

Isabelle Autissier
PREMIERE A CAPE TOWN

YACHTING & BATEAUX



DECEMBRE 94/JANVIER-FEV 1995 40 FF-292 FB-12 FS-9.200 L-\$ CAN 9.95-990 PTAS



NILOUARGUE : SAINT-TROPEZ EN FETE

M 3022 - 95 - 40,00 F-RD

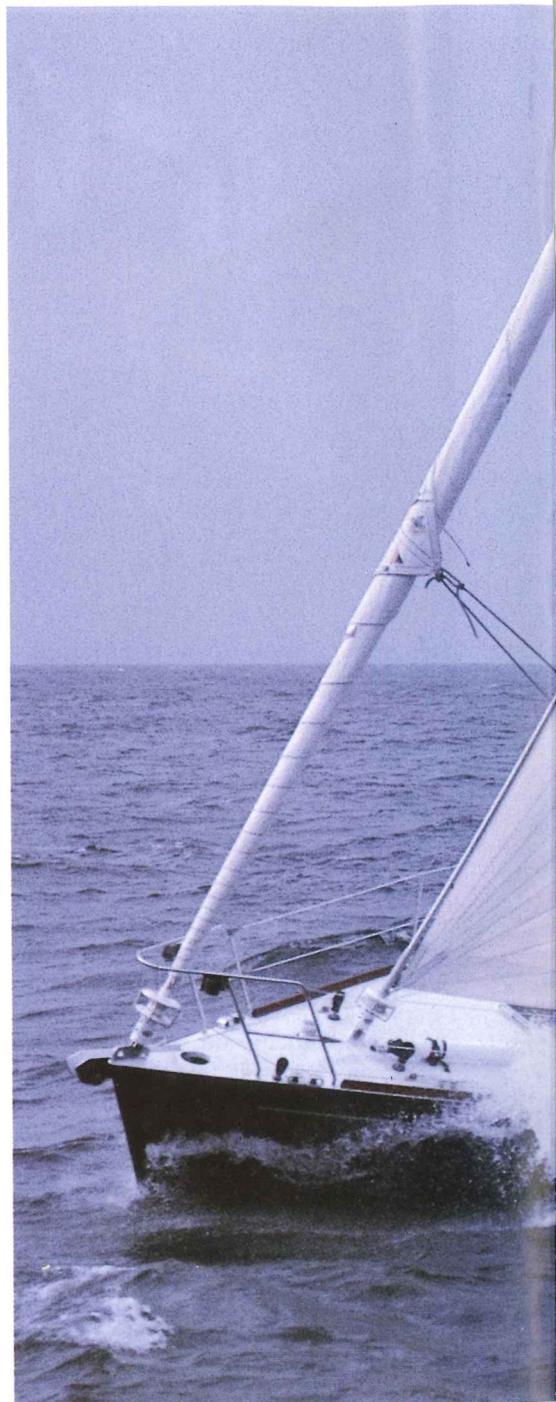
DOSSIER : TRANSPORTER SON BATEAU
MONACO : le charme des canots à moteur

AZ54, GUY COUACH 1900, OCEANIS 44C, BOREALE 60

essai VOILE

Boréale 60

JFA



Depuis plus d'un an, JFA développe à Concarneau un chantier de construction aluminium. En ce court laps de temps, il a su se faire connaître et respecter. Sa carte de visite : la mise à l'eau de *Kermor*, (*M&B 90 de novembre 1993*), puis d'un prototype de 10 mètres pour les Glénans, le *Rebelle*, commandé à 10 exemplaires. Et en août 1994 le lancement de ce croiseur hauturier de 18,28 m.

Dans l'arrière-port de Concarneau, derrière la Ville Close, j'ai découvert une superbe coque bleue, dont seul le grand mât blanc laisse deviner sa présence derrière plusieurs grands chalutiers en travaux. L'élégance de la coque et du pont n'est pas sans rappeler la célèbre lignée des vainqueurs des Boc, Globe et autres grandes courses en solitaire, dessinée par le groupe Finot. Et c'est dans cette proportion longueur/largeur que l'architecte a su donner tout son talent : "Après quatre générations de 60 pieds open, et des victoires dans chaque épreuve, ce 18 mètres est dédié à la croisière facile et rapide. La carène dynamiquement équilibrée assure la raideur et la stabilité de route. Les fines lignes d'eau avant permettent un passage en douceur,

tandis que l'arrière porteur et tendu lui confère vitesse et équilibre aux allures portantes, malgré un maître-bau modéré de 5,20 mètres."

L'armement terminé, nous pouvons enfin tourner la clef de contact du Yanmar 85 qui nous permet de sortir sans problème du fond du bassin. L'absence totale de vent nous facilite une manœuvre délicate. En effet, je constate un manque de puissance et je pense qu'une bonne vingtaine de chevaux supplémentaires serait nécessaire, ainsi qu'un propulseur d'étrave si le bateau est basé dans une marina !

Nous envoyons la grand-voile lattée. L'option déplacement léger a pour corollaire la chasse au poids. Ici, pas de winches électriques ou hydrauliques, tout se fait "à mano". *Boréale* porte allègrement 90 m² de



grand-voile, le tout sur un mât qui mesure plus de 21 mètres de hauteur au pont. Deux à trois bons équipiers sont nécessaires en permanence pour assurer les performances optimales de ce voilier. Le triangle avant, quant à lui, est équipé de deux enrouleurs manuels, sur lesquels sont stockés génois et solent. Après un tour d'horizon, en fonction de la route à suivre et de la force du vent, le skipper établira son plan de voilure en déroulant l'un ou l'autre en totalité ou en partie et après avoir bien sûr arisé ou non la grand-voile comportant ici trois ris. Ayant navigué dans toutes les conditions de vent et de mer, y compris par grosse tempête de mistral, je sais que le plan de voilure de *Boréale* offre toujours la solution idéale. Le solent supporte, à moitié déroulé, plus de 55 nœuds de vent établis dans le nez.

Le skipper dispose également de deux ballasts de 1 500 litres chacun, intégrés de chaque côté de la coque, qui lui apporteront, lors de longues remontées au plus près, une stabilité supplémentaire et un surcroît de vitesse. Il est toutefois nécessaire de bien se familiariser avec l'ensemble pompe/vannes qui régit remplissage, transvasement et vidange de ces deux ballasts, le tout de préférence au port et à tête reposée, pour pouvoir ensuite, en mer, s'en servir à bon escient.

Côté pont, sur une unité de cette taille, il n'est plus possible de faire d'erreur. En fonction d'un programme défini entre propriétaire et architecte, l'aluminium se prête pratiquement à tous les choix. Ici tout est fait pour jouir des charmes et des délices de la croisière. Le tableau arrière s'ouvre, grâce à

deux vérins hydrauliques, dégagant une belle plate-forme de bain et l'accès au coffre de grand volume, où sont stockés annexe, moteur hors-bord, masque et palmes, skis nautiques, et bien sûr une douche pour l'après-bain. Le barreur est rejeté tout à l'arrière du pont, surveillant derrière une grande barre à roue plan de voilure et cap, debout ou assis, calé sous le vent. Deux coffres latéraux, accessibles de chaque côté de la barre, parfaitement aménagés, avec bacs en plastique, reçoivent tout ce qui permet la maintenance et l'entretien d'une unité de cette taille. De chaque côté de la descente, une double batterie de quatre coinceurs permet de n'utiliser que deux winches pour manœuvrer l'ensemble : chariot et écoute de grand-voile, hale-haut et hale-bas de tangon, et les deux drisses de spi. Une capote



La cuisine en U, qui occupe la partie bâbord du salon, est équipée pour la longue croisière. On dispose d'un coin-salon avec canapé et table basse, et d'une hauteur sous barrots de 2 m. Boréale est décidément un croiseur tout confort.

de protection de descente est prévue, pour garantir la sécurité des emménagements de part et d'autre de cette descente et le confort de l'équipage. Sans capote, par grosse mer, chaque entrée ou sortie d'un membre d'équipage deviendrait périlleuse et source d'une quantité non négligeable d'eau salée embarquée !

Au pied du mât, seulement deux winches pour la maîtrise de la grand voile : drisse et prise de ris. Les deux drisses de génois et solent sont bloquées en position étarquée sur des rails eux-mêmes réglables. Pour donner une tension supérieure, il est nécessaire de procéder à des manœuvres quelque

peu acrobatiques mais le gain de poids est à ce prix. Personnellement, j'opterais pour les nouveaux ridoirs Wichard à cliquet qui semblent ici judicieusement adaptés. Six dorades à plat pont pourraient laisser croire que l'eau trouvera là un cheminement idéal vers les emménagements. En fait, il n'en est rien, car les boîtes et leur évacuation sont intégrées au pont et efficaces, ainsi que cela s'est avéré par mauvais temps. L'élégance de ce pont est encore accrue par l'absence de toute protubérance. En avant d'une grande soule à voiles, à laquelle on accède par un panneau, on trouve le cabestan électrique Lewmar, dont seule la poupée dépasse des

deux trappes de l'énorme baille à mouillage. L'ancre, quant à elle, reste à poste sur la ferrure d'étrave. Nous n'avons rencontré aucune difficulté dans l'utilisation répétée de cet ensemble. La commande du cabestan est pneumatique pour échapper à toute panne électrique.

Après deux heures à tirer des bords en baie de Concarneau, nous mouillons en bordure de l'îlot aux Moutons pour un pique-nique "cockpit" dans une crique déserte. J'embarque sur une vedette venue me chercher pour une séance de prises de vues. Nous tournons autour de *Boréale* : son élégance est évidente et sa vitesse à toutes les



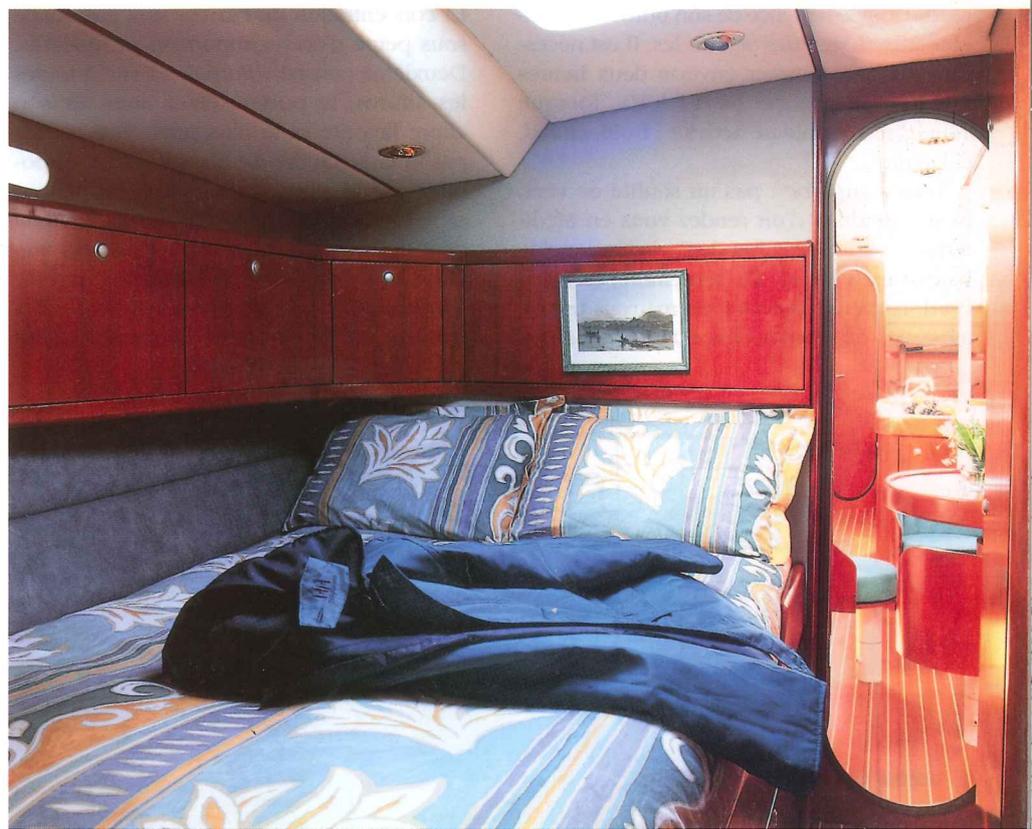
La lumière naturelle joue sur le ton chaud des boiseries du salon

sans problème sur une autre unité. Les quatre cabinets de toilette sont équipés de WC électriques, mais il serait souhaitable qu'au moins l'un d'entre eux soit manuel en cas de panne totale.

La cuisine en U est parfaitement conçue pour être utilisée en mer : double évier, cuisinière trois feux et son four, congélateur, réfrigérateur, et de nombreux plans de travail en Corian. Si l'absence de lave-vaisselle

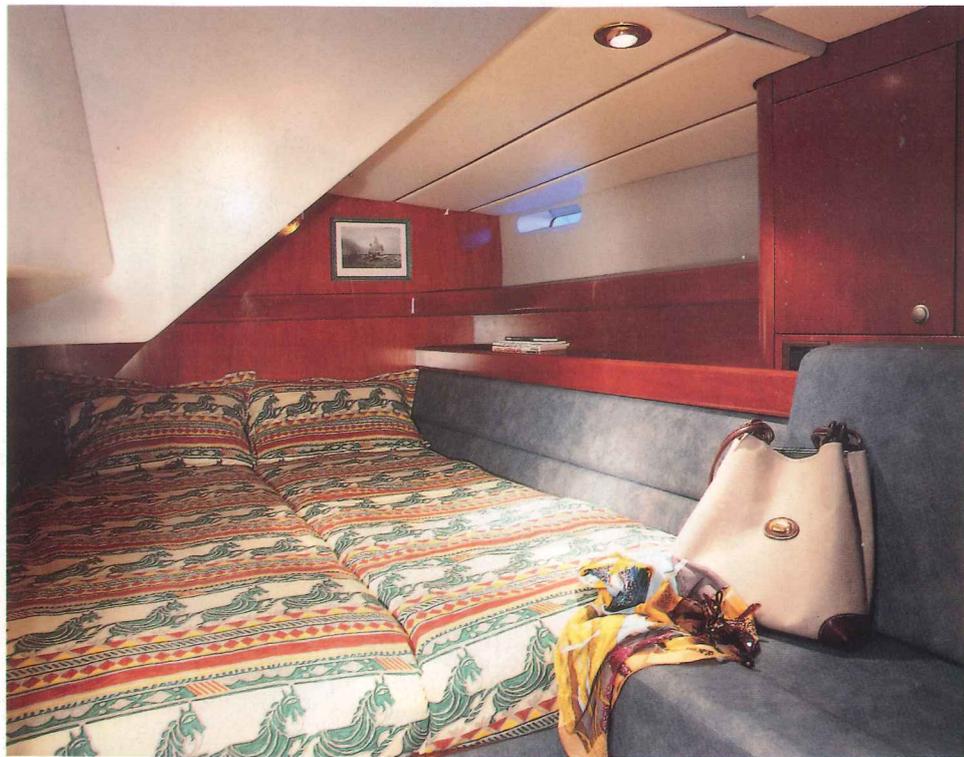
peut se faire sentir, un puissant désalinisateur permettra d'approvisionner en eau douce la totalité des installations sanitaires. De nombreux placards et rangements complètent cet ensemble. Le navigateur est choyé lui aussi. La table à cartes et son siège sont entourés par tout l'appareillage électronique, radio et informatique choisis par chaque propriétaire en fonction de ses goûts et de son programme. Le tableau électrique et

Les quatre cabines doubles, deux à l'arrière et deux à l'avant, ont chacune leur cabinet de toilette-douche.



allures impressionnante. Le vent et les nuages sont de la partie et c'est sous solent et un ris dans la grand-voile que nous entreprenons en rivière de l'Odet.

Je prends possession des emménagements conçus et dessinés par Patrick Roséo. Le premier Boréale est destiné à la location et ses emménagements d'une grande simplicité : quatre cabines doubles, deux à l'arrière et deux à l'avant, avec chacune leur cabinet de toilette-douche. Au centre, un ensemble cuisine, table à cartes, salon, bar. On peut envisager l'installation d'une partie équipage et l'intégration de la cuisine au carré-salon. Il s'agit d'une option adaptable



Les cabines ont été décorées avec un soin tout particulier, et disposent de confortables rangements.



La table à cartes, classique, en bas de la descente.



tout ce qui s'y rapporte est également intégré à la partie navigation. Trois circuits indépendants 220 volts, 24 et 12 volts équipent le bateau. La fibre optique permet un gain de poids très important et supprime tout risque de perte de courant à la coque. Les tableaux électriques à écran demandent à bien s'imprégner de leur utilisation qui supprime toute espèce de force : un simple effleurement du doigt suffit à la commande ! Les jeux de batteries comportent une servitude de 432 A/h en 24 volts, une de 105 A/h en 12 volts pour le démarrage du groupe et du moteur. A noter que le moteur, placé au centre du voilier, ne possède pas un deuxième alternateur de service, ce qui fait perdre tout le bénéfice de son utilisation couplée à la charge des servitudes. Il est nécessaire de faire tourner environ deux heures par jour le groupe de 12 kW, lorsque *Boréale* est en pleine activité : froid, chaud, éclairage...

Temps superbe : pas un souffle de vent. Nous décidons d'un rendez-vous en Méditerranée, après le Salon de Cannes auquel le bateau est exposé. En septembre, retour à bord, la météo annonce du mauvais temps, avec avis de tempête force 11 ! Aussi aban-

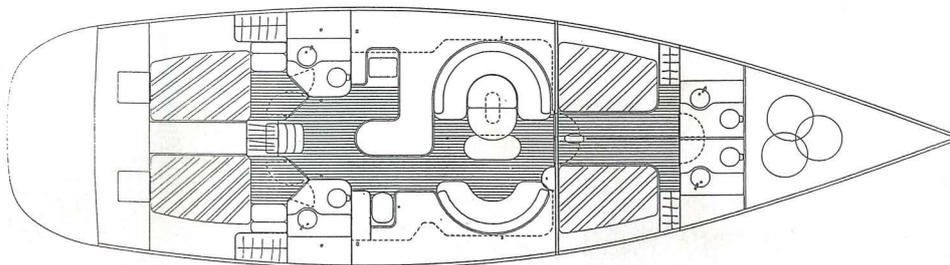
donnons-nous l'idée d'un aller-retour en Corse pour un Cannes-Toulon plus adapté à la météo du moment. Pendant quatre jours, nous naviguerons cinq à six heures dans une série de variations, forces et directions de vent propres à dégoûter tout marin épris de régularité ! Avec jusqu'à 55 nœuds, du vent arrière au vent debout, du ciel dégagé aux pluies diluviennes, de l'orage sulfureux et titanesque au mistral fort et régulier.

Premier constat : à toutes les allures et forces de vent, la barre reste d'une précision et d'une douceur impressionnantes ; seul le pilote électrique a la patience et la délicatesse nécessaires pour ne pas transformer le sillage rectiligne en un zigzag de débutant. La concentration du barreur doit être totale sous peine d'écarts importants et répétitifs. Deuxième constat : *Boréale* va vite à toutes les allures, le portant étant bien sûr son allure favorite et le plus près serré n'étant pas sa tasse de thé. Le triangle avant, disponible sur le pont, entre solent ou génois, offre toujours la solution idéale à la force du vent du moment, sans oublier les spis qui, dans leur chaussette, facilitent à l'extrême leur utilisation aux allures portantes.

La qualité de sa carène lui confère un tel

équilibre sous voile qu'une fois en route il ne reste plus qu'à confier la barre au pilote et parfaire les réglages afin de profiter de la vie au grand air et du grand large. En moins de deux ans, JFA, a démontré une belle maîtrise dans la réalisation d'unités prestigieuses en aluminium.

- Bernard Deguy,



BOREALE 60

| | |
|-----------------------------------|---|
| Architecte | Groupe Finot |
| Intérieurs | Patrick Roséo |
| Longueur HT | 18,28 m |
| Flottaison | 16,60 m |
| Largeur | 5,22 m |
| Tirant d'eau | 2,85 m |
| Déplacement | 18 t |
| Lest plomb | 5,8 t |
| Hauteur sous barrots | 2 m |
| Hauteur du mât | 23,50 m |
| Gréement | cotre |
| Surface grand-voile lattée | 90 m ² |
| Surface génois | 110 m ² |
| Surface spi asymétrique | 280 m ² |
| Motorisation Yanmar Diesel | 85 ch |
| Capacité eau | 600 l |
| Capacité fuel | 500 l |
| Ballast | 1500 l |
| Cabines | 4 |
| Constructeur | JFA, Quai du Moros, Rive Gauche 29900 Concarneau tél. : 98 60 49 48, fax 98 60 49 40 |

JFA au Salon Nautique Hall 1, stand LM 50