

~ MOTOR & SAILING YACHTS ~

# YACHTCLASS

N°18 / SEPT - OCT - NOV 2019

BILINGUAL MAGAZINE

CLASS Catamaran

BILINGUAL EDITION

**NEW SECTION**



**A l'essai**  
Fountainne Pejot  
Alagria 67

**Salons**  
**NOUVEAUTÉS**  
**2020**

# SPECIAL SALONS CANNES GÈNES MONACO

**A BORD**

**Sanlorenzo SL102 Asymmetric**



**A l'essai**

**JFA FC<sup>2</sup> 70'**

**Prestige 590**

**Custom Line 120**

**Mulder 36M**

**Monte Carlo Yachts 66**

**YACHTING IN MONACO**

- 67° Rolex Giraglia
- Nouveautés 2020 MYS
- Monaco Sport Academy

L 13383 - 18 - F: 9,00 € - RD

BEL/LUX/ESP: 9,9 € - CH 14.40 FS - D: 10,9 € - TOM: 1300 xpf



## Visite chantier | JFA Yachts



136



Frédéric Jaouen a cofondé le chantier JFA Yachts en 1993.



Frédéric Jaouen co-funded JFA Yachts in 1993.

## JFA YACHTS

“ A VOILE OU À MOTEUR, TOUS LES YACHTS SORTIS DU CHANTIER ACCUMULENT DES MILLES ET DES MILLES EN NAVIGATION ”

Installé à Concarneau, en Bretagne sud, JFA Yachts construit depuis plus de 26 ans des unités remarquables par leur aptitude à naviguer loin et longtemps. Capable de construire des voiliers ou des motoryachts, des monocoques ou des catamarans, le chantier privilégie avant tout les relations et l'écoute avec ses clients.

Texte : Christophe Varène – Photos : Franck Betermin, Benoît Stichelbaut, Bernard Galéron / JFA Yachts

Une histoire d'hommes, de marins, de passion. Voilà en quelques mots un résumé de la genèse du chantier JFA Yachts. Parce qu'il s'engage sur une transatlantique à bord d'un

Lévrier des Mers, voilier de 14 m adapté à la régata et à la croisière hauturière, Frédéric Jaouen fait la rencontre des propriétaires du chantier normand Le Guen Hémidy qui le recrutent dès son retour. Il y fait la connaissance de Frédéric Breuilly, ébéniste de formation. Fin 1992, lorsque la holding propriétaire du chantier qui les emploie se retrouve en difficulté et ne peut assurer la construction de Kermor, un voilier de 75 pieds, les deux Frédéric décident de se lancer dans une nouvelle aventure et créent à Concarneau, en 1993, le chantier JFA, très vite rejoints par Brigitte Jaouen Guennec, responsable administrative et financière,

et Michel Siou, associé et chef de projets. Dès le début, ils partagent leur activité en construction et restauration, une habitude qui perdure toujours et permet de conserver un plan de travail régulier au fil des ans. En 1999, JFA Yachts construit le site actuel - 8 500 m<sup>2</sup> de terrain dont 2 900 m<sup>2</sup> d'ateliers couverts, toujours à Concarneau, à quelques encablures de la Ville Close : ce port de sud-Bretagne offre un important bassin de compétences avec des artisans possédant un réel savoir-faire dans les différents métiers de la construction navale et des installations techniques, comme cet élévateur à bateau de 2 000 tonnes, indispensables pour se développer dans l'univers concurrentiel et exigeant des grands yachts, qu'ils soient à voile ou à moteur. Ce magnifique outil sert aussi de vitrine comme lorsque le FC<sup>2</sup> 70' est fièrement amarré au ponton du chantier, prêt à s'envoler pour de grandes aventures.

A Concarneau, les chantiers JFA bénéficient d'infrastructures exceptionnelles pour réaliser des constructions de qualité (1). Dessiné par Marc Lombard, le Long Island 85', ici le deuxième sorti du chantier, est un catamaran de croisière performant (2). Tous les aménagements, comme le carré, viennent des ateliers de menuiserie intégrés (3). Le FC<sup>2</sup> 70', grand monocoque de croisière rapide, est le dernier voilier mis à l'eau (4).



In Concarneau, JFA has developed exceptional infrastructures to build high-quality units (1). Designed by Marc Lombard, the Long Island 85', here the second one launched by the yard, is a high-performance cruising catamaran (2). All the fittings, such as the saloon, are created by the in-house carpentry team (3). The FC<sup>2</sup> 70', a large fast cruising monohull, is the latest sailboat launched (4).



## Visite chantier | JFA Yachts

*Après réalisation de la coque en aluminium à l'envers, le retournement, par l'étrave pour ne pas risquer de déformation, constitue une étape délicate et spectaculaire.*

*The aluminum hull is built upside down and then turned by the bow to prevent risks of deformation, a delicate and spectacular operation.*

## DEUX PROJETS EN COURS DE 100 ET 78 PIEDS

Les projets vont alors s'enchaîner avec des réalisations aussi emblématiques qu'Axantha (37 m de longueur hors-tout) premier motoryacht construit chez JFA, Sun Tenareze, catamaran de 25 m qui, depuis 2004, a effectué près de trois tours du monde avec ses propriétaires successifs, Bystander (42 m hors-tout), moteur yacht accompagnateur du célèbre Class J Velsheda, récompensé par un Award de l'International Superyacht Society, et Moussetrap, l'un des plus grands catamarans de croisière du monde - 33,50 m construit intégralement en carbone ! Il faut également citer Hortense, un motor sailor de 27,50 m, construit au chantier en 2009 et qui, après de longues navigations de l'Antarctique à l'Alaska et 120 000 milles parcourus, revient pour la visite des 10 ans du Lloyds et le remplacement des groupes électrogènes cette année. Posé sur son ber, sur le terre-plein, ce bateau impressionne, si ce n'est par ses dimensions déjà remarquables, au moins par son aventure maritime. Chacune de ces unités a permis d'installer la réputation de JFA Yachts pour la qualité de ses réalisations, mais surtout pour l'accompagnement permanent de ses clients : être à leur écoute, répondre à leurs exigences dans le respect de choix techniques partagés, valoriser le sens marin pour concevoir des bateaux faits pour naviguer... En 2014, un client américain décide de confier à ce chantier français – signe que la réputation de JFA a traversé l'Atlantique - la construction d'un catamaran de croisière de 85 pieds. Le bateau s'appelle WindQuest, il constitue

le premier exemplaire de la série des Long Island, une volonté du chantier de proposer à des clients moins expérimentés une offre de voiliers éprouvés : après la construction de deux Long Island 85, sont en projets un 100 pieds et un 78' Power, afin de s'installer sur ce nouveau, et prometteur, créneau des catamarans à moteur.

Avec une approche artisanale et un important suivi qualité, JFA Yachts se trouve en mesure de répondre à un très large éventail de demandes et a ainsi travaillé avec les plus grands cabinets d'architecture navale : Joubert-Nivelt, Vripack, Lombard, Finot-Conq, Barracuda Yacht Design, Judel Vrolijk, Berret-Racoupeau... Fort d'une croissance continue et maîtrisée, JFA Yachts construit en 2016 un nouvel hangar, toujours à Concarneau, ce qui porte

à cinq le nombre de halls de construction et complète l'offre technique comprenant aussi un élévateur à sangle de 400 t, pour des unités jusqu'à 40 m, et une cale-sèche de 100 m de longueur à disposition sur le domaine portuaire local. Chaque hall a sa spécificité, le 1 étant par exemple dédié à la chaudronnerie avec la construction des coques en aluminium, la plomberie et le travail de l'inox avec en particulier une attention toute particulière portée au poli miroir, gage d'un excellent vieillissement. Les coques, construites à l'envers, sont soulevées par l'étrave avant d'être retournée, ce qui évite les risques de déformations possibles lors de retournement en latéral. Il est alors possible d'admirer ce nouveau catamaran en cours de finition de coque, posé en majesté sur son support et objet



de tous les soins par les compagnons qui s'affairent dans ses entrailles. Dans le hall 2, la construction se poursuit avec la menuiserie et l'atelier mécanique. Détail d'importance, les bateaux sont fabriqués en légère surpression pour éviter que les poussières ne pénètrent à l'intérieur. Le travail du bois prend en compte ce matériau sous ses différents aspects : l'aspect bien sûr, mais aussi son poids, sa rigidité et sa capacité à absorber les bruits. Une partie de ce hall conserve avec précautions des stocks de panneaux et de plaquages issus des bateaux construits ici, prêts à servir pour d'éventuelles reprises. C'est aussi l'occasion d'apprécier la qualité des essences utilisés, leur légèreté et, pour certaines pièces, l'incroyable travail de vieillissement qui donne à s'y tromper l'illusion du temps qui a passé.

### DES ATTENTIONS QU'APPRECIENT LES CLIENTS

Avec une quarantaine d'employés, JFA Yachts, labellisé EPV (Entreprise du Patrimoine Vivant) grâce au savoir-faire de ses compagnons, est désormais un acteur reconnu dans l'univers des superyachts, capable de construire des unités constituées d'un mariage d'aluminium (coque) et de composite (cloison, pont et superstructure) jusqu'à 50 m. Avec les nombreux corps de métier nécessaires, il est indispensable de mettre en place une organisation précise et rigoureuse. Un cahier des charges technique précis est établi par le bureau d'études interne et toute la durée du chantier une comptabilité analytique permet de suivre avec précision le coût, mais aussi le poids, du futur navire et de conserver toutes les données nécessaires au suivi après-vente. La plupart des unités sorties du chantier répondent aux certifications les plus exigeantes type Veritas ou MCA. Toujours dans le souci de la satisfaction du client, des bureaux sont mis à sa disposition, ou à celle de son chef de projet, ainsi que des locaux où il peut entreposer son matériel avant la mise à l'eau. L'ensemble de ces atouts permettent au chantier JFA de s'ouvrir de plus en plus au marché international, avec un réseau de revendeurs / brokers, et en particulier au travers de la gamme Long Island. Toutes ces attentions font que très souvent, comme aime à le préciser Frédéric Jaouen, "les clients de JFA Yachts deviennent nos meilleurs ambassadeurs". Sans doute le meilleur atout pour voir l'avenir avec sérénité.



1

Les équipements techniques permettent la mise à l'eau des bateaux, même de grande taille, directement devant les hangars de fabrication. Ici, le FC<sup>2</sup> 70' avec sa quille relevable (1). En collaborant avec les meilleurs cabinets d'architecture navale, comme Finot-Conq pour le FC<sup>2</sup> 70', JFA réalise des voiliers rapides et marins (2). Développé sur un territoire à haut niveau de compétence, le savoir-faire des employés du chantier lui a valu le label Entreprise du Patrimoine Vivant (3).

////////////////////////////////////

Thanks to this technical equipment, all the boats, even the largest ones, can be launched directly in front of the manufacturing sheds. Here, the FC<sup>2</sup> 70' with its lifting keel (1). By collaborating with the best naval architecture studios, such as Finot-Conq for the FC<sup>2</sup> 70', JFA produces fast and maritime sailboats (2). Developed on a territory with a high level of competence, the know-how of the its employees has earned the yard the label Entreprise du Patrimoine Vivant (3).



2



3

## “ ALL THE YACHTS LAUNCHED BY THE YARD, BE IT SAILING OR MOTOR, ACCUMULATE MILES IN NAVIGATION ”

Based in Concarneau, in Southern Brittany, JFA Yachts has been building units distinguished by their ability to sail far and away for over 26 years. Capable to produce sailboats and motoryachts, monohull or multihulls, the yard favours the relationship and the understanding of its clients.



1

140

**A story of men**, of sailors and passion. These few words sum up the genesis of the shipyard JFA. Because he embarked on a transatlantic voyage on a *Lévrier des Mers*, a 14 m offshore-cruiser - racer sailboat, Frédéric Jaouen met the owners of the shipyard Le Guen Hémidy, based in Normandy, who recruited him upon his return. There, he met Frédéric Breuilly, a cabinetmaker. And, at the end of 1992, when the holding, owner of their yard, was in difficulty and could not ensure the construction of *Kermor*, a 75 foot sailboat, they both decided to embark on a new adventure and created in 1993, in Concarneau, the shipyard JFA. They were soon joined by Brigitte Jaouen Guennec, administration and finance manager, and Michel Siou, associate and project manager. From the very beginning, they divided their activity between construction and refit, an on-going organization that allows them to maintain a regular work plan over the years. In 1999, JFA Yachts built

the actual premises – 8 500 m<sup>2</sup> of land including 2 900 m<sup>2</sup> of covered workshops, still in Concarneau : a port of Brittany which offers, a large concentration of skills and craftsmen with real know-how in the various shipbuilding trades and technical installations, like this 2 000-ton synchrolift, crucial for its development in the competitive and demanding sector of super yachts, both sailing or motor. This splendid tool is also a great showcase, like when the *FC<sup>2</sup> 70<sup>i</sup>* was proudly moored at the yard pontoon, ready to cast off for great adventures.

### TWO ON-GOING PROJECTS: A 100 AND A 78 FOOT

Since then, projects came then one after another, giving birth to units as emblematic as *Axantha* (37 metres in overall length); the first motoryacht ever built at JFA, *Sun Tenareze*, a 25 m catamaran, that since 2004 has completed nearly three circumnavigations with her successive owners, *Bystander*

(42 metres in overall length ), the escort vessel of the famous *Class J Velsheda*, that won the International Superyacht Society Award, and *Mousetrap*, one of the world's largest cruising catamarans in the world (33.50m entirely built of carbon !). Mention should also be made of *Hortense*, a 27.50 m motor sailor, built at the yard in 2009. After sailing from Antarctica to Alaska and 120 000 miles, she is back this year for the 10 years Lloyds visit and the replacement of the generators. Placed on her berth, on the platform, this boat impresses. If not by her remarkable size, at least by her maritime adventure. Each of these units has established the reputation of JFA Yachts for the high quality of its creations, but above all for the constant support it offers its clients: it is available for them, to meet their need while respecting shared technical choices, promote the seamanship to design boats made to sail... In 2014, an American customer commissioned to this French shipyard an 85 foot cruising catamaran. A clear sign that JFA's reputation had crossed

the Atlantic. This boat, named WindQuest, is the first of the Long Island series, a willingness of the shipyard to offer a range of proven sailboats less seasoned customers: after the construction of two Long Island 85, a 100 foot is now in project, along with a 78' Power to make it enter the new, and promising, power catamaran sector. Thanks to its traditional approach and extensive quality control, JFA Yachts can meet a very wide range of demands and has worked with the major naval architecture studios: Joubert-Nivelt, Vripack, Lombard, Finot-Conq, Barracuda Yacht Design, Judel Vrolijk, Berret-Racoupeau... Driven by a continuous and controlled growth, JFA Yachts built in 2016 a new hangar, still in Concarneau. It now has five construction halls and has strengthened its technical offer with a 400 ton travel lift, for units up to 40 metres long, and a 100 m long dry dock on its port area. Each hall has its own specificity. For example, the hall 1 is dedicated to boiler making and the production of aluminum hulls, plumbing and stainless-steel work, with particular attention to mirror polishing, which guarantees an outstanding ageing. The hulls, built upside down, are lifted by the bow before being turned, to avoid risks of deformations associated with lateral rotation. Then, it is possible to admire this new catamaran, placed on her support, as the hulls are in the final phase of construction under the special care of the "compagnons". In Hall 2, the construction continues with the carpentry and mechanical workshop. Note that the boats are built with a slight overpressure to prevent dust from entering in. Woodworking deals with all the aspects of this material: its appearance of course, but also the weight, stiffness and ability to absorb noise. Part of this hall carefully stores stocks of panels and veneers, ready for possible rework. There was an opportunity to appreciate the quality of wood species, their lightness and, for some parts, the incredible work of artificial ageing that gives the illusion of passing time.

**CLIENTS APPRECIATE THE ATTENTION**

With about forty employees, JFA Yachts obtained the label "Company of Living Heritage" (Entreprise du Patrimoine Vivant or EPV), thanks to the know-how of its compagnons. The yard is now a recognized actor in the superyacht world, which can build units up to 50 m combining aluminum (hull) and composite (bulkhead, deck and superstructure). The many trades involved require a precise and rigorous organization. Very strict technical specifications are drawn

up by the in-house design office and for the duration of the construction, cost accounting allows an accurate monitoring of the cost, but also of the weight of the future vessel and to keep all the relevant data for after-sales support. Most of the units launched by the yard meet the most demanding certifications, such as Veritas or MCA. Always in the interest of commissioner's satisfaction, the yard provides office space for him or his project manager, as well as premises to store equipment before launching. All these assets allows the shipyard JFA to expand into the international market, thanks a network of resellers/brokers, and in particular through to the Long Island range. Thanks to all these attentions, quite often "JFA Yacht's clients become our best ambassadors", as Frédéric Jaouen likes to point out. This is undoubtedly the best asset to look to the future with confidence ■

*Le JFA Classic 82 Atao, un Esprit de Tradition signé par Barracuda Yacht Design, met en valeur la diversité des yachts réalisés chez JFA Yachts (1). Axantha II, lancé en 2011 sur des plans Vripack Naval Architects, est un vaisseau d'exploration de 43 m, avec une autonomie de près de 6 800 milles (2). Design contemporain, matériaux délicats comme le bois zebrano ou le corian blanc, JFA s'adapte à tous les styles (3).*

*JFA Classic 82 Atao, a Spirit of Tradition by Barracuda Yacht Design, promotes the diversity of yachts made by JFA Yachts (1). Launched in 2011, Axantha II is a 43 m long exploration vessel with a range of nearly 6 800 miles, designed by Vripack Naval Architects (2). Contemporary design, delicate materials such as Zebrano wood or white Corian... JFA can adapt to all styles (3).*



2



3

# JFA FC<sup>2</sup> 70'



JFA YACHTS



**“ CHAQUE DÉTAIL PORTE EN LUI UNE DIMENSION DE PRATICITÉ ET DE PERFORMANCE ”**

Pour des propriétaires expérimentés et avec l'expertise du cabinet Finot-Conq, le chantier français JFA Yachts a construit le FC<sup>2</sup> 70' avec le savoir-faire et le soin qui font sa réputation depuis plus de 25 ans. Ce croiseur rapide regorge d'astuces et de détails qui témoignent d'un réel sens marin.

Texte : Christophe Varène

Photos : Benoît Stichelbaut et Bernard Galéron / JFA Yachts



Essai | JFA FC<sup>2</sup> 70'

144





Les postes de barre et les manœuvres regroupés à l'arrière du cockpit, protégés par une capote, permettent de naviguer en toute sérénité (1). Le salon extérieur, avec sa table à rabats, sait aussi se faire confortable pour des dîners entre amis (2). Les capots flush deck et la baie vitrée à l'avant apportent clarté et visibilité à l'intérieur (3). Le barreur profite d'une élégante banquette et visualise facilement toutes les données du tableau de bord (4).



*The steering stations and lines led aft to the cockpit protected by a soft top make navigation serene (1). The outdoor lounge, with its drop leaf table, is a comfortable spot for dinners with friends (2). The flush deck hatches and the forward window provide light and visibility inside (3). The helmsman enjoys an elegant bench seat and a good visibility on all the dashboard data (4).*



Une tâche sombre s'avance à la surface de l'eau, faisant écumer la pointe des vagues qui se pressent vers une étrave tranchante. La risée est là, et sur l'anémomètre les chiffres digitaux en signalent aussitôt la présence : de 18 nœuds, ils passent à 25 nœuds et le speedomètre se joint à cette fête de la croissance, grimant de 7,5 à 10 nœuds, juste le temps de jeter un regard sur le réglage des voiles. La gîte gagne quelques degrés, la coque vient s'appuyer sur son bouchain et le voilier tranche son sillage blanc sur la mer d'un bleu profond. Lorsqu'Eole faiblit un peu plus tard, la vitesse s'en ressent à peine. En remontant au près à 35°, le vent apparent se fait plus sensible – 16,5 nœuds pour 11,5 de réel – et la glisse continue à un peu plus de 9 nœuds. Sensation grisante. Au large de Concarneau, l'un des derniers yachts sortis du chantier JFA effectue un essai de navigation avec à son bord son propriétaire, son architecte et les représentants du constructeur. La Bretagne s'offre sous ses meilleurs atours : soleil, douceur de l'air et jolie brise. Idéal pour découvrir ce FC<sup>2</sup> 70'. Avec son éclatant bleu turquoise, voilà un voilier qui ne risque pas de passer inaperçu dans des ports où le blanc règne en maître, parfois concurrencé par les coques noires, carbone oblige. Ses lignes également ne laissent pas indifférent car on semble y reconnaître un

ADN venu de la course au large : étrave droite, superstructures légères, maître-bau bien reculé et constant jusqu'à la poupe, mât positionné en arrière, la parenté avec les IMOCA ne souffre pas la contestation. Mais que l'on ne s'y trompe pas, le FC<sup>2</sup> 70' est aussi - surtout – un voilier de croisière.

## UNE PHILOSOPHIE SPORTIVE INDÉNIEBLE

D'ailleurs, son nom ne laisse pas de place au doute. "FC" pour Finot-Conq, fameux cabinet d'architectes qui s'est illustré dans la conception de voiliers de course dont de nombreux 60' Open et les célèbres Pogo, mais "au carré" pour Fast Cruiser. Et s'il avait été construit avec une coque carbone, ce 70 pieds aurait pu prétendre au "FC cube" pour Full Carbon (une appellation envisagée pour d'autres projets en 50, 61 et même 100 pieds). Mais revenons à notre FC<sup>2</sup> 70' pour continuer à apprécier sa philosophie sportive... et maîtrisée. Le plan de pont paraît très dégagé, avec l'ensemble des manœuvres revenant au cockpit sous le pont et des hublots parfaitement flush, le regard étant cependant attiré par deux longerons longitudinaux qui courent depuis l'étrave vers le mât. L'architecte Pascal Conq, embarqué pour cette sortie d'essai, précise alors qu'il s'agit de renforts structurels utilisés aussi comme

Essai | JFA FC<sup>2</sup> 70'

1

146



2

cale-pieds... sur les bateaux de course au large. Décidément, praticité et performance ne sont jamais loin. Chaque détail porte en lui cette dimension : le pont en Flexiteek allie légèreté, confort et robustesse, le génois "tout ou rien" apporte puissance quand la trinquette sur enrouleur mise sur la sécurité et la souplesse. Le long vécu maritime du propriétaire parle aussi lorsque l'on évoque la bôme, un modèle classique avec des supports sur les côtés pour recevoir la grand-voile lors de l'affalage, une opération également aidée par le rail à aiguillage. Pas question d'utiliser une bôme à enrouleur, de plus en plus souvent installée sur les grands yachts ; rien ne vaut une prise de ris traditionnelle, automatique pour les deux premiers ris, libre pour le dernier. Enfin, les deux postes de barre possèdent chacun un tableau de commandes, doublés pour certains (commandes moteur et propulseurs avant et arrière, enrouleurs de J1 et J2), simples pour d'autres (drisse de grand-voile et commande de guindeau). Deux banquettes apportent du confort en ce lieu souvent spartiate, mais il faudra voir à l'usage si elles restent fonctionnelles pour barrer ou pour contrôler la navigation sous pilote automatique. Un autre tableau de commandes sert à gérer l'hydraulique du bord : régler la tension d'étai de trinquette et du pataras, manœuvrer les enrouleurs, utiliser les winches et faire fonctionner la quille relevable.

## CALME ET ÉLÉGANCE À L'INTÉRIEUR

Le FC<sup>2</sup> 70' affiche donc un solide tempérament pour naviguer vite et loin, mais il se fait aussi enjôleur pour agrémenter la vie à bord, que l'on soit en mer ou au mouillage. La circulation dans le grand cockpit, mi-ouvert sur l'arrière, s'organise devant les deux postes de barre : deux banquettes en vis-à-vis profitent, si besoin, de la protection d'une capote aux dimensions généreuses, et plus sûrement du confort d'une table centrale. Grâce à une porte de descente décalée sur tribord, le passage vers l'intérieur est facile, d'autant plus que les marches sont larges, avec une inclinaison douce et deux mains courantes. En découvrant le carré, la surprise est totale : à la sensation de sportivité vécue à l'extérieur succède un sentiment de calme et d'élégance. Le design intérieur, signé Pierre Forgia, du cabinet Finot-Conq, joue la carte de la modernité avec une essence de bois très particulière, le zebrano, alternant lignes sombres et claires, mariée à des plans de travail en corian blanc et une sellerie orange. La luminosité vient de nombreux vitrages dans la coque et sur les côtés du rouf, mais surtout d'une belle baie vitrée en avant de l'épontille. Si le long meuble central permet de loger la quille relevable et son puissant vérin hydraulique, il organise l'espace du carré entre ses différentes zones.



### LA TRILOGIE ZÉBRANO-CORIAN-ORANGE

La cuisine s'étend sur toute la longueur du carré sur tribord. Un peu en contrebas, ce qui permet de s'activer aux fourneaux tout en admirant le paysage marin, elle bénéficie d'un appui longitudinal qui facilite son utilisation quelle que soit l'amure. Dans le même but, les frigos tiroirs s'ouvrent dans le sens de la marche, ce qui évite les ouvertures inopportunes... ou impossibles, selon ce que l'on se trouve en haut ou en bas. Tous les plans de travail, comme partout dans le bateau, sont dotés d'importantes fargues : rien ne peut tomber et en plus une solide prise est toujours à portée de main. Ce détail, qui n'en est pas un pour les marins qui naviguent, explique l'absence de main courante au plafond. Sur bâbord, le poste de navigation porte bien son nom avec une large surface pour y étaler des cartes marines papier et de nombreux écrans et tableau de contrôle pour gérer toutes les fonctions du bord. En avant, se trouve le salon avec une longue table centrale capable d'accueillir huit convives. Pour la suite armateur, le débat est toujours ouvert de savoir s'il faut la placer à l'avant ou à l'arrière. Sur le FC<sup>2</sup> 70', le choix est clair avec son installation vers l'étrave. Le grand lit double est positionné au centre et dans le sens de la marche. Là

aussi, les aménagements paraissent sobres et minimalistes, jouant toujours sur la trilogie zebrano, corian et orange, mais ils comprennent de nombreux rangements et un coin bureau. Dans la salle de bain située vers l'avant, on découvre une porte étanche qui mène à un éventuel poste d'équipage avec cabinet de toilette. Un accès direct depuis le pont permet d'utiliser ce grand volume en espace de stockage. Avec sa grande largeur, la partie arrière du FC<sup>2</sup> 70' présente une intéressante disposition. Sur les extérieurs, deux cabines invités présentent de beaux couchages doubles et des cabinets de toilette privés. La partie centrale reçoit le compartiment moteur qui comprend aussi la zone technique avec, entre autres, générateur et dessalinisateur. Cet espace compact permet une intervention sur tous les éléments et il autorise un bon centrage des poids. Accessible depuis le tableau arrière, le garage de l'annexe, qui se range dans la longueur, a été conçu pour permettre la sortie et la mise à l'eau d'un semi-rigide jusqu'à 3,40 m.

Au final, marin dans sa conception, malin dans ses aménagements, soigné dans sa construction, le FC<sup>2</sup> 70' semble remplir parfaitement son exigeant cahier des charges initial et nul doute que le chantier JFA sera prêt à développer une petite série à partir de ce voilier vélocé et facile à vivre.

Si le FC<sup>2</sup> 70' est sportif, ses aménagements sont élégants avec le mariage entre le bois zebrano, la sellerie orange et le blanc (1). Le génois "tout ou rien" sur enrouleur se déploie ou se roule en totalité (2). La cabine armateur à l'avant est sobre, fonctionnelle et chaleureuse avec ses nombreux hublots de coque et de pont (3).

*The FC<sup>2</sup> 70' is sporty, yet her fittings are elegant thanks to the union of Zebrano wood, orange upholstery and white (1). The all-or-nothing furling genoa can be entirely hoisted or furled (2). The forward master is sober, functional and welcoming thanks to the many hull and deck portholes (3).*



148



**Longueur hors-tout :** 22,30 m  
**Largeur :** 6,28 m  
**Tirant d'eau :** 2,05 / 4,40 m  
**Déplacement :** 29 t  
**Capacité carburant :** 1000 l

**Eau :** 700 l  
**Matériaux :** aluminium et composite  
**Motorisation :** 180 ch  
**Voilure au près :** 280 m<sup>2</sup>  
**Voilure au portant :** 456 m<sup>2</sup>

**Architecte naval :** Finot-Conq  
**Designer extérieur :** Finot-Conq  
**Designer intérieur :**  
 Pierre Forgia – Finot-Conq  
**Constructeur :** JFA Yachts (Concarneau)

# JFA FC<sup>2</sup> 70'

## “ EVERY DETAIL HAS A DIMENSION OF PRACTICALITY AND PERFORMANCE ”

For experienced owners and with the expertise of Finot-Conq, the French shipyard JFA Yachts has built the FC<sup>2</sup> 70' with all the know-how and care that has made its reputation for over 25 years. This fast cruiser offers many ingenuities and details reflecting a real seamanship.



A dark spot is moving forward on the water surface, causing the waves crest to foam as they hit its sharp bow. There is puff. We can see it on the digital anemometer's display, which displays 18 and then 25 knots, soon joined by the speedometer, which rises from 7.5 to 10 knots while we glance at the sail trim. The heel gains a few degrees, the hull is on its bilge and the sailboat cuts a white wake on the deep blue sea. When Aeolus eases off shortly later, the speed is barely affected. When sailing upwind at about 35°, the apparent wind became more significant - 16.5 knots for 11.5 knots of real wind- and she still glides at just over 9 knots. An exhilarating feeling. Off Concarneau, one of the last yachts of the shipyard JFA is

undergoing a navigation trial with, on board, her commissioner, the architect and the yard's representatives. Brittany presents itself in all its finery: sunshine, mild weather and moderate breeze. A perfect setting to discover this FC<sup>2</sup> 70', whose brilliant turquoise blue hull cannot go unnoticed in ports where white is predominant and only competes at times with black carbon hulls. Her lines will also leave no one indifferent as they seem to share some characteristics with offshore racing: plumb bow, light superstructures, maxi beam well aft and constant up to the stern, mast positioned aft... which reveal a clear relationship with IMOCA. But let there be no mistake, the FC<sup>2</sup> 70' is also - above all - a cruising sailboat.

### AN INCONTESTABLE SPORTS PHILOSOPHY

Besides, her name leaves no room for doubt. "FC" stands for Finot-Conq, a famous architectural firm, which has distinguished itself for the design of racing yachts, including many 60' Open and the famous Pogo, and "square" for Fast Cruiser. Had she been built with a carbon hull, this 70 foot could have been entitled "FC cube" for Full Carbon (a name considered for the 50, 61 and even 100 feet projects). But let's go back to our FC<sup>2</sup> 70' to continue to appreciate her sporty and mastered philosophy. The deck layout appears uncluttered with all the



1



2

lines led under the deck to the cockpit and flush hatches, yet our attention is drawn to two longitudinal stringers running from the bow to the mast. The architect, Pascal Conq, who is attending this trial, specified that these are structural reinforcements also used as footrests... on offshore racing boats. Obviously, practicality and performance are never far away. And every single detail embraces this dimension: the Flexiteek deck combines lightness, comfort and robustness, the all-or-nothing genoa provides power when the furling staysail stresses on safety and flexibility. The owner's long sea experience is also obvious when looking at the boom, a classic model with side brackets to receive the mainsail once dropped, an operation assisted by the switch track. There was no question of using a furling boom, an increasingly common feature on large yachts; there is nothing like a traditional reefing, automatic on the first two, classic for the last one. Finally, the two steering stations each have a control panel. Some of them were doubled (engine, bow and stern thrusters, J1 and J2 furlers), others are simple (mainsail halyard and windlass control). Two bench seats provide comfort in this mainly Spartan place, but it remains to be seen how functional they are when steering

or monitoring the autopilot. There is also another control panel for the boat's hydraulic system to adjust the tension of the forestay and backstay, operate the furling systems, the winches and the lifting keel.

### CALM AND ELEGANCE INSIDE

The FC<sup>2</sup> 70' has a solid character to sail fast and far, but she is also charming and enlivens the life on board, be it at sea or at anchor. Circulation on the large cockpit, semi open aft, is organized forward the two steering stations where we find opposite settees, with a table in between, that can be protected by a soft top if necessary. A large companionway offset to starboard offers an easy passage to the interior via wide steps, with a soft inclination and two handrails. The saloon is a total surprise as the sport feeling experienced outside is replaced there by calm and elegance. The interior design, by Pierre Forgia of Finot Conq, is modern and features Zebrano, a very particular wood specie with alternating dark and light strips, combined with white Corian worktops and an orange upholstery. Natural light comes from the many glazed surfaces on the hull and on the sides of the deckhouse, but above all from

a beautiful bay window forward the mast support. Note that the long central cabinet organizing the different areas of the saloon is actually concealing the lifting keel and its powerful hydraulic cylinder.

### THE ZEBRANO-CORIAN-ORANGE TRILOGY

The galley running the length of the starboard saloon, on a slightly lower level, is perfect to cook while admiring the landscape. Its longitudinal support facilitates its use whatever the tack. Similarly, the drawer fridges open in the direction of travel to prevent any unwanted or impossible openings. All the worktops, as everywhere on the boat, are equipped with significant fiddles to keep things from falling off and offer a solid grip. This detail, crucial for sailors, explains the absence of a handrail on the ceiling. On port side, the navigation station is aptly names as it features a large area for paper charts and numerous screens and control panels to manage all the ship's systems. Further forward is the saloon with a long central table that can accommodate eight guests. As for the master suite, the debate over a forward or aft location is still raging, but on the FC<sup>2</sup> 70', the choice is

clear. It was fitted toward the bow and offers a large central double bed in the direction of travel. Once again, the layout is sober and minimalist, with again many storage spaces and a desk. In the forward bathroom, a watertight door leads to a potential crew cabin with head. This large volume can also be used as a storage compartment thanks to its direct access from the deck. The large width astern gives the FC<sup>2</sup> 70' an interesting layout. Two guest cabins are located along the hull and enjoy nice double berths and private heads, while the central part accommodates the engine compartment, including the technical area with, among other things, a generator and a watermaker. This compact space allows for intervention on all components plus a good weight balance. The garage is accessible via the transom and was designed to enable the launch of a tender of up to 3.40 metres, stored lengthwise.

In the end, the FC<sup>2</sup> 70' is seaworthy in her design, clever in her fittings, neat in her construction. She seems to perfectly meet the demanding specifications and undoubtedly the shipyard is prepared to develop a small series based on this fast and easy to live sailboat ■

*Les manœuvres dans le garage, qui peut recevoir une annexe jusqu'à 3,40 m, s'effectuent seul avec de la pratique (1). Les salles d'eau des cabines invités bénéficient d'une belle lumière (2). La cuisine en long relève d'un vrai sens marin avec son appui central et les fargues sur les plans de travail en corian (3).*

////////////////////

*In the garage, which can house a tender of up to 3.40 m, manoeuvres can be handled solo with practice (1). The guests' heads are bright (2). The central support and the fiddles on the Corian worktop prove the seaworthiness of this long galley (3).*

