NEWSLETTER

JEA Chantier Naval

CONSTRUCTION

BUILDING

..... page 2

CROISIERE

CRUISING

..... page 3

ACTUALITES

NEVVS

..... page 4





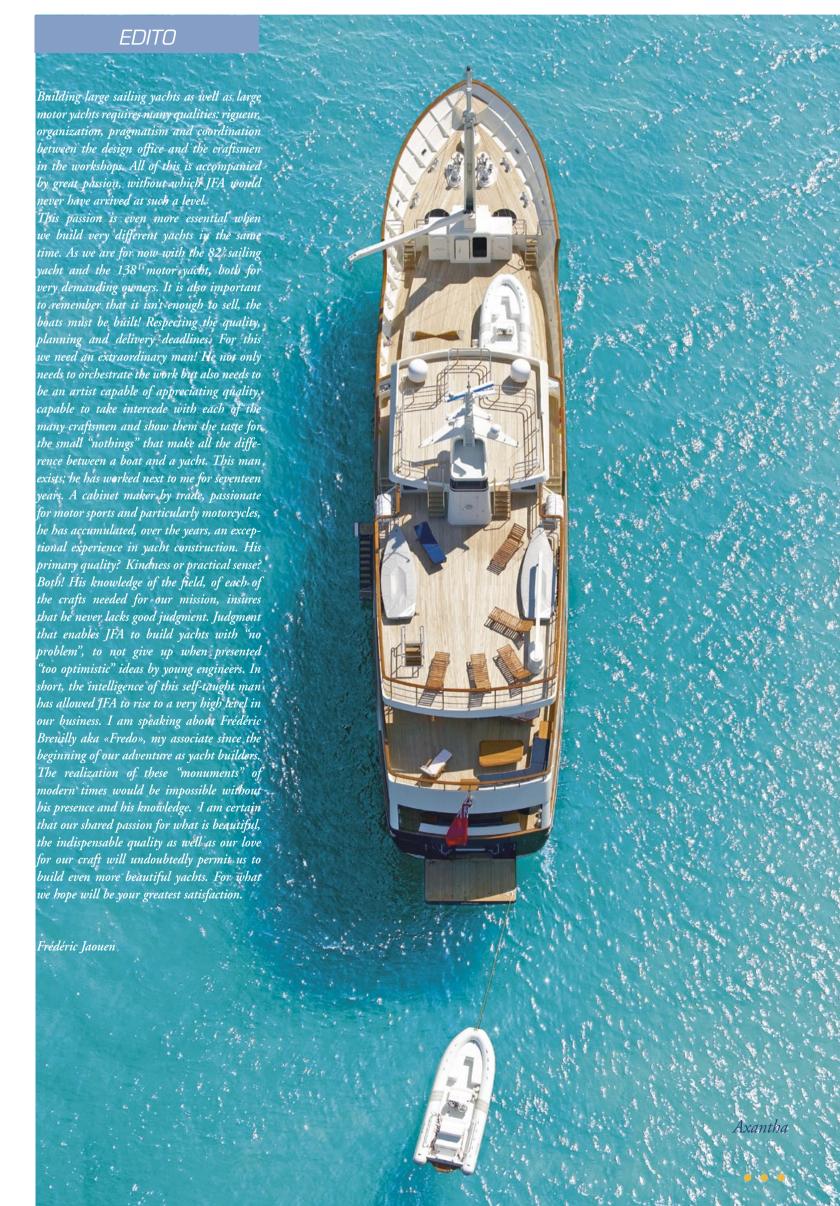


EDITO

Construire de grands yachts à voile comme à moteur demande beaucoup de qualités : rigueur, organisation, pragmatisme, coordination du bureau d'étude et des compagnons de l'atelier. Le tout accompagné d'une grande passion sans laquelle JFA ne serait jamais arrivé à ce niveau.

Cette passion est d'autant plus essentielle lorsque nous conduisons simultanément la construction de yachts très différents tels qu'un voilier de 82' et un motoryacht de 138' pour des armateurs exigeants. Aussi, il est bon de se rappeler qu'il ne suffit pas de vendre mais qu'il faut construire! En respectant qualité, temps de production et planning de livraison. Pour cela il faut un homme hors pair! Il doit non seulement être bon chef d'orchestre mais également homme de l'art capable d'apprécier la qualité, capable de relayer auprès de tous les corps de métier le goût pour ces petits «riens» qui font toute la différence entre un bateau et un yacht. Cet homme existe, il œuvre à mes côtés depuis dix sept ans. Ebéniste de formation, passionné de sports mécaniques et plus particulièrement de moto, il a accumulé au cours de ces dernières années une expérience en matière de construction de yachts assez exceptionnelle. Sa qualité première ? Gentillesse ou sens pratique ? Les deux ! Sa connaissance du terrain, de chacun des métiers nécessaires à notre tâche, lui a permis de ne jamais perdre de vue le bon sens. Ce bon sens qui a permis à JFA de construire des yachts «sans problème», de ne pas céder à des idées un peu trop «optimistes» de jeunes ingénieurs. Bref l'intelligence de l'autodidacte a permis à JFA de se hisser à un très haut niveau dans son métier. Je veux parler de Frédéric Breuilly dit «Fredo», associé depuis toujours dans nos aventures de constructeur de yachts.

La réalisation de ces «cathédrales» des temps modernes serait impossible sans sa présence et ses savoirs. Je suis persuadé que notre passion commune du beau, de l'indispensable qualité ainsi que notre amour pour notre métier nous permettra sans aucun doute de construire d'encore plus beaux yachts. Pour, nous l'espérons, votre plus grande satisfaction.







CONSTRUCTION

BUILDING

JFA CLASSIC 82 / JFA CLASSIC 82

La coque laquée couleur Oyster White laisse deviner un bateau racé et élégant. Le plomb du lest vient d'être coulé et la quille ainsi que son système de dérive sont en cours de finition. Les aménagements intérieurs ont été réalisés à partir d'une maquette à l'échelle 1. Dick Young et son équipe peuvent apprécier les différents éléments montés à bord. La réalisation et la qualité de l'ébénisterie répondent aux critères de qualité que le designer avait fixé au chantier. L'ambiance des années trente commence à flotter à bord du navire... Coté technique : salle machine, isolation, chemins de câbles électriques et plomberie sont en place. Sur le pont, le teck recouvre l'aluminium et les clair voies en acajou de Bolivie rehaussent le ton. L'accastillage inox attend son heure...

The Oyster White lacquered hull shows off her classically elegant lines. The lead ballast has just been poured and the keel with its centerboard system is being completed. The interior has been crafted with the help of a full size mockup allowing Dick Young and his team to evaluate the various elements to be installed onboard. The quality and fabrication of the cabinetry respond to the criteria imposed by the designer. The ambiance aboard the yacht is reminiscent of the 30's...

On the technical side, the engine room, insulation, electrical cables and plumbing are all in place. The teak deck covers the aluminum and Bolivian mahogany clerestory sets the tone. The stainless steel hardware awaits its installation...

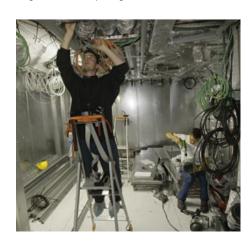






M/Y 138' / 138' M/Y

Ce motor yacht (sur plans Vripack) qui fait suite à Axantha dans nos ateliers, représente l'aboutissement des efforts que le chantier JFA a pu faire pour concrétiser son savoir-faire et sa polyvalence tant dans le domaine de la voile que du moteur. Avec ses 5 ponts, ce yacht, de 560 tonneaux selon les normes MCA, rassemble tous les métiers de la Grande Plaisance, allant du raffinement et du confort de ses intérieurs à la technicité reflet des super-yachts. Aujourd'hui la coque, le pont et les superstructures sont en fin de cycle d'enduit. L'électricité est quasiment terminée dans le main deck. La salle machine vient de changer de visage avec la mise en place de ses moteurs (2 x Caterpillar 34 12 E 720 BHP), de ses inverseurs. La ligne d'arbre et les hélices ont complété le système de propulsion. La tuyauterie des différents fluides (gaz oil, eau douce, eaux noires, eaux grises...) est pratiquement terminée et tous nos efforts se portent aujourd'hui sur le système de climatisation et les nombreuses gaines et tuyaux d'eaux glacées. L'isolation thermique et phonique dont les études ont été confiées à Van Cappellen est terminée. Ancres et systèmes de mouillage sont en cours de pose. Coté aménagements intérieurs, c'est le main deck qui est actuellement le plus avancé, avec trois cabines terminées et toutes les cloisons positionnées. Le cabinet Vripack et le designer Dick Young suivent de très près l'avancement de la construction de cette unité, la plus importante à ce jour pour le chantier.



This motor yacht (designed by Vripak) follows the construction of Axantha in our workshops and demonstrates the culmination of JFA's efforts and achievements, our know-how and polyvalence in building both sailing and motor yachts. This 560-ton yacht (according to MCA standards) has 5 decks and unites all of the skills found in custom yacht construction, from the sophisticated and comfortable interior to the technical nature reflected in super-yachts. The hull, deck and superstructures are currently at the end of the fairing cycle. The electricity is virtually finished on the main deck. The engine room has changed its appearance with the installation of the motors (2 x Caterpillar 34 12 E 720 BHP), and the gearbox. The shafts and propellers complete the propulsion system. The piping system for the various fluids (gas oil, fresh water, black water, grey water...) is practically finished and all of our efforts are currently concentrated on the air conditioning and numerous distributions and pipes for the chilled water. The thermal and phonic insulation, for which the studies were entrusted to Van Cappellen, have been completed. The anchors and anchoring systems are being installed. As for the interior accommodations, the main deck is the most advanced with three cabins finished and all of the bulkheads put in place. The Vripack office and the designer, Dick Young are closely following the progress of this construction, currently the most important undertaken by the shipyard.



• • • 2





CROISIÈRE

CRUISING

JFA S'ÉQUIPE... / JFA GETS EQUIPPED...

Ventilation

Après l'extension de son hall principal et l'installation à l'intérieur de ce même hall d'un système de ventilation, JFA vient d'équiper son second hall du même système afin de pouvoir accueillir aujourd'hui des yachts dans des conditions optimum. (Voir photos ci-contre du 138' et à gauche page 2 du JFA Classic 82).

Système de pesée

JFA a investi dans son propre système de pesée 4 points. Ainsi les mesures valident chaque mois le suivi de poids mis en place. L'opération consiste à lever le bateau (jusqu'à 600 tonnes) et le poser le temps de la pesée sur les jauges. L'opérateur peut alors relever les mesures et déterminer le centre de gravité. Cette opération courante et déjà pratiquée en sous-traitance sur les précédents yachts JFA, devient donc un standard du chantier.

Air Control System

After the extension of the main hall and the installation of a ventilation system inside, JFA has just equipped the second hall with the same ventilation system enabling it now to receive yachts under optimum conditions. (see the photos opposite of the 138' and below left of the JFA Classic 82).

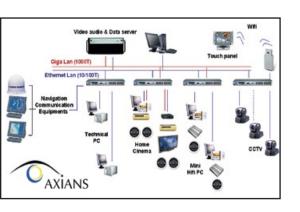
Weighing system

JFA has recently invested in its own 4 point weighing system. Measurements are validated each month along with the weight added. This operation involves lifting the boat (up to 600 tons) and placing it for the time needed to weigh it on the gauges. The operator can record the measurements and determine the center of gravity. This operation was performed on previous JFA yachts by a sub-contractor and has become as a standard practice at JFA.

UN SYSTÈME SOPHISTIQUÉ DE **COMMUNICATION POUR LE M/Y 138'**

A SOPHISTICATED COMMUNICATIONS SYSTEM FOR THE 138' M/Y

Axians, société spécialisée dans l'intégration des réseaux de communication et de systèmes audiovisuels, a pris en charge le développement



de l'ensemble de l'infrastructure de communication du M/Y 138'. Les données bureautiques, techniques ou les informations vidéo de sécurité transitent sur un réseau informatique qui accueille également les programmes audio-visuels, les informations de navigation et certaines alarmes provenant du système de supervision générale. De simples télécommandes permettent de sélectionner un programme audiovisuel à la demande, dans différentes cabines ou salons. Il est possible d'interrompre automatiquement la diffusion dans une des cabines pour constater un évènement

particulier, telle une détection d'intrusion, une alarme technique. L'interruption peut également être volontaire pour s'informer sur la navigation du navire, sa position, sa vitesse ou la température de l'eau. Cette solution est très évolutive et rattachée aux spécificités du M/Y 138'.

Axians, a company specializing in the integration of communication networks and audio visual systems, has undertaken the development of the ensemble of the communications infrastructure aboard the 138' motor yacht. The office automation, technical elements or security video information transit through a computer network, which also handles the audio-visual programs, navigational information and certain alarms, generated from the general supervision system. Simple remote controls allow the selection of an audiovisual program in the different cabins or salons. It is possible to automatically interrupt the diffusion in one of the cabins to observe a particular event such as the detection of an intrusion, or a technical alarm. The interruption can also be voluntary, to receive navigational information, position, speed or water temperature. This solution is very progressive and is linked to the unique character of the 138'.

AXANTHA 2005 / AXANTHA 2005

Lettre de Michel Feuga - Capitaine

Nous avons quitté la Bretagne fin juin 2003, laissé les brises de ce premier mois d'été agiter les eaux vertes de l'archipel des Glénan où eurent lieu les premiers essais d'Axantha tout juste sorti du chantier. Je garderai des deux années passées au chantier un souvenir heureux. Un travail d'équipe soudée vers le même but : réaliser un bateau le plus réussi possible. Aujourd'hui, deux ans après, je peux dire que le résultat est conforme aux espérances. Nous avons donc quitté dans la nuit finissante le bassin de Concarneau, laissé à tribord la vieille ville et pris le large, traversé le Golfe de Gascogne, descendu les côtes portugaises et piqué sur Gibraltar, après avoir doublé le cap St Vincent. Puis route directe sur la Tunisie. Première escale pour explorer les ruines de Carthage, vérifier la grandeur de Rome et déguster quand même des crevettes grillées sur les quais d'El Kantaoui. Puis Malte. Des églises partout. Partout des fortifications, le poids d'un passé qui des phéniciens aux Chevaliers, vit s'affronter les forces d'Orient et d'Occident. Un mois après Axantha quitte La Valette pour remonter la Sicile, contourner le talon de la botte italienne et remonter l'Adriatique pour arriver par un matin rose et calme aux pieds des remparts de Dubrovnik, passer lentement dans les eaux transparentes entre l'île de Lorrum et les fortifications de la ville. Spectacle inoubliable qui justifie toutes les navigations. La Croatie demeure un lieu privilégié pour les croisières. Le nombre d'îles, leur beauté, les vestiges d'un passé architectural somptueux. Une eau transparente, une nature préservée où terre et mer s'imbriquent, de criques, de promontoirs, d'embouchures et de petits ports où sommeillent les barques de pêche. Ici on peut encore déguster des poissons grillés avec ses doigts en allant remplir soi-même la carafe de vin blanc au tonneau posé sur le bar. Ici on peut encore s'asseoir à une terrasse, demander un verre d'eau et rester toute l'après midi avec un livre sans que personne ne s'en offusque. Nous avons navigué deux mois d'île en île. Puis

l'automne bien entamé, dans une mer plus difficile, nous sommes remontés vers l'Espagne pour une dernière escale avant de se poser en Italie pour l'hiver. Maintenant nous sommes en préparation de croisières que l'on souhaite plus lointaines puisque le bateau est prêt pour de nouvelles courses.

Letter from Michel Feuga – Captain

We left Brittany at the end of June 2003, leaving the early spring winds and agitated green water of the Glénan archipelago where Axantha's sea trials took place when she left the shipyard. I have happy memories of the two years spent at JFA. The work of a team united in their goal; building the best possible yacht. Today, two years later, I can say that the result has achieved all expectations. We left Concarneau Bay that last night, leaving to starboard the old town and headed to sea, crossed the Biscay Bay, descended the Portuguese coast and passed Gibraltar after overtaking the cape of St. Vincent. Then we headed straight to Tunisia. The first stop was to explore the Cathagian ruins, verify the greatness of Rome and taste the grilled shrimp on the El Kantaoui keys and on to Malta. Churches everywhere, and fortresses, and Phoenician knights; clashes between the orient and occident. One month later, Axantha left La Valette on the way to Sicily, rounded the Italian boot heel and headed up to the Adriatic sea arriving one calm pink morning at the feet of the Dubrovnik ramparts, sailing slowly through the transparent waters between the island of Lorrum and the walled city. This unforgettable spectacle justifies all the sailing. Croatia is still a privileged area for cruising. There is the quantity of islands, their beauty and the relics of a sumptuous architectural past. Transparent water, preserved nature where the land and sea interlock, the coves, the bluffs, the mouths of the rivers and the small harbors where fishing boats doze. Here we can still taste grilled fish with our fingers and fill our own carafe with wine from the barrel on the bar. Here we can still sit on a terrace ask for a glass of water and spend the whole afternoon with a book and no one will take offence.

For two months we sailed from island to island. Autumn well under way in a more difficult sea, we headed up to Spain for one last stop before settling for the winter in Italy. Now we are preparing to cruise, we hope to even farther destinations, because the boat is ready for new





le concept initial propose des boiseries claires contrastant avec des planchers foncés, le tout conçu autour d'un aménagement géométrique et ordonné qui semble se détacher des contours de la coque. Des couleurs aux tonalités vives et des jeux de lumière indirecte se projetant des pourtours intérieurs vers les bordés donnent ainsi aux aménagements une impression de légèreté. Une attention particulière a été portée aux cloisons afin qu'elles aient l'apparence de cloisons de séparations tout en offrant une parfaite intimité et en conservant les qualités structurelles de la construction. Pour échapper à un intérieur entièrement bois, DYD a utilisé une grande variété de matériaux. Tandis que tous les éléments sont assortis et se complètent harmonieusement, les textures et finitions diverses rompent avec les boiseries traditionnelles se rapprochant plus du style d'un appartement contemporain. La symétrie et l'aménagement en général assurent une grande cohésion, mais des touches très dynamiques sont créées à travers cette diversité de matériaux. Des angles de vues et des points de fuite ont été étudiés avec soin pour répartir l'intérêt tout au long du bateau. Il y a ainsi toujours un élément pour attirer l'attention dans l'espace adjacent. La circulation conviviale et évidente entre le cockpit, le salon de pont et le salon inférieur est considérée comme essentielle. Avec chaque espace offrant des équipements et une ambiance différentes, l'occupant aura toujours le sentiment de prendre part aux activités en cours dans les autres zones et ne sera jamais tenu à l'écart. Le bateau offrira une grande convivialité. La collaboration entre les équipes a pour but de

138 having a "classic" character, JFA, Berret Racoupeau and DYD are now developing a range of sailing yachts from 70 to 90 ft with a more contemporary feel. Although these yachts will be offered with either a classic or modern interior the initial concepts have a light wood interior with contrasting dark floors all based around a geometric and ordered layout that appears to float within the confines of the hull. Bright accent colours and views beyond the back lit interior to the hull forms will give the accommodation a light and uplifting feel. Particular emphasis has been placed on making bulkheads appear to be more like screens whilst retaining all the structural and privacy qualities of the construction. Getting away from an all wood interior DYD has used a wide variety of materials. Whilst all elements co-ordinate and sit happily together the varied textures and finishes breakdown the traditional wooden emphasis and have more reference to a contemporary apartment feel. Symmetry and layout in general give a cohesive flow, But the dynamic high points are created through this materials variation. Eye lines, and focal points have been carefully studied to lead ones interest around the boat, there always being something more in the next space to draw one through the boat. The social and visible connections between cockpit, upper saloon and on to the lower saloon are considered to be paramount. With each space offering different facilities and feel the occupant should always feel part of the activities in the other areas, and never cut off. She will be a social and uplifting experience. The collaboration of the team is targeted to create a semi custom vessel using well-tested construction methods to offer a fresh, viable and quality solution to the requirements of a discerning owner.

AU PONTON JFA / AT JFA DOCK

Roland Jourdain a choisi un partenaire de talent pour traverser l'Atlantique entre Le Havre et Salvador de Bahia au Brésil. Roland Jourdain et son monocoque Sill et Veolia prendront le départ de la prochaine Transat Jacques Vabre (remportée déjà 2 fois) en compagnie d'Ellen MacArthur (actuel skipper du trimaran Castorama).

Le monocoque va se préparer encore une fois au chantier JFA. Les 2 protagonistes vont s'entraîner dans la baie de Concarneau avant le départ prévu le 5 novembre 2005. Roland Jourdain has chosen a talented partner to cross the Atlantic between Le Havre, France and Salvador de Bahia, Brazil. Roland Jourdan and his monohull Sill and Veolia will set out on the next Jacques Vabre Transat (he has already won twice) in the company of Ellen MacArthur (currently the skipper of the trimaran Castorama).

The monohull will once again be prepared at the JFA shipyard. The two protagonists will train in Concarneau Bay before the departure set for November 5, 2005.



SALONS NAUTIQUES / BOAT SHOWS

Toujours actif au sein du superyachtfrance, comme les années précédentes, JFA a participé au Monaco Yacht Show et sera présent aux salons de :

Fort Lauderdale : 27 au 31 octobre 2005 Düsseldorf : 21 au 29 janvier 2006 Always active at the heart of superyachtfrance, as in previous years, JFA participated in the Monaco Yacht Show and will be present at the Boat Shows in:

Fort Lauderdale: October 27–31, 2005 Düsseldorf: January 21–29, 2006

Cette Lettre d'information est publiée par : JFA - Quai des Seychelles - 29900 Concarneau Tel : 33 (0)2 98 60 49 48 - Fax : 33 (0)2 98 60 49 40 E-mail : jfa@jfa-yachts.com - Internet : jfa-yachts.com - Contact : Brigitte Jaouen-Guennec



Cette année Bilou et son équipe ont partagé le ponton JFA avec d'autres 60' IMOCA: VMI, Poujoulat, Roxy (ancien PRB, vainqueur du Vendée Globe Challenge 2004), Bonduelle (2ème Vendée Globe Challenge 2004), EMA, ancien Bagages Superior (vainqueur du Vendée Globe Challenge 2002!) Chez JFA on aime autant les super-yachts à moteur que les voiliers de courses transocéaniques...

This year Bilou and his crew shared the JFA dock with other IMOCA 60 footers: VMI, Poujoulat, Roxy (formerly PRB, winner of the 2004 Vendée Globe Challenge), Bonduelle (second place: Vendée Globe Challenge 2004), EMA, (formerly Bagages Superior winner of the 2002 Vendée Globe Challenge 2002!) At JFA we are equally passionate for motor superyachts as for transoceanic racers...