

# YACHTS

FRANCE

**YACHTS TROPHIES**  
TOUS LES NOMINÉS

10 BATEAUX  
QUI ONT  
MARQUÉ  
LEUR  
ÉPOQUE

L'ART DU MODERNISME  
HEESEN 50M  
**SATORI**

**SALON DE CANNES**  
LES NOUVEAUTÉS

**MONDOMARINE**  
LA VALEUR MONTANTE

**ESSAIS | DANISH YACHTS 116' | MAESTRO 66'**  
**JFA 43 M AXANTHA II | CUSTOM LINE 124' | AUSTIN PARKER 52' OPEN**

N° 140 - SEPTEMBRE 2011 - SEPTEMBER 2011 - 8 Euros

ANDORRE 8 € • BELGIQUE 9,2 € • CALÉDONIE 1300 XPF • CANADA 15,5 CANS  
GRÈCE 8,5 € • GUADELOUPE 9,5 € • LIBAN 16500 LBP • MARTINIQUE 9,5 €  
POLYNÉSIE FRANÇAISE 1300 XPF • PORTUGAL 8,5 € • ST MARTIN 9,5 € • SUISSE 15 CHF

Une publication  
**LuxMedia**  
Group

M 08460 - 140 - F: 8,00 € - RD







**PRÊT POUR LE TOUR DU MONDE**

Il a largement les capacités pour faire de la circumnavigation, "avalier" du mille en quelque sorte avec sa coque à déplacement très marine. Entièrement en aluminium, il respire la robustesse et inspire confiance en toutes circonstances. C'est aussi un yacht luxueux avec une décoration traditionnelle mais soignée.

Texte **Alain Brousse**  
Photos **B. Stichelbaut, B. Muncke et Alan**

JFA 43 M  
**AXANTHA II**





Malgré l'abondance de merisier et le style marine d'antan, les aménagements intérieurs n'engendrent pas la mélancolie.

## Les chantiers français qui construisent des unités de plus de 30 mètres

A la demande de l'armateur, le pont supérieur est un espace totalement libre qui accueille deux dériveurs Laser et des transats.

se comptent sur les doigts d'une seule main. Parmi eux, le breton JFA, créé et dirigé par deux Frédéric : Jouaen, à la fois créatif et commercial et Breuilly, le technicien. Le premier se sent aussi bien attiré par un voilier multicoque de course qui appareille pour une tentative de record autour du monde que par un bon gros thonier en partance pour une longue campagne de pêche. Lorsqu'il contemple la mer, il a vite fait d'imaginer un bateau et il est du genre à griffonner la nappe en papier de la crêperie du coin pour la noircir d'idées qu'il confiera ensuite à son bureau d'études. Ce qui nous amène aujourd'hui à Concarneau est le numéro deux des Axantha (le premier mesure 37 m), un modèle purement Expédition, haut sur l'eau, disposant d'une carène suffisamment marine pour en imposer une fois confrontée à des conditions difficiles. Construit entièrement en aluminium, ce 141' est le fruit d'une collaboration entre JFA et le bureau d'architectes et de designers hollandais Vripack. Une première rencontre en février 2008, au salon de Düsseldorf, entre tous les protagonistes déboucha très vite sur la concrétisation du projet. En mars dernier, Axantha II a été mise à l'eau à



Concarneau. Son allure volontaire, sa proue conquérante, sa timonerie au pare-brise inversé façon chalutier de haute mer, en font un digne représentant de la caste des yachts Expédition capables de sillonner toutes les mers et océans de la planète. Avec des épaisseurs de coque d'une moyenne de 10 millimètres et de solides renforts, cette unité peut s'adonner à la circumnavigation en toute sécurité. Elle a d'ailleurs reçu son premier baptême dans le Golfe de Gascogne par 45 nœuds de vent avec des vagues impressionnantes, lors du convoi entre la Bre-

**La master a beau se situer près de la salle des machines, on y enregistre seulement 51 dBA en navigation.**

tagne et Venise, avec une escale à Malte. Au total, 2900 milles couverts en moins de 10 jours et une première impression du capitaine, Michel Feuga : "Hormis la rupture d'un tuyau de vidange d'ice-maker, nous n'avons rien à signaler. Zéro problème". En allure de croisière économique, l'Axantha II trace sa route à 11 nœuds et ses deux Cummins de 750 ch chacun, montés en ligne d'arbre, consomment 96 l/h. Ce qui porte l'autonomie à 7500 milles. Pour le propriétaire de cet Expédition et les dirigeants du chantier, l'objectif vitesse se résume à 14 nœuds à plein régime



Derrière la cloison de la tête de lit de la cabine armateur on trouve une salle de bains et un dressing.

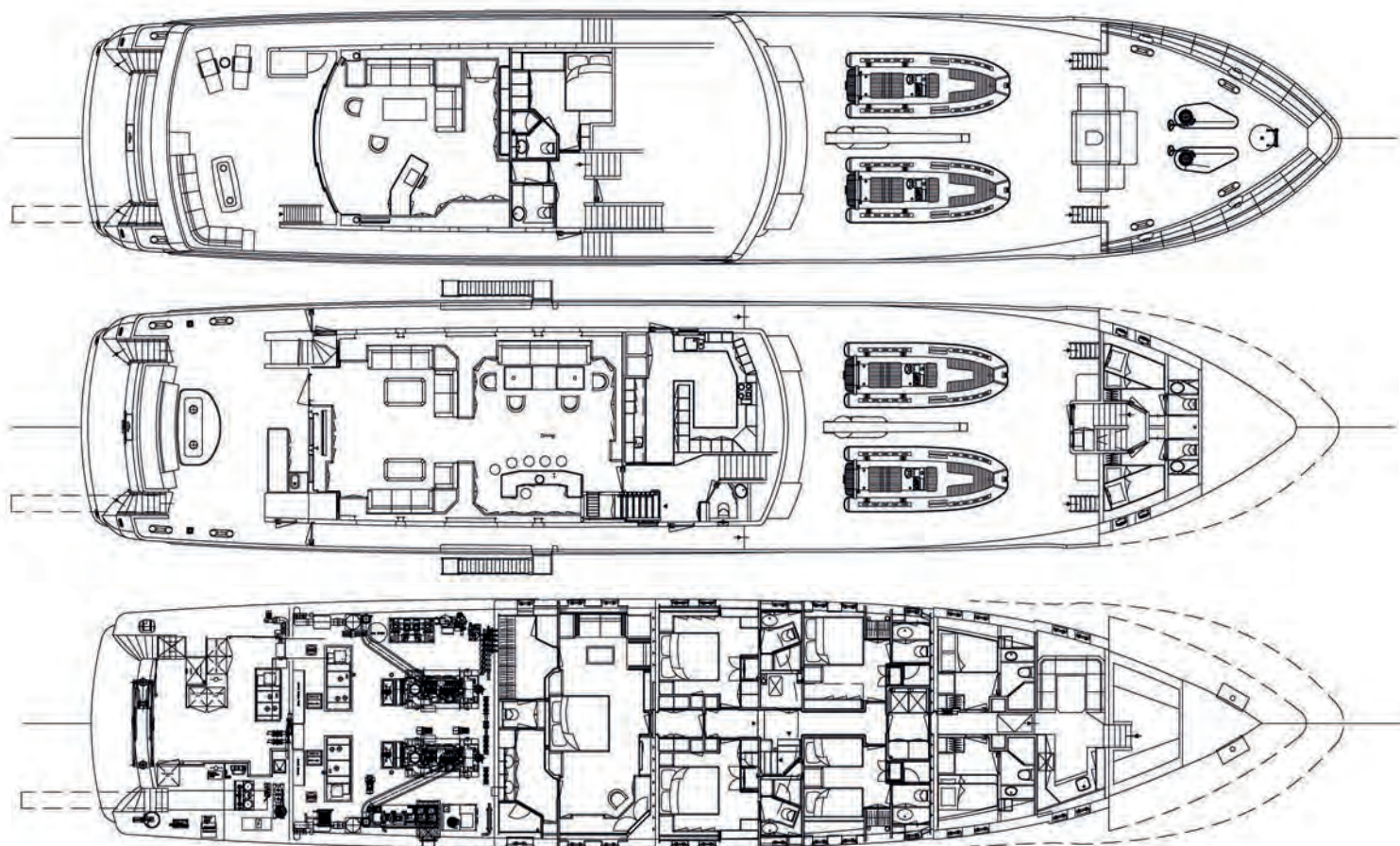
(1800 tr/mn). Mais ils ont de quoi être satisfaits car le rapport performance/puissance/poids est plutôt favorable : 14 nœuds pour un 305 tonnes (mi-charge) avec 2 x 750 chevaux. Autre sujet de contentement, les niveaux sonores en navigation : 51 dB dans la master, 44 dB dans les guest et 55 dB dans le salon principal. Pour obtenir ces résultats, JFA a choisi un spécialiste de la chasse aux décibels, le Hollandais Van Cappellen. Comme le numéro 1, Axantha II, sous ses allures de gros chalutier, dissimule des volumes intérieurs généreux, étudiés par le bureau d'études du chantier de Concarneau mais supervisés bien sûr par le propriétaire qui en dehors d'une utilisation privée compte bien le placer au charter. Etonnamment, Axantha II offre deux salons : le plus spacieux, sur le pont principal, qui rassemble deux banquettes en vis à vis avec table basse, une salle à manger (10 personnes) et un bar, puis un autre, sur le pont supérieur qui comprend une bibliothèque. Idéalement, nous aurions bien vu à la place la cabine master d'autant que la baie vitrée s'ouvre sur une terrasse privée. Affaire de goût. Le plan d'aménagement de ce yacht révèle donc les cabines dans la coque. La master, au centre, occupe toute la largeur du bateau, tout comme la salle de bains qui fait tampon avec la salle des machines. De toute façon l'insonorisation de ce yacht a fait l'objet d'une

## Avec l'aide du spécialiste Van Cappellen, JFA a réussi à maintenir le niveau sonore en dessous de 55 dB









**Longueur hors tout :** 43 m  
**Longueur de flottaison :** 38,80 m  
**Largeur :** 8,75 m  
**Tirant d'eau :** 2,50 m  
**Déplacement :** 305 t  
**Capacité carburant :** 66 160 l  
**Eau :** 15 100 l  
**Eaux usées :** 5560 l  
**Ballast :** 22 000 l  
**Classification :** BV et MCA  
**Matériau :** aluminium  
**Moteurs :** 2 x Cummins QSK19  
**Puissance :** 750 ch (563 kW)  
**Cylindres :** 6 en ligne  
**Cylindrée :** 19 l  
**Poids :** 2 t  
**Régime maxi :** 1800 tr/mn  
**Vitesse maxi :** 14,5 nds  
**Vitesse de croisière économique :** 11,5 nds  
**Autonomie en croisière :** 7500 milles  
**Architecte naval :** Vripack  
**Design extérieur :** Vripack  
**Design intérieur :** JFA  
**Constructeur :** JFA (Concarneau)

## L'Axantha II, tel qu'il est, se prête au charter avec ses cinq cabines aménagées dans la coque.

**L'accès à l'espace équipage est totalement privé et sur ce modèle, à la place du beach club, le propriétaire a préféré une zone technique.**

étude approfondie et comme nous l'avons vu le résultat est plus qu'efficace. L'Axantha II rassemble d'autre part deux VIP (lit double) et deux guest. Dans l'étrave se trouve le quartier équipage, soit deux cabines, un mess et une cuisine. Pour avoir un ordre d'idées, la surface totale "habitable" est de 340 m<sup>2</sup>, zones techniques non incluses. La décoration, mise en valeur par un éclairage omniprésent notamment grâce à une multitude de spots dans les plafonds,

rappelle sans ambiguïté la marine classique avec comme bois dominant le merisier enrichi d'un verni légèrement satiné. Le contraste est assuré par une moquette

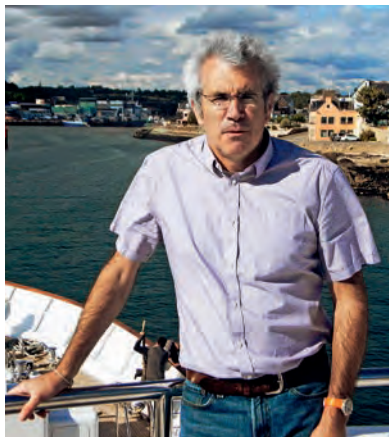
bouclée blanc cassé. En ce qui concerne les espaces extérieurs, l'Axantha II possède tout à l'avant une zone essentiellement technique qui accueille deux tenders Castoldi 18'. Derrière la timonerie, que l'on est tenté de comparer à celle d'un ferry tant elle est presque surdimensionnée, on découvre un sundeck assez vaste où reposent sur leurs bords deux petits voiliers dériveurs Laser et rien d'autre comme l'a souhaité l'armateur. On imagine

## l'essai

sans mal un jacuzzi, des bains de soleil et un bar. Le cockpit du pont principal est aménagé avec une banquette et une table, ce qui en fait un lieu idéal pour prendre des repas à l'abri du soleil. Deux escaliers symétriques mènent à la plate-forme de bains. La porte centrale du tableau arrière s'ouvre sur l'ancre du mécanicien. Là aussi on pourrait envisager l'aménagement d'un beach club tout en conservant une partie réservée à la technique, certes plus réduite.

**Dans la timonerie l'espace n'est pas compté et le capitaine dispose d'une électronique sophistiquée.**

Une fois n'est pas coutume, lors de l'essai, nous avons rejoint Axantha II au large avec l'annexe. De loin, nous avons immédiatement reconnu sa silhouette et notamment son étrave et son château au pare-brise incliné. Mais nous n'imaginions pas grimper à bord d'une unité luxueuse, du moins au niveau des aménagements intérieurs. Le convoyage réussi de près de 3000 milles dans des conditions pas toujours très favorables amène la preuve incontestable que cette unité est taillée pour toutes les mers, y compris les plus dures. ■



### Frédéric Jaouen : voile et moteur dans le sang

Si ce breton de pure souche donne l'impression d'être un taiseux, ce n'est qu'un bouclier car lorsqu'il vous accepte dans son cercle privé, sa verve à propos de la mer et ses bateaux n'a pas de limite. D'entrée il tient à lever toute ambiguïté : "J'aime tout ce qui navigue à condition bien sûr qu'il s'agisse d'unités marines". Adolescent, il passe beaucoup de temps à l'école de voile de Concarneau et s'inscrit à la moindre régata. Avec un père Commandant dans la Marine Marchande, les discussions familiales tournent souvent autour des bateaux et de la mer. Il poursuit ses études dans le génie mécanique et l'architecture navale. Sa référence d'alors en matière de course au large : Patrick Morvan, avec lequel il participe d'ailleurs à la Transat des Alizés. Si son attirance pour le multicoque est indéfectible, sa culture est pluridisciplinaire. Il fait ses premières armes au chantier Leguen Hemidy avant de s'associer avec Frédéric Breuille, homme de technique rencontré chez ce même constructeur, pour créer le chantier JFA à Concarneau en 1993. Tous deux vont, dans un premier temps, donner la vie à des voiliers monocoques ou catamarans, en polyester, en composite ou en aluminium mais aussi à des bateaux de servitude. En s'installant dans ce port breton, JFA côtoie des sous-traitants réputés compétents. Alors, autant faire appel à eux. Pour Frédéric Jaouen, les salons de Düsseldorf, de Monaco et de Fort Lauderdale demeurent des incontournables. Après la mise à l'eau d'Axantha II, le chantier concentre ses forces sur l'assemblage d'un catamaran à voile en composite de 33 mètres et la finition d'un 30 mètres. De son côté le bureau d'études travaille sur un projet de motor-yacht de 50 mètres.



JFA 43M AXANTHA II