

YACHTING LIVE

NAUTA PETTERSON 105'

ATTIMO

CROISEUR DE 31 M
CONSTRUIT PAR CMN

DOSSIER

L'ESPAGNE
À L'HONNEUR
LES MEILLEURS
CHANTIERS
ET LES NOUVEAUX
PORTS

DESIGN

GILLES OLLIER
DESIGN TEAM
ET MULTIPLAST

DESTINATION

CROISIÈRES
AUX ÎLES IONIENNES

TENDANCE

LES NÉO-CLASSIQUES
MARIA CATTIVA,
ALDEBARAN,
SPIRIT 70'

Publication
groupe
mk
entreprises

M 03087-22-F: 6,00 € - RD



6 € • BELGIQUE 6,70 € • LUXEMBOURG 6,70 € • ITALIE 7 € • PORTUGAL 6,40 € • GRÈCE 7 € • MARTINIQUE 6,90 € • SUISSE 10,60 FS • CANADA 9,25 \$CAN • MAROC 60 DH • NOUVELLE CALÉDONIE 750 CFP • POLYNÉSIE 880 CFP

N° 22 - AVRIL / MAI 2004 - 6



ALDEBARAN

LE BATEAU IDÉAL POUR UN YACHTMAN HEUREUX

Par Luc Blanchard Photos Jérôme Kélagopian

EN ARRIVANT À CONCARNEAU, CE DISTINGUÉ YACHTMAN SAVAIT EXACTEMENT CE QU'IL VOULAIT, ET ALDEBARAN CORRESPOND PARFAITEMENT AUX PREMIERS DESSINS QU'IL A PRÉSENTÉS À FRÉDÉRIC JAOUEN. POUR CE BATEAU TRÈS PERSONNEL, LE PATRON DU CHANTIER JFA A FAIT APPEL À UN JEUNE ARCHITECTE MADRILÈNE, INIGO TOLEDO DU CABINET BARRACUDA YACHT ET À FRANCK DARNET POUR L'ARCHITECTURE INTÉRIEURE.



**Au près,
Aldebaran
possède toutes
les qualités d'un
cotre moderne.**

Mis à l'eau il y a tout juste un an, Aldebaran est le premier néo-classique construit par JFA. Le cahier des charges très précis ne concernait pas uniquement le style et la silhouette, mais également la disposition des aménagements. Le style reprend en effet les dessins des yachts classiques de la première moitié du XX^e siècle avec toutefois un franc-bord plus important que les bateaux de cette époque. La courbe de l'étrave et l'arrière étroit terminé par un petit tableau correspondent parfaitement aux canons des yachts classiques de même que le petit rouf en acajou abritant la table à cartes et une banquette de veille. Sur le pont en teck, les claires-voies classiques et les manches à air côtoient les rails et les poulies Harken disposés de façon à ne pas entraver les déplacements sur le pont. L'autre point important du cahier des charges concernait la facilité de manœuvres pour un équipage réduit, rarement plus de trois personnes pour les croisières hauturières. La disposition de l'accastillage répond donc à cet impératif avec un petit cockpit de barre profond entouré d'acajou dans lequel le barreur peut seul régler les voiles grâce aux cinq winches Andersen placés à portée de main. En avant de la barre, il dispose de l'électronique de navigation et du boîtier

de commande du pilote, élément capital pour le programme de navigation. Sous la partie arrière du pont, un lazaret permet de ranger les amarres et du matériel et, en avant du pied de mât, le canot à clins est posé sur un petit ber amovible. Dans l'étrave classique, ce sont des solutions modernes qui ont été adoptées avec notamment un davier basculant dissimulé sous le pont et l'enrouleur de génois Furllex. Selden a également fourni la centrale hydraulique utilisée pour les winches, l'enrouleur, le pataras et la bordure de grand-voile. C'est le seul équipement technique de poids qui a été installé sur ce bateau sur lequel le propriétaire vit très bien sans climatisation, congélateur ni dessalinisateur. Depuis la mise à l'eau et les premières navigations, le propulseur d'étrave a été posé cet hiver afin de faciliter les manœuvres dans les ports encombrés. Le dessin de la carène présente une courbe sans rupture de l'étrave jusqu'au tableau arrière, une quille en L et un safran suspendu descendant à deux mètres sous la flottaison. Le grément est lui aussi résolument moderne avec le mât à trois étages de barres de flèche poussantes et la bôme en Carbone. Mais il conserve également les solutions simples et éprouvées, comme les bosses de ris revenant en bout de bôme et l'étau de trinquette largable.

VIE À BORD

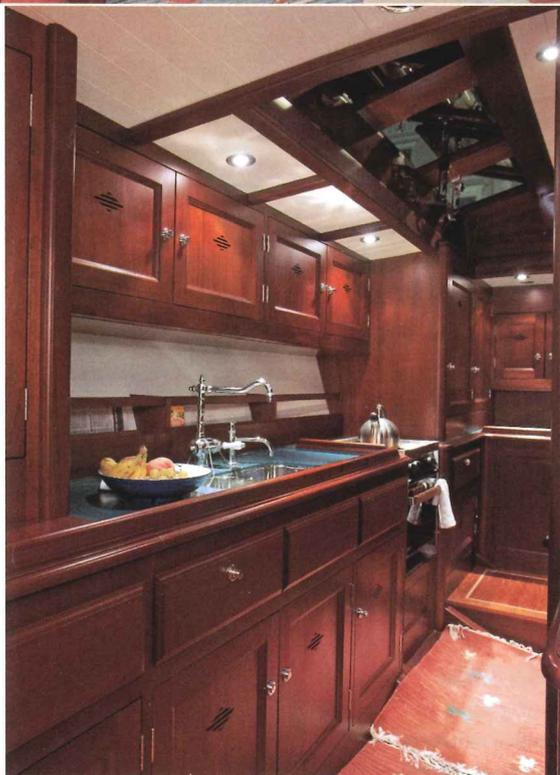
Le propriétaire d'Aldebaran est un yachtman expérimenté ayant beaucoup navigué, notamment sur des Swan de la précédente génération qui présentent des aménagements intérieurs d'un grand classicisme.

Pour ce bateau, l'architecte d'intérieur Frank Darnet a utilisé l'acajou et la laque blanche auxquels se marient les tissus des banquettes. Le passage dans le petit salon de pont où sont installées la table à cartes et une banquette de veille nous ramène à l'époque du yachting classique. Au pied de la descente, c'est tout le charme des voiliers de cette époque qui règne dans cette coque profonde dans laquelle la lumière pénètre par les claires-voies. Les bibliothèques en acajou côtoient une maquette de la goélette America dans sa vitrine, et le parquet est recouvert d'un tapis. Autour de la table rectangulaire, la banquette et les fauteuils sont un appel à partager un repas raffiné, ce que nous ne manquons pas de faire. La cuisine, installée à tribord et éclairée par les claires-voies, est conçue pour la navigation hauturière. Toute en longueur, elle permet de se caler quelle que soit l'allure et offre de nombreux rangements et placards en acajou mais également le matériel moderne. À bâbord, le volume identique est occupé par une cabine très simple aménagée de deux couchettes superpo-

**Le barreur peut régler
seul les voiles sans quitter
son poste.**



**Les claires-voies
et le dog-house
en acajou apportent
une note de charme.**



Ci-dessus :
L'esprit du
yachting règne
dans le carré.
Ci-contre : La
cuisine est aussi
élégante que
fonctionnelle.

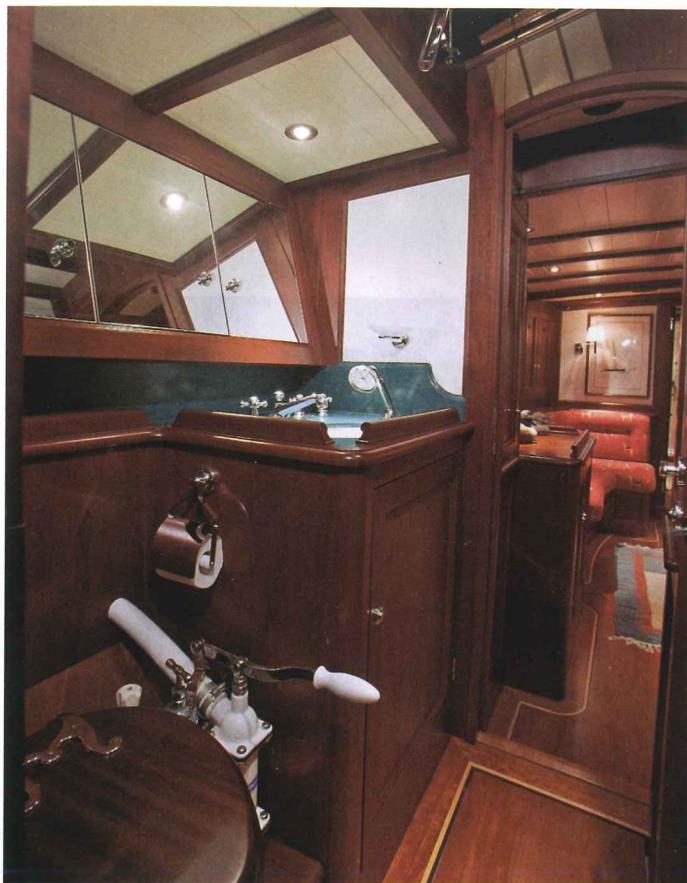
sées. La partie en avant du pied de mât est intégralement occupée par la cabine du propriétaire précédant la salle de bains. L'atmosphère cosy prédomine à l'intérieur de ce bateau unique dont on oublie totalement la longueur. La conception d'Aldebaran est diamétralement opposée à celle des voiliers de production modernes où le nombre de cabines prend des allures de compétition. Le véritable luxe n'a rien d'ostentatoire dès lors que l'on considère que seules les pièces de qualité ont leur place à bord comme c'est le cas ici. Les claires-voies sont manœuvrées par des vis sans fin en bronze, et la salle de bains est équipée de sanitaires dont les qualités de fabrication et de fonctionnement sont légendaires.

EN NAVIGATION

Le quai Saint Pierre sur lequel sont rassemblés en septembre les voiliers participant aux Régates Royales accueille pour l'hiver quelques voiliers classiques et de tradition. À bord d'Aldebaran, tout est fin prêt pour cette première sortie hivernale alors que les bateaux voisins vivent encore à l'heure de la ponceuse et du vernis. Le moteur Man ronronnant discrètement sous le cockpit nous propulse vers

Ci-contre : Dans la salle de bains, les sanitaires sont également de tradition.
Ci-dessous : L'élégante et classique cabine du propriétaire possède sa propre claire-voie.

la sortie du port et la grand-voile est parée à être hissée. Le vent d'est bien établi nous incite à inaugurer cette première sortie de l'année par un bord de portant et à faire prendre l'air au gennaker bleu sur emmagasineur. La manœuvre s'exécute à deux en confiant la barre au pilote et ne prend que quelques minutes. Dès que les voiles sont réglées, Aldebaran s'incline légèrement et atteint rapidement plus de 9 nœuds ; les 28 tonnes glissent, ne laissant qu'un faible sillage. L'équilibre de la carène et le profond safran offrent un confort de navigation en parfaite harmonie avec le style de ce bateau qui ne demande qu'à allonger la foulée dès que le vent monte. L'enroulement et le rangement du gennaker ne prennent pas plus de temps que lors de la manœuvre inverse et le génois vient prendre le relais pour remonter au



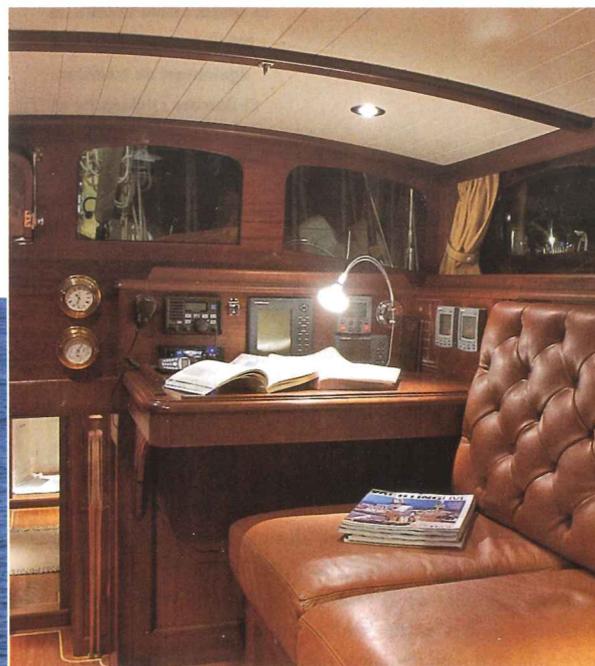
FICHE TECHNIQUE

Longueur hors tout :	21 m
Longueur flottaison :	14,25 m
Bau maxi. :	5 m
Tirant d'eau :	2,90 m
Déplacement :	28 T.
Lest :	9,5 T.
Surface voilure au près :	215 m ²
Motorisation :	Man 115 cv
Architecte :	Barracuda Yacht Design
Design intérieur :	Frank Darnet
Constructeur :	Chantier JFA, France



Ci-contre :
Le dog-house abrite
la table à cartes
et la banquette
de veille.
Ci-dessus :
Aldebaran laisse
derrière lui un
discret sillage.

près dans le clapot. Bien calé dans son cockpit, le barreur peut assurer seul le réglage des voiles, reprendre du pataras ou de la bordure et confier la barre au pilote contrôlé par deux vérins. Toutefois, prendre la barre d'Aldebaran, c'est retrouver des sensations de barre un peu oubliées, sentir cette carène puissante et docile réagir à la moindre sollicitation. À 30° du vent, les 9 nœuds deviennent la vitesse de croisière dans un vent qui oscille entre 12 et 15 nœuds, même si la carène peut faire bien mieux. La croisière inaugurale de Concarneau à Cannes a été l'occasion de tester le bateau qui, dans un coup de vent, s'est offert des pointes à plus de 15 nœuds sous grand-voile seule et pilote. Sur les croiseurs hauturiers, le salon de pont a retrouvé les faveurs des navigateurs, mais aucun de ces salons n'offre le charme d'un dog-house. Assis sur la banquette de veille, le navigateur peut jouir de la vue sur la mer tout en restant au contact des éléments sans subir le froid ou les embruns. Dans cette ambiance raffinée, il a sous les yeux les répéteurs électroniques, peut régler le pilote et assurer une veille visuelle. Quelques marches plus bas, les mouvements



du bateau sont à peine perceptibles. La semi-obscurité invite à s'installer confortablement dans le carré et à feuilletter l'un des ouvrages garnissant la bibliothèque. Il est malheureusement temps de revenir à la réalité et de remettre l'étrave en direction du port. Le virement de bord s'effectue avec la plus grande docilité et les winches hydrauliques mettent la manœuvre en solitaire à la portée de tous.

CONCLUSION

La découverte d'Aldebaran peut laisser perplexes les cartésiens et les loueurs de bateaux à la cabine. Nous sommes ici à bord d'un yacht imaginé par un homme pour satisfaire sa passion du voyage et son goût pour les beaux yachts de son enfance, mais qui a su confier la réalisation de son rêve à des pragmatiques. Sous ses allures classiques, Aldebaran profite de la technologie et des matériaux modernes. L'architecte a parfaitement tracé les souhaits de son client et JFA démontre brillamment son savoir-faire. Ce premier néo-classique ne sera pas le seul, le chantier a déjà reçu commande pour un voilier de la même famille. ●