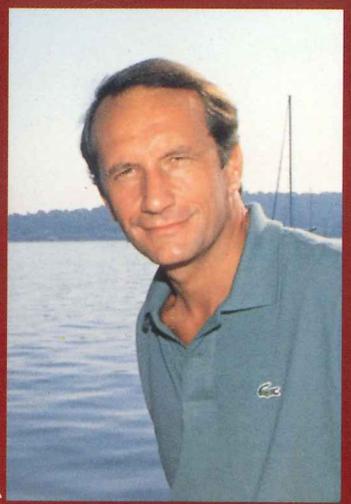


GERARD LONGUET  
moi, j'aime la mer

# GERARD & BATEAUX



NOVEMBRE 1993

40 FF-292 FB-12 FS-9.200 L-\$ CAN 9.95-990 PTAS



## XIII<sup>e</sup> NIOULARGUE : LA VOILE ROYALE

M 3022 - 90 - 40,00 F - RD

VOILE : KERMOR 75, LA GRANDE CROISIERE  
MOTEUR : GRAND BANKS, L'HISTOIRE • AZIMUT 65

EVASION : CAP HORN & TERRE DE FEU EN LIBERTE

# Kermor 75



**F**rédéric Jaouen, suivi par l'équipe de soudeurs et d'ébénistes, a tenu la parole donnée, un an plus tôt, à son client : mettre fin juillet le Kermor 75 à l'eau. Né à Concarneau, Frédéric Jaouen y trouve l'appui et le partenariat idéal avec le chantier Vergoz, réputé dans la

construction de navires de pêche (85 construits à ce jour) en acier et en aluminium. Avec leurs 3 000 m<sup>2</sup> couverts répartis sur quatre hangars, un atelier de menuiserie et un bureau d'études étoffé (logiciels Dassault, systèmes Catia), l'équipe, jeune mais expérimentée, se met aussitôt à l'œuvre et remplit son contrat.



## *Haute performance tout confort*

**Le Guen-Hémidy emporté dans la tourmente des dépôts de bilan, licencie le personnel et ferme ses ateliers en février 1993. JFA – J pour Jacques Vergoz, F pour Frédéric Jaouen et A pour Association, naît en mars 1993 à Concarneau. Dans leurs bagages, une coque brute de tôlerie de 22 m, sans quille ni safran. Aujourd'hui, le premier Kermor 75 navigue.**

Ce plan Finot, issu d'une longue lignée de déplacements légers, est la dernière et la plus grande unité dessinée par ce groupe. Elle tient compte de toutes les données et enseignements tirés des carrières exceptionnelles de *General-Concorde*, puis *Bagages Superior*. Patrick Roséo, sous la houlette d'un proprié-

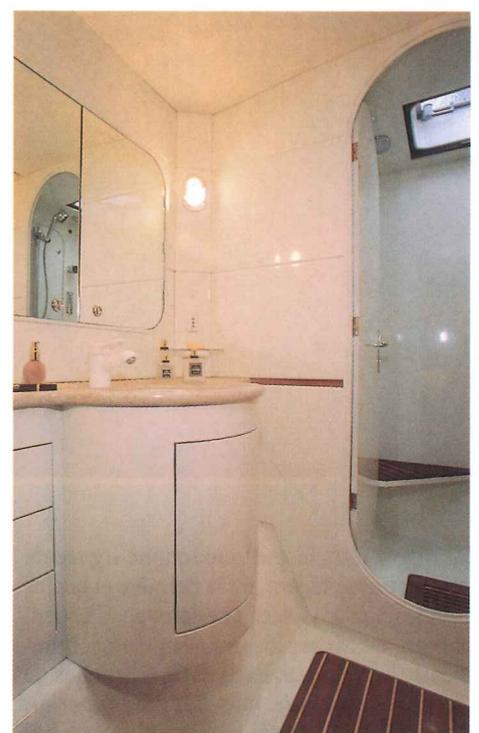
taire exigeant et compétent, puisque c'est son sixième voilier, a assuré les plans d'aménagement et la décoration.

Entre deux dépressions, nous avons bénéficié d'excellentes conditions météorologiques, qui nous ont permis d'apprécier les qualités nautiques du Kermor 75 à toutes les allures.

Vu du haut du quai du Moros, *Kermor* tout de blanc vêtu, affiche sans complexe ses 23 m de pont. Le très grand tableau arrière qui devient plate-forme dissimule, grâce à un puissant vérin hydraulique, un compartiment où l'on stocke un Boston-Whaler et son moteur, sans oublier bouteilles de gaz, échelle de bain,



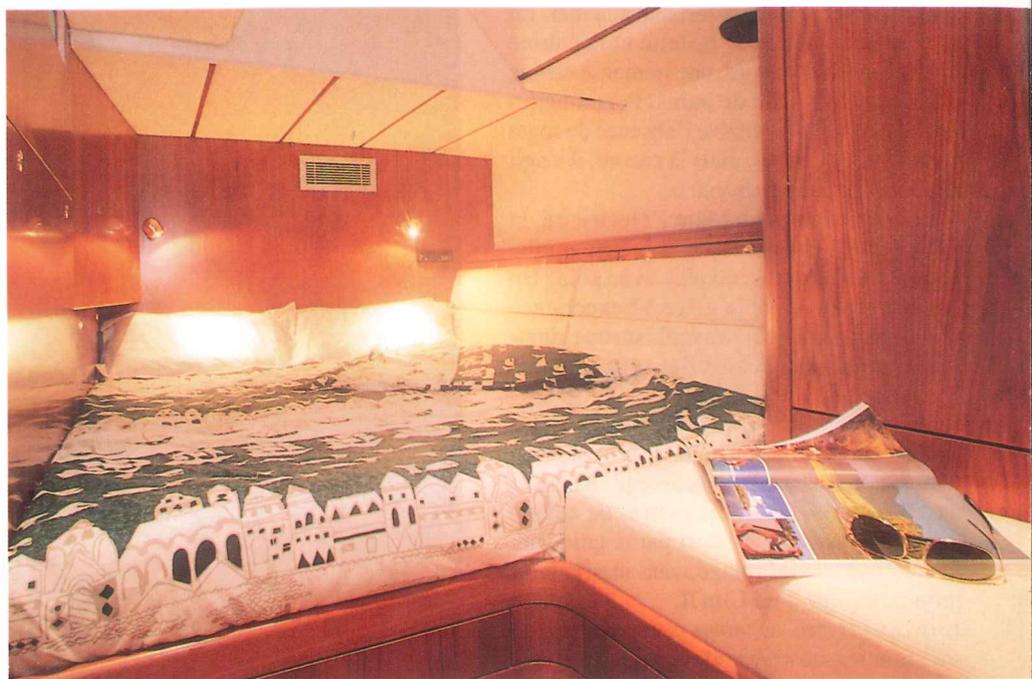
**Le salon regroupe dans un espace très ouvert la vie du bateau : navigation, cuisine et salle à manger. On appréciera, comme dans la cabine de propriétaire (ci-dessous), la qualité du teck, les finitions et la lumière naturelle dispensée généreusement par les capots de pont, et la douche séparée de la salle de bains.**





douche froide et chaude et tout le bric à brac d'un grand bateau...

Le cockpit est scindé en deux parties par une barre d'écoute : à l'arrière, le barreur avec ses deux barres à roue et la possibilité de manœuvrer seul grâce à la concentration totale de l'accastillage autour de ces barres. L'écoute de grand-voile et les deux écoutes de génois ou solent aboutissent sur trois winches hydrauliques, et le barreur trouve à portée de mains toutes les commandes, mécaniques, hydrauliques ou électroniques des moteurs et groupes, des deux enrouleurs hydrauliques de génois et solent, du propulseur d'étrave et du guindeau, sans oublier le pilote automatique et toutes les données, force et direction du vent, sondeur, etc. Le propriétaire souhaite, en effet, toujours naviguer avec un équipage réduit : deux à trois personnes maximum à bord lors des grandes traversées. Cette concentration voulue déconcerte un peu pour une sortie en baie mais correspond bien à une rationalisation et une efficacité d'utilisation dès que l'on se retrouve seul sur le pont. La deuxième partie du cockpit est séparée par



**La disposition du lit double, entre coque et cloison, permettra un grand confort en navigation. L'autre cabine possède dans cette version des couchettes superposées.**

une très grande table pliante où huit à dix passagers trouveront place sur les deux banquettes. En avant, une petite descente bien encastrée, protégée par une capote. Ensuite, un pont plat sans fin, où seuls trois winches, un mât Maréchal en carbone, quatre barres de flèche et huit petites dorades noyées au milieu d'une exposition permanente de dix-neuf panneaux Goiot ouvrants, mènent à l'étrave, vierge de tout appendice. En effet, deux grandes trappes dissimulent un astucieux système où l'on trouve une CQR, l'ensemble relevable grâce à une drisse de spi.

En cours de journée, nous avons mouillé à Penfret, sans aucune difficulté et très rapidement. Il est également possible de naviguer davier déployé, si l'on change de mouillage sans effectuer de grande navigation. Deux passavants habillés de teck atténuent quelque peu cette immensité blanche. Le soleil étant enfin de la partie, nous larguons les amarres et gagnons le large au moteur. Grâce au propulseur d'étrave, nous pouvons nous dégager facilement du cul-de-sac dans lequel nous nous trouvons.

## L'avantage des ballasts

A 2 300 tours, nous progressons à 8,5 nœuds et à 3 000 tr/min, le loch affiche 10 nœuds. Face au vent et grâce au winch hydraulique central, à plat pont, nous envoyons sans effort l'immense grand-voile lattée et déroulons très rapidement le solent. Le vent souffle à un peu plus de 15 nœuds. Pas de mer, juste un petit clapot, le bateau file sur l'eau entre 9 et 10 nœuds. Le skipper descend remplir le ballast au vent, six minutes plus tard 2 500 l, soit un équipage de 32 personnes, assis au vent, redressent d'une façon très nette notre voilier. A la barre, je suis un peu dérouté par le manque total d'effort physique que celle-ci requiert. Chaque mouvement sur la roue est

immédiatement transmis sur la route du voilier, la précision est extrême. En fait, il faut laisser le pilote travailler... au ralenti, tant cette carène est équilibrée. Après plusieurs bords de près, je constate qu'il est possible, en cas d'urgence, de virer. Sans se soucier du ballast plein ou vide, nous établissons le spi asymétrique sans aucune difficulté... grâce à la chaussette et ceci malgré ses 310 m<sup>2</sup>, *Kermor* accélère tout en gardant cette extraordinaire stabilité et précision de barre. Le photographe, dans sa vedette, s'en donne à cœur joie et me pousse au lof ! Je finis par décrocher le safran sous le vent et par y partir, au lof, pour de bon. Nous choquons l'écoute du spi et le bateau reprend immédiatement sa route, une petite pression sur le bouton du winch hydraulique sous le vent, et nous voilà repartis pour un sprint.

La côte grandit à vue d'œil, et il est temps de tout rentrer prestement. Nous décidons une incursion sur les Glénan pour y déjeuner confortablement et tester mouillage, cuisine et carré. L'aménagement intérieur remarquablement réalisé en teck clair et grands panneaux blancs, offre un volume et un espace grandiose. Dans ce type d'unité et de taille, le propriétaire et son décorateur, en l'occurrence, Patrick Roséo, sont entièrement responsables des choix. Il est donc difficile de juger, puisque chacun optera pour tel ou tel type de cuisine, de carré, de cabines, etc.

Sur *Kermor*, on trouve, d'une part un grand appartement avec deux cabines, deux cabinets de toilette et un sauna pour les propriétaires ; un immense carré avec coin-navigation, et une partie de la cuisine avec réfrigérateur, congélateur et rangements. Les surfaces de travail sont traitées en Avonit, une résine de synthèse élégante. En arrière de la descente, à bâbord, un petit compartiment où l'on trouve double évier et cuisinière quatre feux sans aucun plan de travail. A mon avis, cela

sera certainement inconfortable à la mer. En arrière, un cabinet de toilette et la cabine d'équipage. Sur tribord, une immense cabine d'invités et sa salle de bains. Personnellement, je trouve regrettable l'absence de soute à voiles et de coffres, mais là encore, il s'agit de choix tout à fait personnels.

J'ai pu constater que toute l'électricité, la plomberie, l'hydraulique et la mécanique étaient pensées et réalisées avec soin. Un résultat rendu possible grâce à l'expérience d'une équipe qui a déjà travaillé sur une vingtaine d'unités et du choix des sous-traitants régionaux.

Installés à sept autour de la table du carré, les conversations vont bon train, mais il est grand temps de retourner à Concarneau. Ancre et davier rentrés, les trente mètres de chaîne ayant été avalés sans effort par le guindeau hydraulique, voilà la plage avant aussi nette et propre que celle d'un 12 m JJ.

Je rêve à la barre, au temps pas si lointain, où sur un autre bateau de taille et poids à peu près identique, je veux parler de *Pen Duick VI*, à six équipiers jeunes et musclés, nous peinions comme des forçats sur drisses et écoutes, dans un confort très relatif, sans oublier les heures de barre à nous arracher les muscles du dos !

Ici, avec l'hydraulique, plus d'effort côté drisses et écoutes, quant à la barre, elle est d'une telle douceur : un rêve. Un seul souci, assurer la maintenance de tout ce matériel.

Deux heures plus tard, nous sommes amarrés au ponton, au milieu des chalutiers. Avec regret, je quitte le bord, totalement frustré de n'avoir pu passer plusieurs jours à dévaler vent arrière une bonne houle d'Atlantique.

Dès la fin du mois de septembre, *Kermor* a entrepris un tour du monde. Frédéric Jaouen et son équipe peuvent être fiers de ce sauvetage, véritable réussite juridique, financière et technique. JFA a tenu son pari et sauve l'honneur de la profession, en réussissant, contre vents et marées, à livrer *Kermor*, fleuron d'une flotte de voiliers à déplacement léger, dont le Groupe Finot s'est fait une brillante spécialité en course et en croisière.

– Bernard Deguy, photos Patrick Blanc



### Le point de vue de l'architecte

*Pascal Conq du groupe Finot définit quelques principes :*

“ Une carène moderne, directement issue de nos enseignements de la course open et adaptée spécialement à la croisière : avant fin pour le confort et le passage dans les vagues, arrière porteur et tendu pour la stabilité de route, le contrôle et l'agrément au portant.

Un lest à bulbe optimisé pour la traînée et avec un centre de gravité surbaissé, permettant d'en diminuer la masse. Deux petits safrans comensés, dans l'axe de la carène gîtée, derrière des skegs qui protègent et alimentent les pelles. Des ballasts d'eau de mer (2 500 l) de chaque côté, qui n'apparaissent pas dans les aménagements permettant au choix : diminuer la gîte de 5 degrés pour les mêmes performances, de garder plus longtemps la même toile jusqu'à l'angle de gîte optimum (17 degrés) en augmentant la vitesse de 10 % soit un nœud au près.”

### KERMOR 75

<b>Architecte</b>	Groupe Finot
<b>Intérieur/Stylisme</b>	Patrick Roséo
<b>Matériau</b>	AG4 (aluminium)
<b>Longueur hors-tout</b>	22,87 m
<b>Bau maxi</b>	6,19 m
<b>Tirant d'eau</b>	3 m
<b>Quille elliptique à bulbe</b>	8,2 t
<b>Déplacement</b>	31 t
<b>Gréement mât</b>	Maréchal carbone, 4 barres de flèche
<b>Accastillage</b>	Lewmar
<b>Voilure au près</b>	326 m <sup>2</sup>
<b>Grand-Voile</b>	136 m <sup>2</sup>
<b>Motorisation</b>	Yanmar 175 ch
<b>Fuel</b>	1 200 l
<b>Eau</b>	1 000 l + desalinisateur 200 l/h
<b>Constructeur</b>	JFA, quai du Moros, Rive-Gauche, 29900 Concarneau Tél. : (33) 98 60 49 48, Fax: (33) 98 60 49 40



Un vérin hydraulique permet au tableau arrière de s'inverser sur une plage de teck.

