MER & BATEAUX

MER & BATEAUX

N° 161 • MARS-AVRIL 2008 FRANCE 5€ • SUISSE 9

MANGUSTA 156

Salvaje, le plus grand des open

Sloop de style classique

SPIRIT 100 GAIA

M 03022 - 161 - F: 5,00 € - RD

BYSTANDER / GALILEO / COUACH 3000

Dolphin 54 / Vanga 44 / Exploration au Groenland

Bystander, escorteur de *Velsheda*

Le célèbre Class J dispose de son propre yacht accompagnateur, un escort vessel de 42 m, dessiné par Vripack dans le style des années 30 et construit à Concarneau par le chantier JFA. Par Oliver Dewar, photos Don Phillips et Bill Muncke

Les saisons de régates des grands ya
vent présenter des problèmes de l
d'une grande complexité. La que
logement de l'équipage de course e
entourage se pose avant chaque épreuve
nisation du transport, du ravitaillement e
rant, de la maintenance et d'un mo
approprié prend un temps infini pour
élevé. Ces exigences ont été satisfaites en
partie par l'association du Class J *Velsheda*
bateau accompagnateur de 42 m, *By*
œuvre de Vripack, le cabinet de l'archite
hollandais Dick Boon. Cet escort vessel, i
ceux des années 30, a été lancé en 2007 à
neau à l'issue d'un programme de constru
5 ans au chantier JFA.

Bystander et *Velsheda* ont croisé ense
Méditerranée tout l'été dernier et leur pa
s'est révélé être une solution idéale et
comme l'explique le skipper du Class J, Ad
man : « C'est vraiment très confortable po
page car nous sommes déchargés de to
préoccupations concernant notre entoura
il. Pour le capitaine anglais et ses coéquip
élément est primordial : « Cette organisati
permet de nous concentrer sur la course
tander d'assurer notre intendance, » pours
man. Bien que les avantages offerts par l
accompagnateur soient appréciés au mi
l'ambiance détendue de la croisière, c'est
des régates des Voiles de Saint-Tropez, lo
invités ont rejoint l'équipage et que *Velsh*
retrouvé avec 38 personnes à bord, qu'il
plus efficace. « Nous accueillons des pas
bord, mais en dehors d'un café le matin, c'e
page de *Bystander* qui s'occupe d'eux. No
vons alors nous dévouer entièrement à ce
faisons le mieux… la course. »

Lorsque l'équipage est au complet
régates, il n'y a aucune alternative au loge
plusieurs membres de l'équipage à terre,
la plupart des invités resteront à bord de
der, dans les cabines du pont principal et
supérieur du yacht qui portent toutes le n
Class J et comprennent leur propre salle
en marbre avec des équipements iden
ceux de *Velsheda*.

Pendant les régates des Voiles de Sain
au mois d'octobre, le yacht de course étai
par l'arrière dans le Vieux Port tandis que
der était à l'ancre juste devant l'entrée du
invités étaient transbordés sur *Velsheda*
deux annexes du bateau accompagnat
semi-rigides MST de 6,20 mètres à pr
hydrojet, à temps pour le départ des
chaque jour. Par contre, pendant une
aller-retour entre la Grèce et la Turquie

COURTESY OF JFA

l'équipe formée par les deux bateaux a réalisé son vrai potentiel : « *Velsheda* est venu à couple deux fois par jour, explique le chef mécanicien de *Bystander*, pour le déjeuner puis la nuit. » Le chef de cuisine de *Velsheda* préparait les repas des six membres de l'équipage du Class J et des dix autres de son bateau accompagnateur, alors que le chef de cuisine de *Bystander* se concentrait sur la restauration des invités. « L'équipage du voilier mangeait en premier, puis les repas de notre équipage étaient transférés à bord de *Bystander* pour notre équipage, poursuit le chef mécanicien, bien que l'équipage de *Velsheda* ait pris l'habitude de monter à bord pour voir s'il n'y avait pas des restes à grignoter. » Ce système est efficace en croisière mais inapplicable en course lorsqu'il est interdit aux deux bateaux de s'accoupler pour déjeuner, le chef de *Bystander* prévoit alors des sandwichs pour les invités et des baguettes préparées à terre pour l'équipage.

Si les avantages de la présence du bateau accompagnateur sont évidents pour les passagers, le support technique offert par *Bystander* est également fantastique. L'atelier du bord et les grandes capacités de rangement permettent de répondre à pratiquement tous les besoins de réparation ou même de fabrication de pièces pour *Velsheda* immédiatement en mer – quelquefois en plein milieu d'une traversée transocéanique – indépendamment de tous fournisseurs ou mécaniciens à terre (voir encadré). La grande capacité en carburant et la possibilité de transborder du gasoil sur le voilier évitent de faire la queue aux pontons d'approvisionnement et éliminent le risque de contamination du carburant, un arrangement qui facilite l'organisation des grandes croisières. Par exemple, *Bystander* a embarqué 70 000 litres de gazole (6 000 litres de moins que sa capacité maximum) avant une récente croisière. Le bateau consomme 300 litres à l'heure avec un groupe électrogène et il a pu fournir à *Velsheda* l'équivalent de trois semaines de carburant avant de rentrer à Palma avec encore 5 000 litres dans ses réservoirs. Il est aussi équipé d'un réservoir d'eaux usées grises et noires d'une capacité de 5 000 litres qui permet de transborder les déchets du yacht de course. Et avec ses dessalinisateurs HEM qui produisent 6,5 litres d'eau potable par minute, *Velsheda* a de quoi voir venir.

La clé du succès de ce projet est la possibilité d'aborder *Velsheda* sur le côté bâbord de son bateau accompagnateur. Avec le *Bystander* précédent, un Van Lent Feadship de 33 mètres construit en 1963, la manœuvre d'accouplement de *Velsheda* avec le bateau accompagnateur était complexe et inconfortable du fait du roulis de ce dernier, non-synchronisé avec les mouvements du grand voilier à l'arrêt. Sur le nouveau *Bystander*, ce problème a été résolu grâce à l'utilisation de deux stabilisateurs Quantum Zero Speed qui contrecarrent l'accélération croissante générée par l'impact des vagues sur la coque. Le pas des ailerons des stabilisateurs, montés un peu à l'avant du centre du bateau, varie dans le plan vertical en produisant une force d'amortissement. Avec une réaction d'une infime fraction de seconde, le roulis est réduit au minimum, même dans les conditions les plus sévères : « Nous avons enregistré des rafales de 45 nœuds alors que les bateaux étaient accouplés et que les

UNE ASSISTANCE 24H/24

OLIVER DEWAR

OLIVER DEWAR

Bystander représente un atout exceptionnel dans l'arsenal de campagne du Class J *Velsheda*. Il sert non seulement d'escorteur mais permet également d'embarquer du personnel et des invités et de transporter du ravitaillement, ce qui donne au projet un avantage fondamental que ce soit en course ou en croisière. De plus, il offre la capacité d'accéder immédiatement à un grand atelier entièrement équipé et bien approvisionné qui permet d'éviter de nombreuses heures d'immobilisation à la suite des inévitables dommages subis par le yacht qui peuvent requérir la fabrication de pièces de haute précision. Situé contre la cloison avant du compartiment des moteur, le grand plan de travail en acier offre des possibilités normalement réservées aux installations à terre ou à l'utilisation d'un conteneur mobile. À l'avant du quartier de l'équipage de *Bystander*, l'accès au pont fait aussi office de rangement des cordages de *Velsheda* pour libérer de l'espace sur le yacht de course. Un second rangement dans le coin bâbord arrière du coqueron contient les pièces de rechange vitales et les matériaux de fabrication des pièces spéciales. « Je ne pense pas qu'un seul outil à bord de *Bystander* soit resté inutilisé, explique l'officier mécanicien. Les outils les plus utilisés sont la fraiseuse et le tour installés sur un établi dans le coqueron spacieux, bien éclairé et ventilé, juste à l'avant de la plate-forme de bain. Je pense que le chef mécanicien de *Velsheda* passe plus de temps dans ce lieu qu'à bord de son yacht de course... »

deux ancres étaient mouillées. Sans les stabilisateurs, cette situation pourrait être dangereuse, mais il n'y a eu aucun problème et les deux yachts se sont contentés de rebondir ensemble… » Une autre technique employée par l'équipage pendant la croisière était de poser une seule ancre légère à l'arrière des deux bateaux pour les empêcher d'éviter avec le vent dans les mouillages trop étroits.

Après avoir constaté le bon fonctionnement de ce tandem d'un point de vue pratique, il reste à savoir si *Bystander* remplit aussi bien ses fonctions de plate-forme de réception complémentaire pour *Velsheda*. Le carré du pont principal du yacht comporte trois salons séparés avec des canapés et des chaises arrangées autour d'une table ronde où une trentaine de personnes peuvent s'installer confortablement. La table de la salle à manger à l'arrière peut accommoder dix convives à leur aise et des places assises en plein air supplémentaires sont disponibles de chaque côté de la plate-forme arrière articulée. La zone fermée à l'avant du pont supérieur est occupée par un salon d'observation : une pièce utilisée le plus souvent par les enfants des propriétaires pour faire leurs devoirs ou, une fois le travail fini, comme salle de jeux électronique, lorsque les rideaux sont tirés. Mais le lieu le plus attractif sur *Bystander* reste sans doute le carré et la plage arrière du pont supérieur. Rhoades Young, anciennement Dick Young Designs, a créé un espace où l'intérieur et l'extérieur font corps grâce aux portes qui se replient intégralement et donnent librement accès d'une zone à l'autre. Le carré poursuit le thème de décoration "Edwardien" qui prévaut dans l'en-

BYSTANDER

Longueur h.t.
42,18 m.
Longeur à la flottaison
40,56 m.
Largeur
9,15 m.
Tirant d'eau
2,6 m à mi-charge
Déplacement
520 t à mi-charge
Construction
Coque acier et superstructure aluminium
Propriétaire et passagers
12 personnes
Équipage
11 personnes

Moteurs
2 Caterpillar 3412E DI TA - 720 BHP
Générateurs
2 x 155 kW Northern Light
1 x 90 kW Northern Light Emergency
Stabilisateurs
Quantum zero speed
Gasoil
75 919 l
Eau
12 515 l
Dessalinisateur
HEM 3 600 l/h
Climatisation
CME réversible

Eau noires et grises
5 000 Litres
Tenders
2 x Custom MST 620 Tenders
Architecte naval
Vripack Naval Architects
Design intérieur et extérieur
Rhoades Young (ex-Dick Young Designs)
Chantier/année
JFA-Shipyard/2007
Quai des Seychelles
29900 Concarneau
Tél. : 02 98 60 49 48
E-mail : jfa@jfa-yachts.com
www.jfa-yachts.com

semble du yacht avec des canapés et des fauteuils profonds à tribord, un grand bar à bâbord, un immense panneau de pont traditionnel avec des poignées en laiton et des hublots latéraux qui s'abaissent à l'aide d'une sangle en cuir. En revanche, à la différence du reste de l'intérieur du yacht, les boiseries du carré sont vernies ce qui renforce habilement l'ambiance extérieure en créant une continuité du style intérieur jusque sur le pont arrière et augmente considérablement l'impression d'espace de plein air. De même, la cambrure discrète du pont arrière en teck qui facilite l'écoulement de l'eau est reproduite dans le carré ce qui élimine le besoin d'un pas de porte, d'une division ou d'une barrière quelconque entre l'extérieur et l'intérieur.

L'arrière du pont supérieur est le plus grand espace en plein air sur *Bystander* et le cœur des réceptions à bord. Au milieu des manifestations des Voiles de Saint-Tropez, les propriétaires du yacht ont organisé une soirée pour leurs invités et les équipages de *Velsheda* et des autres yachts participant aux régates. En faisant cap sur l'emblème illuminée J/K7 sur la cheminée du bateau accompagnateur (J signifiant Class J et K7 étant le numéro de voiles du yacht en course), les invités étaient transportés à bord de *Bystander* à partir du Vieux-Port dans une annexe semi-rigide et embarquaient par la plate-forme déployée du tableau arrière. L'approche était éclairée par des projecteurs sous-marins qui formaient une frange bleu clair lumineuse à l'arrière et les invités se dirigeaient rapidement jusqu'au pont supérieur en passant devant le barbecue installé à l'arrière bâbord du pont principal et se rassemblaient hors du carré sous le prolongement du pont de la passerelle. Lors de cette réception, on attendait une soixantaine d'invités dont une partie se réunirait autour de la table pour seize convives à l'arrière du carré ou autour de la table de salle à manger un pont plus bas, les autres s'éparpillant dans les divers salons. Le buffet était étalé sur une grande table installée juste à l'avant du bassin à remous bordé de bois verni et du solarium à l'arrière du pont supérieur et personne ne s'est jamais senti à l'étroit. Pour les invités qui souhaitaient s'aventurer vers l'étrave, une table supplémentaire avec dix sièges avait été installée sur la plage avant : une zone qui peut éventuellement être abritée du soleil par un auvent suspendu sous le mât avant. C'est cette configuration imaginative et totalement unique du pont qui contribue à l'immense plaisir d'être à bord. Le pont de la timonerie abrite deux Optimist rangés sur le rouf de la salle d'observation devant la passerelle et deux Lasers dissimulés sous les annexes à l'arrière de la cheminée alors que deux semi-rigides restent dans leur bossoir Structor. En se dirigeant vers l'arrière, après avoir contourné la passerelle et franchi les quelques marches à tribord de la cheminée pour monter sur le rouf de la timonerie, on a une vue splendide sur *Bystander* et son environnement. Ce point culminant est notamment devenu un point de ralliement alors que le bateau était à Valence, en offrant un panorama unique du déroulement des régates de la 32e Coupe de l'America.

Cet hiver, *Velsheda* a traversé l'Atlantique seul alors que *Bystander* devait subir un programme complet de remise en état au chantier MB'92 de Barcelone, avec entre autres nouveautés, l'installation d'un bulbe d'étrave qui portera sa vitesse actuelle de 13 nœuds à quelque 14 nœuds pour lui permettre de remplir ses fonctions plus efficacement. Ce bulbe améliore le passage dans l'eau de la carène en réduisant la résistance pour augmenter la vitesse. Une option supplémentaire a été prévue avec la possibilité de remplir le bulbe d'un ballast d'eau permettant de contrôler l'assiette du yacht. Par contre, les réservoirs d'eau installés à l'arrière à l'origine sont convertis en réservoirs de carburant pour augmenter l'autonomie du bateau. Cette opération requiert une modification radicale de la tuyauterie et de la plomberie. Par ailleurs, une autre transformation devait permettre d'ajuster les sorties des systèmes d'échappement situés à l'arrière tribord pour éliminer le bruit de bouillonnement qui se produisait lorsque la quantité de carburant dans les réservoirs diminuait et que le bateau flottait plus haut en exposant une partie du double système d'échappement. À la fin du mois de janvier, *Velsheda* et *Bystander* devaient fêter leurs retrouvailles aux Antilles : « Après voir passé l'hiver aux Grenadines cet hiver, nous allons participer à la régate classique d'Antigua, » confirmait le capitaine du bateau accompagnateur, Lars Loftus. Lorsque nous retournerons en Europe, les deux bateaux se rendront dans la mer Baltique au début de l'été puis ils rejoindront le circuit méditerranéen. » *Velsheda* a déjà navigué aux Antilles avec le *Bystander* précédent. Celui-ci ajoute une dimension nouvelle et la possibilité d'explorer des régions encore plus éloignées.