

MER & BATEAUX

MER & BATEAUX

N° 139 • AVRIL 2004

FRANCE 5€ • BELGIQUE 5,45€ • SUISSE 9 FS • ITALIE 3,50€ • CANADA \$7.50 • ESPAGNE 4,45€



DOLCE VITA : AZIMUT 68S OPEN • SUNREEF 74

M 03022 - 139 - F: 5,00 € - RD



L'UNIVERS WAUQUIEZ • OBSESSION II
AXANTHA, JFA • ROYONO, ALDEN 1935

Ranger, une réplique du Classe J navigue



D.R.

Le chantier Danish Yachts (du groupe Royal Denship) a livré, à la fin 2003, une réplique du célèbre Class J américain *Ranger*, dessiné pour Harold Vanderbilt par William Starling Burgess et Olin Stephens, défenseur victorieux de la Coupe de l'America en 1937, contre le Classe J britannique *Endeavour II* dessiné par Charles Nicholson. C'est l'architecte de Royal Denship, Fred Elliott, à qui est revenu, finalement, l'honneur de reprendre les plans de Burgess et de Stephens pour construire en acier cette version de *Ranger* qui est sensiblement différente de la première, car son propriétaire américain a opté pour des aménagements dont le Classe J était dépourvu. Le designer Glade Johnson a été chargé d'aménager cette coque désormais équipée d'un moteur et dont la carène avait été qualifiée de "révolutionnaire" pour l'époque par Nicholson, après que *Endeavour II* ait subi deux cuisantes défaites, le 31 juillet 1937 et le 2 août 1937, avec plus de 17 et 18 minutes d'écart sur un parcours de 30 milles... Classe J le plus rapide de tous, il n'avait perdu que deux régates sur les 37 disputées au cours de sa courte carrière et il n'a jamais été battu en match race. Abandonné pendant la Seconde Guerre

mondiale, *Ranger* avait été envoyé à la ferraille en 1944... Seul le tableau arrière a été conservé et il est exposé dans un salon du NYYC.

Le plan de pont a été modifié pour y accueillir un dog-house de navigation, alors que le vrai *Ranger* était flush-deck, avec une simple descente centrale. Mais sa réplique est tout de même fidèle et on la verra sans doute naviguer contre cinq des Classe J restaurés : le premier *Endeavour*, *Velsheda*, *Shamrock V*, *Candida* et *Astra*.

Le propriétaire du voilier l'a inscrit pour participer à la prochaine course Rolex Transatlantic Challenge, organisée par le New York Yacht Club (dont il est membre) avec le concours du Royal Yacht Squadron et qui se déroulera en mai 1905.

Sinon, il est toujours possible d'y embarquer pour une croisière puisqu'il a rejoint la flotte de Camper & Nicholson International. F.A.N.

Longueur: 41,20 m. Largeur: 6,33 m.
Flottaison : 26,50 m. Tirant d'eau : 4,57 m.
Déplacement : 180 t. Voilure au près : 700 m².
Spi : 1730 m². Construction : acier.
Moteur : 400 ch. Autonomie : 4000 milles.
Architectes : W.Burgess, O.Stephens et F. Elliott.
Design intérieur : Glade Johnson.

« Escort vessel » des années 30

Pour le chantier JFA, dont on a fêté l'an dernier le 10^e anniversaire, ce contrat pour la construction d'un "escort vessel" des années 30 concrétise un "projet extraordinaire. L'un des plus beaux de ces dix dernières années" selon Frédéric Jaouen, cofondateur de JFA. Ce navire conçu et dessiné par le cabinet Vripack Naval Architects et Dick Young Designs, représente une véritable reconnaissance internationale pour le chantier français. JFA a acquis ce niveau de notoriété, notamment, avec le lancement en juin 2003 d'*Axantha*, l'un des motoryachts du type "navire d'exploration" les mieux réussis (voir page 80). Radicalement de style ancien, les lignes d'un "navire de travail" dessinées par Dick Young comme les emménagements "volontairement vieilliss" en merisier teinté et patiné, sont avant tout inspirés par une nostalgie empreinte d'authenticité.

Long de 42 m, large de 9,40 m et cinq ponts, avec sa haute étrave verticale et sa poupe basse, il sera donc fidèle à une certaine tradition maritime, sans pour autant être une véritable réplique, avec son profil de "rude bateau de travail". Simple et fonctionnel on découvrira à bord un large et traditionnel pont arrière en bois avec ce côté rustique sûr et fiable que l'on retrouvera dans le style des emménagements. Ce motoryacht très silencieux, sera entièrement climatisé et équipé de stabilisateurs. Selon Peter Naeyé, de Vripack qui se félicite de cette collaboration avec le chantier JFA, la réalisation d'un motoryacht aussi "prestigieux" mobilise toutes les compétences des quelque 60 architectes et ingénieurs du cabinet.

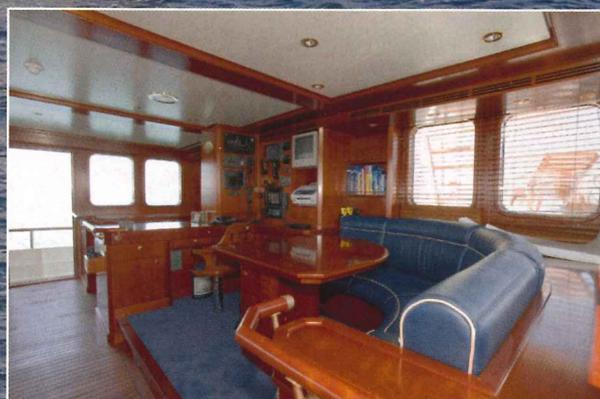
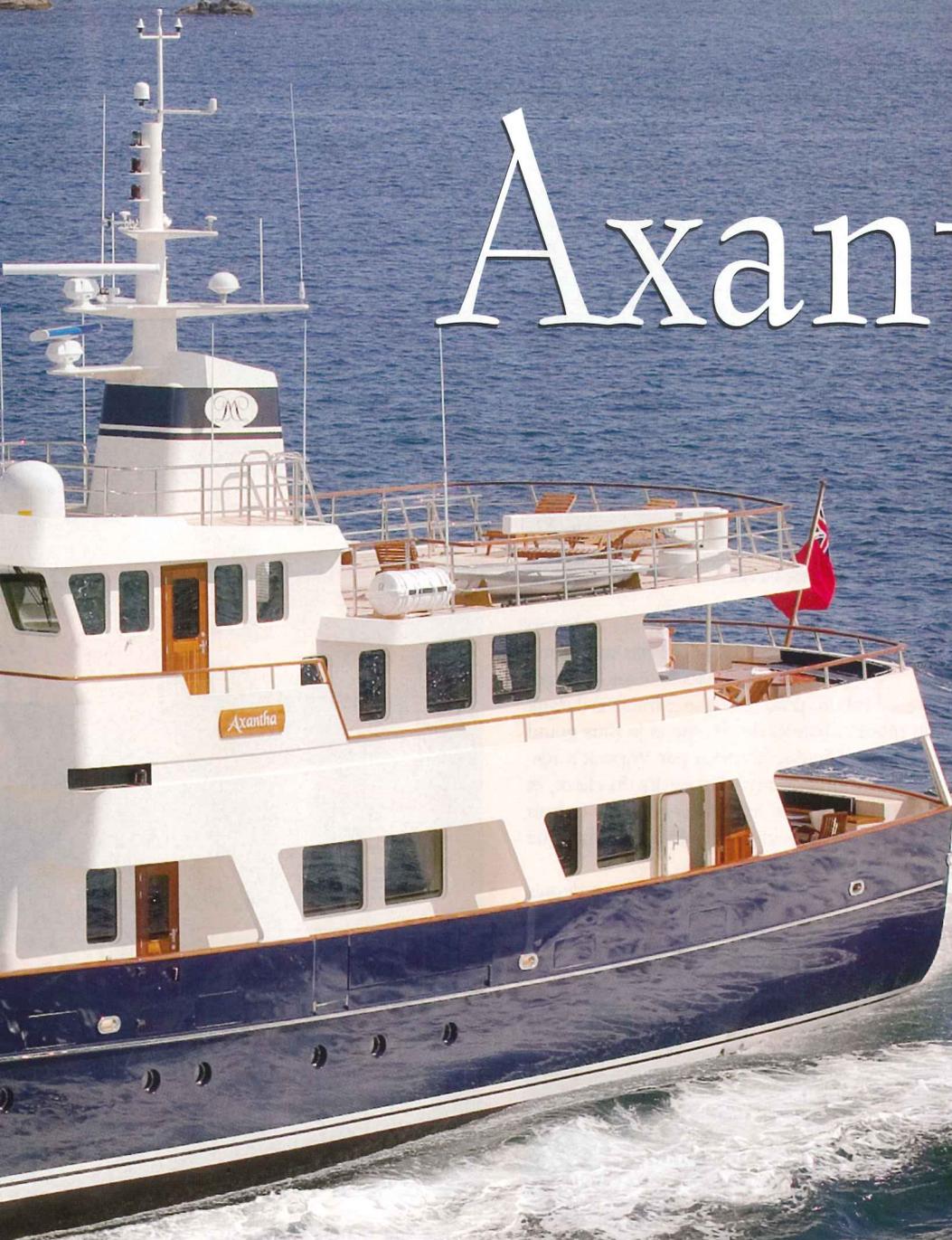
Coque en acier et superstructures en aluminium, la conception du JFA-Vripack 138 fait appel aux plus récentes technologies pour sa propulsion, afin de lui assurer une autonomie supérieure à 5400 milles. Son lancement est prévu pour la fin 2005 ou début 2006... François Duprey

Chantier JFA, 29900 Concarneau.
Tél : 02.98.60.74.40. Fax : 02.98.60.49.40.
www.jfa-yachts.com





Axantha 1



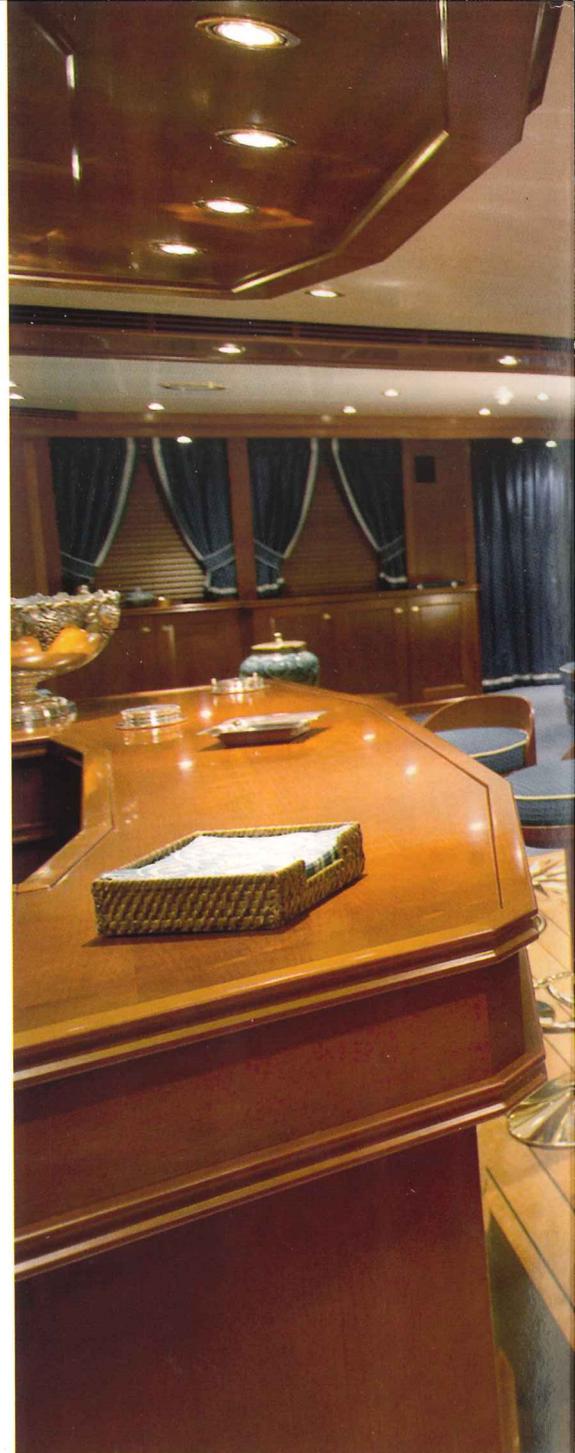


Construit en aluminium par JFA, Axantha est le brillant résultat d'une première collaboration avec le cabinet hollandais Vripack.

Par David Pelly,
photos Nicolas Claris

Si le hollandais Vripack est reconnu comme l'un des spécialistes mondiaux dans le domaine des bateaux d'exploration, pour le chantier français il s'agit du premier bateau de ce type et le plus grand à ce jour. L'intérieur conçu par Vripack a respecté scrupuleusement les désirs du client, et en harmonie avec le style général du bateau utilisant des boiseries en merisier d'Amérique à veinage fin.

Dick Boon, fondateur de Vripack, est depuis longtemps un partisan de la construction en aluminium, même pour un yacht dont la vitesse reste à l'échelle des coques à déplacement.



L'avantage du déplacement et de la vitesse modérée résulte dans ce que la puissance requise pour atteindre sa vitesse de croisière de 13 nœuds environ est relativement faible. Les deux moteurs diesels Caterpillar 3406 développent 475 ch seulement à 1800 tr/min ce qui lui permet, avec une capacité en carburant de 44 850 litres, d'effectuer une traversée transatlantique sans difficulté. Fiable et économique, Axantha convient particulièrement aux croisières vers des destinations lointaines.

Autre exemple de cette modération : alors que beaucoup de bateaux à moteur sont équipés de deux groupes électrogènes, ici il y en a trois, le troisième étant un groupe de petite puissance pour la nuit lorsque la consommation



est moindre. Une attention particulière a été portée quant à l'insonorisation et à la réduction des vibrations dans tout le bateau, en particulier au niveau de la cabine de l'armateur. Grâce à une étude du cabinet hollandais Van Cappellen, spécialiste de l'acoustique il n'y a aucune vibration dans cette cabine. A 12 nœuds, le bruit le plus fort était le chuintement sourd du système hydraulique qui devait être éliminé par deux amortisseurs avant la livraison du yacht. Le plus impressionnant reste le bruit extrêmement faible du groupe électrogène principal à l'ancre, bien moindre que prévu.

Outre son apparence robuste et pratique, un bateau tel que celui-ci doit posséder intrinsèquement ces qualités. Ce qui frappe dans sa



En haut à gauche : le salon du pont supérieur est parfait pour se reposer et écouter de la musique. Ci-dessus : le pont principal réunit en un même espace, un bar, une salle à manger et un salon.

forme, c'est la superstructure très courte et le pont avant de style "cargo" où sont rangées les deux annexes Castoldi à moteur diesel et propulsion par hydrojets qui les rend particulièrement sûres pour la plongée et évite d'avoir à transporter de l'essence à bord. Cette plage avant est si vaste qu'il serait tout à fait possible d'y garer un voilier ou même une voiture.

L'accès principal du quartier de l'équipage est une descente au bord de la plage avant entre deux grands coffres qui permettent d'effectuer des travaux de maintenance pratiquement à l'abri des regards des passagers. Les bateaux de ce type étaient habituellement équipés d'une sorte de grue-derrick pour le maniement des annexes, mais, *Axantha* possède une grue



hydraulique stylée entièrement dissimulée dans le mât avant.

Le propriétaire étant un passionné de plongée, l'équipage doit être capable d'embarquer les bouteilles d'air comprimé et l'équipement de sauvetage dans l'annexe avant de la mettre à l'eau et de prendre les passagers à l'arrière. L'accès à la mer est bien conçu avec, en plus de la plate-forme repliable, une échelle hydraulique de chaque côté. L'autre activité sportive prévue étant la voile, deux dériveurs sont rangés à l'arrière du pont de la passerelle et mis à l'eau avec leur propre petite grue. Même ainsi, il reste suffisamment de place pour des chaises longues et baignes de soleil sans avoir besoin d'utiliser le petit pont "nid de pie" sur le rouf de la timonerie. Pour le dîner en plein air, le solarium à l'arrière du pont supérieur est le préféré avec une table en teck encastrée dans le pavois arrière à l'extérieur des portes vitrées qui donnent accès au



salon supérieur. La superstructure occupant toute la largeur du bateau à ce niveau, ce pont est plus large qu'il n'y paraît.

Le salon est élégant avec des grands hublots sur trois côtés. Il a été meublé comme une bibliothèque avec un plancher en teck et des étagères sur la cloison avant. Le bureau intégré près de la porte en fait une étude mais les canapés confortables rayés bleu et blanc invitent à la relaxation. Les placards sous les étagères contiennent les commandes du système audiovisuel complet auquel on a accès dans tous les principaux compartiments du bateau avec en plus une télévision par satellite multi-chaînes et une musicothèque de quelque 2000 heures sur disque dur disponibles immédiatement sans avoir besoin de charger un CD. Il y a également à bord un poste central de communications Wifi (Internet sans fil) qui permet aux passagers d'utiliser leur ordinateur portable dans tout le bateau sans avoir à la brancher.

L'élévation de la timonerie d'un demi-pont est un des éléments particulièrement ingénieux en offrant une meilleure vue, devant bien sûr mais aussi derrière, une facilité rarement offerte par les bateaux à moteur classiques. La timonerie est spacieuse et abrite outre la zone technique, bien plus que le petit canapé habituel pour les passagers qui souhaitent y passer un peu de temps. Le coin-repas est surélevé, ce qui permet de regarder par-dessus la console d'instrument même en position assise. Le reste de ce socle est occupé



par une table à cartes avec une chaise de bureau à portée de tous les équipements de communications. Le siège central surélevé de l'officier de quart lui offre une vue ininterrompue pratiquement tout autour du bateau par les hublots inclinés vers l'extérieur qui sont équipés alternativement d'essuie-glaces et de hublots tournants.

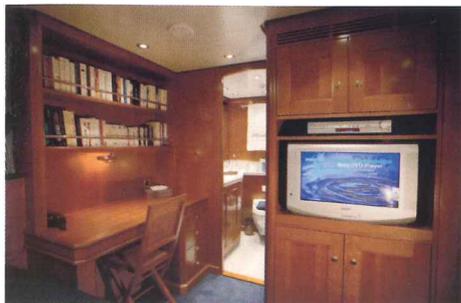
Une autre caractéristique pratique est le panneau qui donne accès de la cabine du capitaine à l'arrière de la timonerie à un placard bas mais spacieux qui abrite une foule d'appareils techniques comme les deux gyrocompas. Le capitaine est logé dans une cabine double avec salle de bain et vue panoramique sur l'extérieur.

Un pont plus bas, on trouve à la fois un salon, une salle à manger et un bar dans une seule pièce divisée par des éléments bas. Bien qu'il y ait une table de salle à manger

En haut et à gauche : sur le pont inférieur juste à l'avant du compartiment moteurs, la cabine des propriétaires.

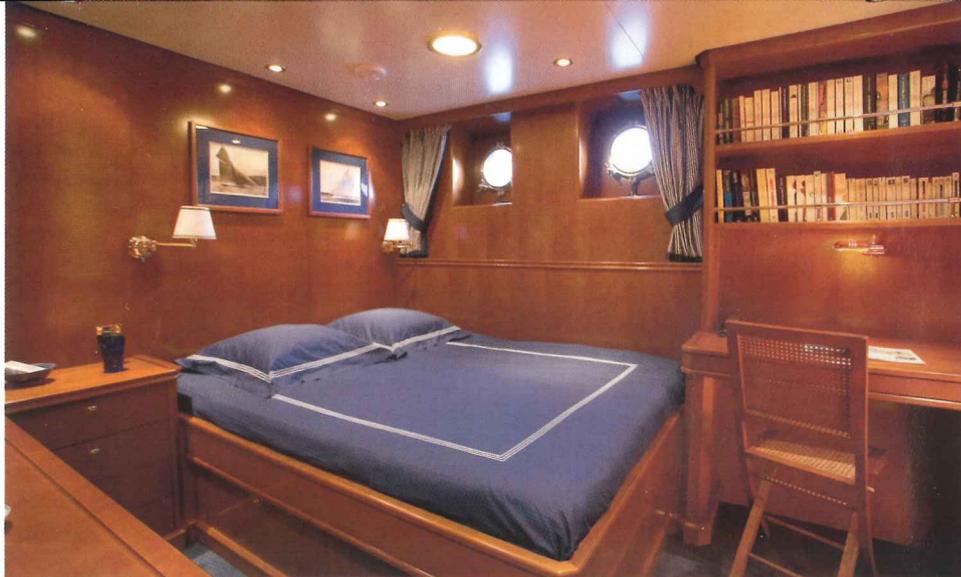
Grâce au spécialiste Van Cappellen, tout bruit y est banni. Un salon, un vestiaire et une salle d'eau, le tout orné d'élégantes boiseries en merisier. A droite : les portes coulissantes du salon de pont supérieur s'ouvrent sur une terrasse en teck ensoleillée





extensible à bâbord, il apparaît que les propriétaires et leur famille préféreront probablement dîner en plein air lorsque le temps le permettra. L'atmosphère conviviale d'un club est par contre soulignée par le bar en face avec une rangée de tabourets et de repose-pied en laiton. Les canapés confortables disposés en carré se trouvent à l'arrière avec des fauteuils et une table de jeux à bâbord et des chaises baquets à tribord. La chaleur douce des panneaux en merisier s'associe aux tissus et rideaux bleu bordés de blanc. La cuisine tout-électrique se trouve immédiatement à l'avant de la salle à manger en laissant à tribord suffisamment de place pour un petit vestibule et un escalier menant à la passerelle en haut et aux cabines des passagers et WC du bord en bas.

Au bout d'un petit couloir, l'escalier recouvert de moquette mène aux cinq cabines. La cabine des propriétaires occupe toute la largeur du bateau, elle est meublée d'un canapé et d'une table d'un bord, d'un grand lit et d'une coiffeuse de l'autre. La lumière naturelle est limitée à quatre hublots circulaires, mais ceci est inévitable lorsque la cabine principale se trouve sur le pont inférieur. La salle d'eau privée avec douche et le vestiaire forment une



barrière efficace contre le bruit du compartiment moteurs adjacent. Les quatre autres cabines doubles de même taille avec salle d'eau privée s'ouvrent sur la coursive centrale. La décoration est identique à celle de la cabine des propriétaires avec des panneaux en cerisier, un écran de télévision et des commandes audiovisuelles connectées au système principal. Cette disposition où les emménagements des passagers sont à l'avant offre l'avantage considérable de ne pas voir les arbres de transmission et leur inévitable grondement passer sous les cabines.

Une porte étanche permet à l'équipage d'accéder aux cabines à partir de leur propre quartier qui comprend un grand mess et une cuisine en plus d'une buanderie et des cabines sur deux niveaux. Le mécanicien a sa propre cabine tout à l'arrière à côté du coqueron, ce qui lui évite d'avoir à se déplacer incessamment d'une extrémité du yacht à l'autre.



Certains propriétaires de yachts d'exploration choisissent d'utiliser une peinture standard pour la coque, ce n'est pas le cas sur *Axantha* où la finition de haute qualité révèle une coque parfaitement lisse bleu roi Awlgrip.

JFA est particulièrement fier de la qualité de l'ingénierie et de la netteté et propreté du compartiment moteurs qui est effectivement immaculé. Deux ans ont été nécessaires pour la construction du Vripack 122, imposant JFA parmi les noms qui comptent, sans oublier son expertise dans le refit de superyachts. En fait l'ensemble du yacht est exceptionnellement bien fini que soit à l'intérieur ou à l'extérieur mettant sans aucun doute le chantier au rang des meilleurs d'Europe. JFA a créé la surprise car c'est une entreprise relativement petite qui a construit des grands yachts grâce à son accès à un Synchrolift de très grande taille qu'il partage avec un chantier voisin. 📏

AXANTHA

Longueur Hors-tout

37,20 m

Longueur à la flottaison

33,20m

Bau

8,20m

Tirant d'eau

2,44m

Déplacement

220 tonnes

Construction

Coque et superstructure en aluminium

Propulsion

2 x Caterpillar 3406, 475cv

Transmission

MG516 Doubles disques

Hélices

HSP Aquaprop 5 pales

Groupe Électrogènes

2 x Onan 60kW

1 x Onan 35kW

Capacité en carburant

44.850 Litres

Capacité en eau

12.516 litres

Dessalinisateurs

2 x HEM 500 litres/h

Traitement des eaux usées

Hamann

Climatisation

Heinen Et Hopman

88 kW

Stabilisateurs

Koopnautic

Études des bruits et vibrations

Van Cappellen Consultancy

Vitesse de croisière

13,8 nœuds

Classification

Lloyds 100A1

Architecture navale et intérieure

Vripack Yachting

Chantier

JFA

Quai des Seychelles

29900 Concarneau

Tél. : 02 98 60 4948

Fax : 02 98 60 4940

