

EXCLUSIF LE DUEL DES MOONBEAM

MER & BATEAUX

MER & BATEAUX

SALPERTON IV

ESSAI
EXOTIQUE
À TAHITI

CROISIÈRE
AUX
BAHAMAS

WALLY
INDIO
SLOOP FAMILIAL
HAUTE
PERFORMANCE

Trident
800^e YACHT DE
ROYAL VAN
LENT

M 03022 - 171 - F: 5,00 € - RD



N° 171 NOV-DEC 2009

FRANCE 5€ | BELGIQUE / ESPAGNE / ITALIE : 5.50 € | CANADA : 8.50 \$CAN | DOM : 7 € | SUISSE : 9.5 CHF | MAROC : 65 MAD | TOM : 2000 XPF.

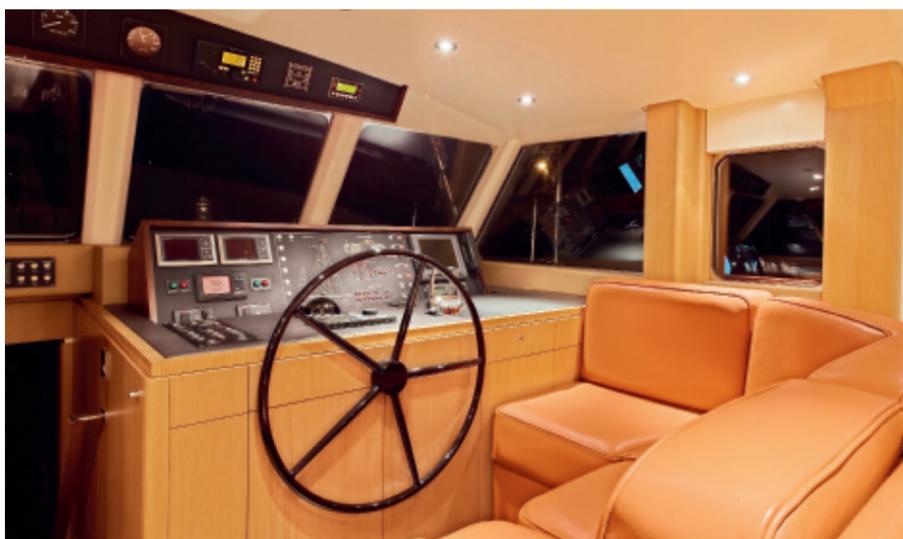
Par Luc Blanchard
Photos Nicolas Claris et Benoît Stichelbaut



HORTENSE

Le lancement à Concarneau de ce motorsailer de 27,50 m, dessiné par Joubert-Nivelt, aménagé par Dick Young et construit par JFA, met à mal les idées reçues concernant ce type de yacht.

Dick Young a réalisé une décoration élégante sans sophistication grâce au choix harmonieux du chêne, du bouleau et du teck dans ce grand salon et salle à manger qui se prolongent jusqu'à la timonerie.



Hortense est l'héritière de Marguerite. Faut-il trouver la raison du choix de ces prénoms dans l'environnement bucolique où les architectes Michel Joubert et Bernard

Nivelt dessinent des bateaux depuis de nombreuses années ? Marguerite, bateau personnel de Michel Joubert, facilement identifiable par la couleur vert-pré de sa coque en acier et le paisible ruminant ornant sa superstructure, est un rustique motorsailer destiné aux croisières dans les mers hostiles du Nord. Cette unité n'a,

à priori, que peu d'atouts pour séduire un amoureux des beaux bateaux, mais le yachtman averti, à la recherche d'un bateau de voyage, a su très vite reconnaître ses qualités et demander aux architectes rochelais de s'en inspirer pour concevoir son futur yacht.

Souvent comparées au mariage de la carpe et du lapin, les carènes des motorsailers ont toujours eu des difficultés à se montrer efficaces sous voiles du fait de leurs sections rondes plus aptes à la navigation au moteur. Le poids dans les hauts généré par un gréement lourd et des superstructures imposantes, entraînant roulis et in-

confort, constitue un autre reproche souvent fait à ces bateaux, et, dernier point, l'élégance des lignes générales plaide rarement en leur faveur.

Forts de leur expérience, tant dans le dessin des motoryachts que celui des grands voiliers ainsi que de Marguerite, les architectes ont présenté au propriétaire un dessin tout à fait original, très éloigné du style utilitaire. Hortense offre un profil dont l'élégance a surpris les premiers intéressés lors de sa mise à l'eau à Concarneau au printemps dernier. Les superstructures abritant la timonerie et le grand salon/salle à manger s'intègrent parfaitement à la ligne générale. La

hauteur de franc-bord modérée pour une unité de ce type depuis le tableau arrière jusqu'à la porte de la timonerie, est rehaussée de 80 cm jusqu'à l'étrave, suivant la ligne de pont, et offrant un pavois protégeant la partie avant dont la largeur de pont est celle d'un motoryacht à l'étrave tulipée. En avant du pied de mât, la disposition du pont est typique de celle des grands voiliers, avec un roof plat dissimulant deux grands coffres destinés au spi asymétrique et aux cordages indispensables. Et la taille des deux enrouleurs Harken confirme que le plan de voilure n'est pas destiné à faire de la figuration.

DEUX BATEAUX EN UN...

Faire cohabiter dans un même bateau les exigences d'un voilier et les éléments de confort propres à ceux d'un motoryacht ne se fait pas sans concession, particulièrement lorsque le dessin des aménagements et la décoration sont entre les mains de Dick Young Design dont la collaboration avec le bureau d'études de JFA a permis la réalisation de plusieurs yachts de grande qualité avec le chantier concarnois. Le designer anglais est au moins aussi connu pour son souci du moindre détail que le tandem Joubert-Nivelt l'est

pour son pragmatisme. Le propriétaire n'ayant d'autres souhaits que de disposer d'un bateau de voyage très confortable, capable de naviguer à la voile ou au moteur à une vitesse de croisière de 11 nœuds, les concepteurs se sont pris au jeu, tant dans le domaine de l'efficacité et des solutions pratiques que dans celui de l'esthétique et du raffinement. Le bureau d'études, fort de son expérience, s'est largement impliqué dans la création et les ouvriers, qu'ils soient chaudronniers ou menuisiers, se sont véritablement "lâchés" en hissant le standard de qualité de leur travail à un très haut niveau, dépassant même les

intentions convenues au début de la conception.

Ce travail saute aux yeux sur le pont, comme en témoigne le railing en inox entourant la lisse du pont avant, entièrement réalisé au chantier sans aucune soudure apparente, la conception et la réalisation des cadènes et de la delphinère, ou la pose du teck touchant à la perfection en dépit des nombreux décrochements et différences de niveaux souhaités par le designer. Le constat est identique à l'intérieur en examinant le travail réalisé et en ne citant que le plafond du salon et de la timonerie dont les discrètes moulures dissimulent l'éclairage d'ambiance et la ventilation. L'intégralité des aménagements a été traitée avec le même souci, la décoration apparemment sans sophistication se révèle extrêmement élégante grâce au choix harmonieux de diverses essences



comme le chêne et le noyer dans la timonerie ou le bouleau et le teck dans le salon-salle à manger aux dimensions dignes de celles d'un motoryacht. La disposition des cabines des invités est parfaitement conventionnelle, situées toutes trois dans la partie avant et accessibles depuis la descente située dans la timonerie. La cabine VIP, la plus en avant, bénéficie d'un volume supérieur aux deux autres, mais elles offrent toutes le même confort douillet. Moins conventionnelle est la disposition voulue par le propriétaire concernant la cabine de l'équipage. C'est par la descente menant à la suite du propriétaire que celui-ci peut rejoindre la cabine double située à bâbord ainsi que la cuisine implantée à tribord. Cette promiscuité inhabituelle ne nuit en rien à la quiétude de cette vaste cabine occupant toute la largeur de la coque au

maître-bau. Le côté chambre occupe la partie bâbord, et la partie tribord est aménagée en salon avec une table de travail et un accès à la salle de bain située dans la partie avant. Comme il est aujourd'hui courant sur les motoryachts de cette taille, cette cabine bénéficie de la vue sur la mer et d'une grande luminosité grâce aux six hublots carrés installés dans la coque.

La partie la moins visitée, à savoir la salle des machines et la partie arrière servant d'atelier et de lieu de stockage, est tout aussi étonnante, tant par son volume que par la réalisation des installations techniques. C'est véritablement la partie motoryacht, concentrant tout ce qu'exige la sécurité, la fiabilité et le confort en mer. La porte étanche dans la cuisine s'ouvre sur une salle des machines où tout est visible et accessible sans contorsion, et le passage entre les deux Cummins permet de rejoindre le lazaret et le tableau arrière à ouverture pneumatique donnant accès à la mer.

UN VOILIER EFFICACE

C'est le navigateur François Boucher qui a mis son expérience au service du propriétaire pour aider à la conception du gréement et c'est l'atelier Lorima de Lorient qui a réalisé les mâts et les bômes en carbone. La recherche de la performance sous voiles n'est certes pas au programme d'*Hortense*, mais le choix du carbone permet de diminuer de 50% environ le poids dans les hauts, élément capital sur ce type d'unité et particulièrement ici où la hauteur du grand mât (30 m) dépasse de beaucoup les standards

habituels. La firme britannique All Noor Goefers a également collaboré avec Joubert-Nivelt pour les calculs de structure, travail particulièrement important sur ce type de yacht. Le pied de mât ne devant pas encombrer l'espace intérieur, une imposante épontille reposant sur quatre piliers a dû être inventée, mais ce dispositif demeure invisible, ces quatre supports sont en effet dissimulés dans les cloisons de la coursive. Sur le pont, la disposition de l'accastillage est on ne peut plus classique : deux enrouleurs Harken permettent de passer du génois à la trinquette et la grand-voile lattée de 146 m² équipée de trois bandes de ris tombe directement dans la bôme de type Park Avenue, guidée par les lazyjacks et l'aiguillage répartissant les coulisseaux dans la bôme. Le passage de l'écoute de génois est un modèle de simplicité : un orifice dans le pavois et un passage pratiqué dans les jambettes de pavois permettent à l'écoute de revenir sur les winches fixés sur deux ilots dans les angles du tableau arrière.

Les deux gros winches Harken peuvent ainsi faire office de cabestans pour reprendre les amarres.

Le pont supérieur, ou sundeck, n'est pas destiné aux bains de soleil. Les deux annexes en occupent la plus grande surface et sous la bôme, le poste de pilotage particulièrement utilisé pour les manœuvres de port et par beau temps est également accastillé pour pouvoir régler la grand-voile.

Page de gauche : la cabine du propriétaire avec son salon à bâbord. Ci-dessous : la coursive centrale séparant les deux cabines à lits jumeaux.



LE MEILLEUR DES DEUX MONDES

Les voiles livrées par Incidences et rapidement gréées, *Hortense* a pointé son étrave en direction des Glénans pour sa première sortie, saluée par des rafales à 40 nœuds dictant la plus grande prudence. Une fenêtre météo plus favorable nous permet de prendre la mer et de procéder à un premier essai par mer plate et vent ne dépassant pas les 10 nœuds. Le travail effectué par Van Cappellen dans le domaine de l'insonorisation et de la réduction des vibrations se révèle remarquable, premier constat alors que nous gagnons le large au moteur. À 800 tr/min, les deux Cummins de 250 ch sont à peine audibles depuis le salon et aucune vibration ne vient troubler la quiétude dans le petit salon de la timonerie. La grand-voile lattée est rapidement hissée et le génois déroulé puis bordé pour une allure de largue. Le pré serré n'est pas au programme d'*Hortense* qui peut compter sur la motorisation pour ne pas avoir à subir les affres de cette allure. Le vent est monté à 15 nœuds, la gîte est alors de moins de 10° et la vitesse affichée est de 8,5 nœuds pour un régime de 800 tr/min, régime auquel les Cummins ne consomment que 6 litres à l'heure. Si la vitesse n'a pas augmenté lorsque les voiles ont porté, *Hortense* affiche un poids de 120 t, la consommation a en revanche chuté de 60% ! Cette précieuse indication démontre la pertinence du dessin de cette carène atypique aux entrées d'eau fines devenant arrondies jusqu'en arrière de la longue quille et s'aplatissant en remontant vers l'arrière et les deux safrans.

Une légère montée en régime permet d'atteindre rapidement la vitesse de croisière de 11 nœuds dans le plus grand confort, allure à laquelle le motorsailer conservera une autonomie de plus de 4500 milles. Il est en effet très

HORTENSE		
Longueur H.T. 27,50 m	Gasoil 16000 l	Architectes navals Joubert-Nivelt et Goeffers
Flottaison 26 m	Eau douce 4000 l	Design intérieur Rhoades Young Design
Largeur 7,18 m	Dessalinisateur Idromar 2 x 180 l/h	Design extérieur Joubert et Rhoades Young
Tirant d'eau 2,80 m	Moteurs 2 x Cummins QSL 9,0M - 285 ch	Classification Lloyds and MCA compliant
Déplacement 115 t	Groupes électrogènes 2 x Onan 27 kW 50hz	Chantier/année JFA Shipyard/2009
Lest 20 t	Surface de voileure Grand voile 146 m ²	Quai des Seychelles, 29900 Concarneau
Construction Aluminium&Alustar	Génois 193 m ²	Tél. : 02 98 60 49 48
Autonomie au moteur 4500 milles	Trinquette 51 m ²	Fax : 02 98 60 49 40
	Misène 44 m ²	E-mail : jfa@fa-yachts.com
	Gennaker 380 m ²	www.jfa-yachts.com



peu probable que le vent soit totalement absent au cours d'une traversée de l'Atlantique.

Pouvoir naviguer à la voile sans contraintes ni contre temps grâce à la propulsion continue constitue la vocation de ce yacht capable également d'offrir à ses occupants le confort et le raffinement. Des solutions éprouvées dans tous les domaines et

une réalisation sans fautes en font un remarquable yacht de voyage, facile à mener par un équipage réduit. Avant de partir vers des horizons lointains, *Hortense* a effectué son voyage inaugural du côté des Açores et repassera brièvement au chantier JFA pour une visite de routine. 🚢

