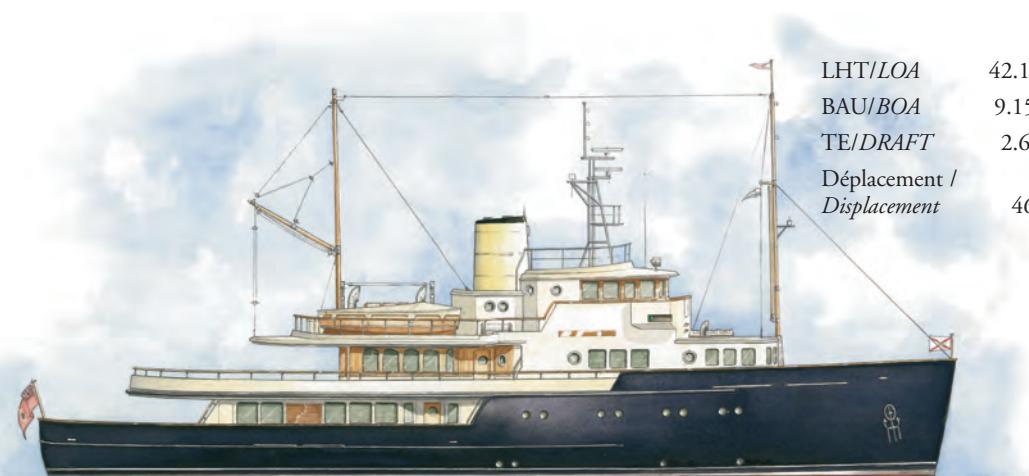
The hull is steel and the superstructures are made of aluminum. This yacht was built according to the standards set by Lloyd's Register and approved by MCA (+500 gross ton commercial operations). With 2 Caterpillar 720 HP engines, the ship cruises at 13 knots with a 5,000 mile autonomy.

For this Escort Vessel, Dick Young was inspired by the charm of the yachts of the 30's. The walkways along with the deck furniture and the Jacuzzi are enrobed in varnished teak. The interior theme is a classical style paneled in French cherry-wood with an antique finish and decorated with aged pewter.

The interior layout consists of four decks: the lower deck, main deck, upper deck and bridge.

The lower deck is made up of the crew quarters, galley, engine room and lazarette.

LHT/LOA	42.18m
BAU/BOA	9.15 m
TE/DRAFT	2.60m
Déplacement / Displacement	465 t



Le pont principal accueille le salon, la salle à manger ainsi que des cabines.

Le pont supérieur inclut un salon / bar avec de larges ouvertures vers le salon extérieur et le jacuzzi. On y trouve aussi 1 cabine VIP, une cabine invités et un salon panoramique.

Derrière ses lignes classiques, l'Escort Vessel 138' recèle les dernières technologies. L'isolation phonique et vibratoire a été particulièrement poussée, les aménagements sont indépendants de la structure afin d'obtenir les plus bas niveaux sonores. L'équipage composé de huit à neuf personnes veillera au confort d'une dizaine de passagers répartis sur 520 m².

The main deck houses the saloon, dining room, and cabins.

The upper deck includes a saloon/bar with large openings leading to the outdoor saloon and the Jacuzzi. There is also a VIP cabin, a guest cabin and a panoramic saloon.

Behind the classical lines, this 138' Escort Vessel is hidden the latest technologies. The phonic and vibration insulations are particularly advanced and the interior is independent from the structure giving the living quarters maximum silence.

The crew is composed of eight or nine people who watch over the comfort of ten passengers occupying 520 m² (5,600 sq. ft.).







BYSTANDER - ESCORT VESSEL 138' / BYSTANDER ESCORT VESSEL 138'



Bystander (le « Spectateur ») est un yacht spécialement construit pour permettre de suivre confortablement les régates du fameux Class J, Velsheda. En construisant ce bateau chez JFA la tradition initiée par le premier propriétaire de Velsheda est perpétuée.

En effet, Velsheda était un bateau rapide mais spartiate ! À la différence des autres Class J son intérieur n'était pas fait d'acajou magnifique et de teck comme ses contemporains. Initialement peu aménagé avec un salon et une cabine de propriétaire uniquement, le reste du bateau était dédié au stockage des voiles et de gréement de rechange. Mr. Stephenson avait donc fait dessiner par Charles Nicholson et construire par le célèbre chantier Camper & Nicholson à Gosport en 1933, le premier Bystander, pour recevoir ses amis.

Ce nouveau Bystander (3^{ème} du nom) est construit selon les plus hauts standards et aura le privilège d'assister aux magnifiques régates des Class J et de suivre Velsheda de la Méditerranée aux Antilles...

Bystander is a specially designed yacht, built to comfortably enjoy watching the famous J Class, Velsheda, during her races. By constructing this ship at JFA, the tradition initiated by the first owner of Velsheda has been perpetuated.

In fact, Velsheda was a fast but austere boat! Unlike the other J Class yachts, her interior was not lined with magnificent mahogany and teak like her contemporaries. Initially the interior was barely decorated with only a saloon and one owner's cabin. The rest of the boat was reserved to stow sails and spare rigging. Mr. Stephenson had Charles Nicholson design the first Bystander to receive his friends. She was built at Camper & Nicholson the famous shipyard in Gosport in 1933.

This new Bystander, (3rd to bear the name) was built to the highest standards and will have the privilege of accompanying Velsheda at the J Class races from the Mediterranean to the Caribbean...



CONSTRUCTION

BUILDING

MOTOR SAILER 90' / MOTOR SAILER 90'

Un motor sailer pour le voyage et les explorations.

JFA vient de débuter la construction d'un motor sailer de 90' sur plans Joubert - Nivelt - Goeffers pour l'architecture navale et Rhoades Young pour l'intérieur. Le navire certifié Lloyd's et MCA, sera équipé de 2 mâts en carbone.

Les aménagements sont modernes et épurés. Les meubles sont réalisés en chêne clair français rehaussé de noyer US. Les finitions allient inox et cuir.

A l'avant du pont supérieur, un salon en timonerie intérieure offre un vaste espace éclairé par de grandes baies vitrées. Sur l'arrière, la salle à manger avec un bar / kitchelette complète « l'espace vie » du bateau.

Au pont inférieur, la cabine propriétaire occupe toute la largeur du bateau avec de grands hublots pour la vue sur la mer... Ce même niveau accueille deux cabines à lits jumeaux, une grande cabine avant avec un lit double, une cabine équipage et une cuisine professionnelle. Le salon arrière, extérieur, prolonge la salle à manger.

Le fly-bridge, outre un poste de barre supplémentaire et une grue hydraulique, permet de recevoir une petite annexe ainsi qu'un semi-rigide de 5,50 mètres destiné aux expéditions.

La salle machines est conçue comme celle d'un motor yacht, sur toute la largeur du bateau. Grâce à ses deux moteurs Cummins de 250 CV, ce motor sailer aura une vitesse de croisière de 10 nœuds.

A motor sailer built for cruising and exploration.

JFA has just begun the construction of a 90' motor sailer from naval architects Joubert-Nivelt-Goeffers and Rhoades Young for the interior. This yacht is certified by Lloyd's and MCA, and will be fitted with 2 carbon masts.

The interior accommodations are modern and pure. The furnishings are light French oak trimmed with American walnut, highlighted with stainless steel and leather. Forward on the upper deck there is a vast wheelhouse saloon lighted by huge bay windows. Aft, the dining area has its own bar/kitchenette, the "living space" of the boat.

On the lower deck, the owners cabin occupies the entire width of the yacht with large portholes to view the sea... On this same level there are two double cabins with twin beds, one large cabin forward with a queen size bed, one crew cabin and a fully equipped professional galley. The outdoor aft saloon extends the dining area.

The fly bridge, aside from an extra steering station and hydraulic crane, provides the space to store a small tender and along with a semi-rigid 5.5 m / 18' craft to be used for expeditions.

The engine room is designed after those found on motor yachts, using the entire width of the boat. Thanks to her two Cummins 250 HP engines, this motor sailer will have a cruising speed of 10 knots.



• Architecte naval et ingénierie / Naval architect & Engineering	Joubert-Nivelt-Goeffers
• Designer / Interior designer	Dick Young Designs
• LHT / LOA	27,50 m
• LF / LWL	26,00 m
• Bau / Beam	7,18 m
• Tirant d'eau / Draft	2,80 m
• Déplacement en charge / Displacement (full load)	115 t
• Matériau / Material	Aluminium
• Equipage / Crew	2
• Invités / Owner and guest	8
• Moteurs / Engines	Cummins 2 x 250 CV
• Générateur / Generator	Northern light 2 x 20 kW
• Gas-oil / Fuel	16 000 l
• Eau / Fresh water	4 000 l
• Grand Voile / Main sail	146 m ²
• Génos / Genoa	193 m ²

REFIT / REFIT

Construit en 1995, Scarena (Jongert 2900 M) est le plus grand yacht (30 m) à avoir été construit par Jongert à cette époque. C'est un voilier exemplaire pour son confort et par les technologies employées. Après plus de 12 ans de navigation, l'armateur de Scarena a confié à JFA le soin de sa remise en état qui comporte trois grands axes :

- nouvelle peinture : coque – mât – super structures – salle machines et cale
- nouveau pont en teck
- révision moteur, remplacement d'un groupe électrogène, inspection des vannes de coque, circuit d'air conditionné...

Rappelons que JFA offre pour ce genre de

réovation / refit :

- une capacité d'accueil (ponton/hangar/ outils de manutention)
- un savoir-faire et une maîtrise de refit de navires de cette taille (Whither 95', Amadeus 110' et Orejona 118'/Magistral)
- une organisation des différents corps de métiers
- la possibilité de rester sur la façade atlantique, en France.
- la capacité d'accueil de l'équipage.

Built in 1995, Scarena (Jongert 2900 M) is the biggest yacht (30 m / 98'5") ever built by Jongert at that time. She is an exemplary sailing yacht for her comfort and technology used.

After more than 12 years sailing, the owner of Scarena, entrusted her to JFA to restore

and refit her in three areas:

- new paint: hull – mast – superstructures
- engine room – bilges
- new teak deck
- engine revision, replacement of the generator, inspection of the sea cocks, air-conditioning etc...

For this type of renovation/refit, JFA proposes:

- The possibility to receive large craft (dock/hangar/tools for displacing yachts).
- A knowledge and expertise in refitting yachts of this size (Whither 95' – Amadeus 110' and Orejona 118'/Magistral).
- Organization of all of the different trades and craftsmen.
- The possibility to remain on the Atlantic coast in France.
- The capacity to house the crew.



• Architecte naval / Naval architect	Jongert Design Team / Doug Peterson
• Designer / Designer	Jongert Design Team
• LHT / LOA	29,77 m / 97'7"
• Largeur / Beam	6,70 m / 22'
• Tirant d'eau / Draft	4,11 m / 13'5"
• Déplacement / Displacement	144 t



LANCEMENT

LAUNCHING

ATAO, JFA CLASSIC 82 / ATAO, JFA CLASSIC 82



Après Aldebaran en 2004, premier des JFA Classic 69, le chantier a mis à l'eau Atao, un JFA Classic 82 développé en collaboration avec Barracuda Yachts Design (architecture navale) et Dick Young Designs (intérieur). De nombreuses caractéristiques des yachts classiques ont été conservées mais adaptées afin de répondre aux besoins actuels. La combinaison des lignes modernes sous la flottaison, le faible tirant d'eau (2,55 m / 4 m), un gouvernail compensé, et un gréement mât et bôme canoë en carbone, assurent d'excellentes performances.

De style très classique, avec accastillage en inox, menuiseries extérieures en teck et acajou verni, le pont offre de grandes surfaces très dégagées. Un système de plate-forme arrière s'ouvre afin d'offrir une plage de bain et un accès au bateau.

L'intérieur du JFA Classic 82 est de style 1920 colonial, influencé par le style anglais de la Belle Epoque (Edouard VII). Le mercier français a été choisi pour les meubles bas, le sol est en teck huilé. Les meubles hauts et les panneaux sont laqués blancs.

En entrant par la descente sous le dog house, le salon avec une vue mer à 360° accueille un coin navigation et une table à cartes. En contrebas la salle à manger et la

cuisine ouverte occupent toute la largeur du bateau. La partie avant dispose de 2 cabines invités. La cabine équipage se situe dans le pic avant accessible par le pont et par une cabine avant invités. La cabine propriétaire est à l'arrière, accessible par le salon de pont et également par la cabine enfants équipé de 2 lits. La salle machines se situe au centre du bateau sous le dog house, facilement accessible par la cuisine ou le pont. La motorisation est un Mann 270 CV. Atao a rejoint les Antilles.

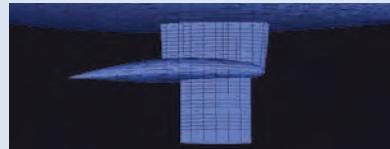
Following the construction of Aldebaran in 2004, first of the JFA Classic 69, the shipyard has launched ATAO, a JFA Classic 82 developed in collaboration with Barracuda Yachts Design (naval architect) and Dick Young Designs (interior).

Many characteristics of classical yachts were retained but they were adapted to respond to today's demands. The combination of modern lines under the waterline, low draught (2.55 to 4 m / 8'4" to 13') a balanced rudder, and carbon rigging, mast and canoe boom insure excellent performance.

The style is very classical, with stainless steel hardware, varnished mahogany and teak woodwork outside, with a spacious



La quille d'Atao et le système de dérive sabre en composite, conçu par Barracuda Yacht Design, procurent un tirant d'eau accru pour remonter au vent et limiter la dérive. Dérive relevée, la quille en aluminium et son bulbe en plomb de 15,5 tonnes limitent le tirant d'eau à 2,55 mètres, permettant ainsi l'accès aux mouillages et aux ports peu profonds. Dérive basse, avec un tirant d'eau de 4 mètres la capacité de remontée au vent (angle et vitesse) d'Atao est étonnante.



The keel or ATAO and the composite dagger board, designed by Barracuda Yacht Design, give an increased draught for sailing up wind and limit drift. When the dagger board is lifted, the aluminum keel and its 15.5 ton bulb limits the draught to 2.55 m / 8'4" allowing access to shallow anchorages and ports. When the dagger board is lowered, with a draught of 4 m / 13', the capacity to sail into the wind (angle and speed) is surprising.





and uncluttered deck. A system opens the aft platform providing access to the water for swimmers and to the boat.

The interior of the JFA Classic 82 is in the 1920 colonial style, influenced by the English style of Edward VII (*la Belle Époque*). French cherry-wood was chosen for the low furniture, the flooring is of oiled teak. The higher wall units and walls are white lacquer. The entrance through the doghouse leads to the saloon with a 360° sea view and houses the navigation station and chart table. A few steps down, the dining area and galley occupy the entire width of the yacht. Two guest cabins are forward and the crew cabin is completely forward and accessible by the deck and also via one of the guest cabins. The owners cabin is aft, accessible by the deck saloon and also by the children's cabin with 2 twin beds. The engine room is located in the center of the boat under the doghouse, easily accessible from the galley or the deck. The engine is a Mann 270 HP. Atao has sailed to the Caribbean.

LHT : 24,9 m. - LF : 19,35 m. - Bau : 6,1 m. - TE : 2,55 / 4 m. - Moteur : 270 CV - Surface voilure : 300 m²

LOA: 24.9 m. - LWL: 19.35 m. - BOA: 6.1 m. - Draft: 2.55 / 4 m. - Engine: 270 HP - Sail area: 300 m²



CROISIÈRE / CRUISE

Dans notre newsletter N° 4 nous vous annoncions le départ de Sun Tenareze pour le Spitzberg. Après un périple mémorable, voici Sun Tenareze dans des eaux plus chaudes.

« Bonjour Fred, Bien reçu ton e.mail. Nous sommes actuellement en route pour Darwin, dernière escale australienne avant notre départ pour l'Asie. Nous ferons un stop en Malaisie puis à Singapour pour un « check » du bateau. Ensuite nous ferons route sur la Thaïlande pour quelques semaines de charter. Voici, pour votre newsletter, quelques extraits de nos carnets de voyages tenus par Thierry. A bientôt, Marine et Thierry. »

Extraits...

La porte du Pacifique : les San Blas. Cocoteraies bordées de plages de sable blanc, température de l'eau avoisinant les 30°, tout semble conjugué pour un paradis de tourisme, heureusement toujours inexistant. Les habitants, sont des indiens Kunas. Ils viennent en pirogues taillées dans les cocotiers vendre leurs « molas » (tissus de patchwork avec des motifs très colorés) réalisés par les femmes des villages. Les hommes viennent proposer leur pêche : langoustes, poissons et autres crustacés. Nous sommes seuls au mouillage, pas de bar sur les plages, pas de restaurant, juste les huttes des indiens sur les îlots habités... On aperçoit la côte Panaméenne. Le continent n'est qu'à une dizaine de milles... ... Après une étape de 45 milles, nous sommes à présent derrière une île, le long de la côte continentale. La nature a changé, nous ne sommes plus mouillés dans les atolls coralliens mais bien derrière des îles hautes et rocheuses. Si il y a encore des cocotiers, de grands arbres ont fait leur apparition. La végétation devient plus luxuriante ! Nous avons croisé des indiens Kuna qui pêchaient traditionnellement à la sagaie depuis leurs pirogues. Dimanche nous ferons le bout de trajet qui nous sépare de Port Colon. Nous programmons de passer le canal mardi 12 avril. Alors nous baignerons nos carènes dans les eaux du Pacifique....

... Nous sommes mouillés aux îles Tonga et nous découvrons un petit village perdu sur l'île Nua Papu fait de quelques « maisons/cases ». Une multitude de cochons, poulets, chiens et enfants de tous âges courrent autour de nous. Les premiers fuient en exprimant leur désapprobation à cette intrusion occidentale de leurs cris respectifs tandis que les gosses affichent un sourire accueillant sur leurs visages et rivalisent pour nous approcher, nous dire quelques mots en Anglais et finissent par s'esclaffer entre eux de notre incompréhension réciproque. Le

maitre d'école nous fait visiter les deux classes qui regroupent, tous niveaux confondus, une vingtaine d'élèves. Le dénuement est total ! Aux murs quelques affiches pour apprendre à lire et à compter, trois bancs bureaux en bois au milieu de la salle, une pseudo étagère où s'entassent pêle-mêle les quelques livres « de classe », un bureau d'instit' submergé de papiers, de livres, de quelques crayons et craies et un grand tableau noir, probablement le seul support pour s'exercer à l'écriture. Dehors, la vue est imprenable sur le mouillage où le catamaran se repose, paisible, avant les prochaines traversées. Un ballon de rugby attend, dans un coin de la cour, la prochaine récréation. Le terrain se délimite à coup de bananiers et papayers et l'on transforme les essais entre les branches d'un banian. Le soleil se couche sur un ciel perturbé par l'approche d'une prochaine dépression. Il nous offre sa palette de couleurs et ses reflets éclairent l'eau de mille feux. Tout est calme et nous prenons la mesure de la chance que nous avons !...

In our Newsletter N° 4 we announced the departure of Sun Tenareze for Spitzberg. After a memorable voyage, here is Sun Tenareze in warmer waters.

“Dear Fred, received your e.mail. We are now on route to Darwin, last Australian port before leaving for Asia. We will stop in Malaysia, then Singapore to check the boat before sailing to Thailand for a few weeks of charter. Here are a few excerpts from our logbook for your newsletter. See you soon, Marine and Thierry.”

Excerpts...

The San Blas Islands: door to the Pacific. Coconut trees line the white sand beaches, water temperature around 30°C / 86°F all seems perfect for touristy paradise, which fortunately remains nonexistent. The inhabitants are the Kunas Indians. They arrive in handmade outrigger canoes to sell their “molas” (patchwork fabric with brightly colored motifs) made by the village women. The men come and offer their catch of the day: lobster, fish and shellfish. We are alone at anchor, no bar on the beach, no restaurant, just the Indians huts on their small island. We can see the Panamanian coast. The continent is only about 10 miles away...

... After a 45 miles cruise, we are currently behind an island of the continental coast. The nature around us is abundant. We are no longer anchored in the coral atolls, but behind



high and rocky islands. There are still coconut trees, but other large trees have also filled this landscape. The vegetation has become more luxuriant! We came across the Kuna Indians who traditionally fish from their canoes using spears. Sunday we will make the final leg of our trip to Port Colon. We plan to cross the canal on Tuesday April 12. We will bathe our hulls in the Pacific waters....

... We are anchored in the Tonga islands and we have discovered a small village hidden on Nua Papu Island made up of a few box houses. A multitude of pigs, chickens, dogs and children of every age run around us. The first flee voicing their disapproval at this occidental intrusion while the children smile welcomingly and compete among themselves to approach us and speak a few words of English to us, they wind up laughing loudly at our respective incomprehension. The schoolmaster invites us

to visit two classes that have all grade levels combined, twenty or so students. Total poverty! On the walls a few posters to learn to read and count, three office benches in the middle of the room, some pseudo shelves house a few “text books”, the teacher's desk is covered with papers, books, some pencils and chalk and a big blackboard which is probably the only place to practice writing. Outside the view of our anchorage is magnificent. The catamaran floats peacefully, awaiting the next crossings. A rugby ball lies in the corner of the courtyard awaiting the next recess. The field is marked off by banana and papaya cuttings, the goal posts are banyan branches. The sun sets in a tumultuous sky as the next depression approaches, offering its palette of colors and its reflection lights up the water with a thousand flames. All is calm and we take time to appreciate the good fortune that we enjoy! ...

**AU PONTON JFA / AT JFA DOCK**

Le ponton JFA, de par la profondeur en eau disponible, est un outil idéal et prisé pour les 60' Open IMOCA.

La classe des 60' est en pleine évolution et s'agrandit. Cette année nous avons eu le

The JFA dock with its depth and easy access is an ideal facility for the IMOCA Open 60 footers.

The 60' class is evolving and growing. This year we had the pleasure of accommodating



Test à 90° de Britair devant le chantier JFA. Britair 90° test along side JFA dock.

SALONS NAUTIQUES / BOAT SHOWS

Toujours actif au sein du superyachtfrance, comme les années précédentes, JFA participe au Monaco Yacht Show (stand QD 36) et sera présent aux salons de **Fort Lauderdale du 25 au 29 octobre 2007 et de Düsseldorf, du 19 au 27 janvier 2008.**

As always we are active in Superyacht France, JFA will participate in the Monaco Yacht Show (stand QD 36) and will be present at the **Fort Lauderdale Boat Show from October 25-29 and the Düsseldorf Boat Show from January 19-27, 2008.**

plaisir d'accueillir les nouveaux bateaux de Michel Desjoyaux et d'Armel Le Cleach (qui a choisi d'établir la base technique de Brit Air chez JFA). Au cours des trois dernières années, Foncia, PRB 2, ROXY (ex PRB), Group Safran 1 (ex Kingfisher), Vribac 1, Armor Lux / Poujoulat 1, Véolia ex Sill & Veolia et VM Matériaux ont fait une étape technique chez JFA. Le prochain Vendée Globe ne contera pas moins de 25 bateaux au départ des Sables d'Olonne en 2008. Toute l'équipe JFA suivra cet événement avec passion ...

the new boats of Michel Desjoyaux and Armel Le Cleach (who chose to establish the Brit Air technical base at JFA).
Over the past three years Foncia, PRB 2, ROXY (ex PRB), Group Safran 1 (ex Kingfisher), Vribac 1, Armor Lux / Poujoulat 1, Véolia ex Sill & Veolia and VM Matériaux have all made a technical stopover at JFA. The next Vendée Globe will number no less than 25 boats departing from Sables d'Olonne in 2008. The entire JFA team is passionately following this event...