



SEPTEMBRE/SEPTEMBER 2004 - N°6

NEWSLETTER JFA Chantier Naval



SUN TENAREZE DANS LE GRAND FROID

SUN TENAREZE AND THE BIG CHILL

SUN TENAREZE, catamaran de 85', est le résultat de la collaboration entre Michel Joubert, Pierre Jacques Kubis, designer chez JFA et le représentant du propriétaire. Un article dans notre précédente Newsletter en décrivait les éléments techniques. Livré à la mi-avril, SUN TENAREZE a procédé à ses essais en mer et a rapidement quitté Concarneau pour une croisière inaugurale à Madère. Après un passage très bref pour nous saluer, il est reparti cette fois à destination du Spitzberg. Après le sud de l'Atlantique Nord, voici le nord de l'Atlantique Nord. SUN TENAREZE s'est avéré à l'aise sous toutes ces conditions de navigations différentes. SUN TENAREZE est destiné à un programme de croisière rapide autour du monde et répond aux exigences d'un propriétaire passionné et expérimenté, et à un équipage réduit. Les installations sont conformes aux plus hauts standards des superyachts : l'intérieur est réalisé en Maubi Moiré et panneaux laqués blancs. La coque et les superstructures sont en verre epoxy - Nomex, renforts carbone, le tout cuir à 110°.

SUN TENAREZE, the 85' catamaran is the product of the collaboration between Michel Joubert, Pierre Jacques Kubis, the designer at JFA and the owner's representative. An article in our last Newsletter described the technical elements. Delivered in mid-April, SUN TENAREZE underwent sea trials and quickly left Concarneau for a maiden voyage to Madère. Then it was off to Spitzberg, stopping by JFA just long enough to say hello. From the south of the North Atlantic, to the north of the North Atlantic, SUN TENAREZE has proven its performance in every navigating condition. SUN TENAREZE is destined for a program of fast round the world sailing and responds to the passionate and experienced owners requirements while using a reduced crew. The installations are in compliance with the highest standards of superyacht. The interior is made of Maubi Moiré and white lacquered panels. The hull and superstructures are built of Nomex carbon-glass baked at 110°.



CARACTERISTIQUES

Longueur HT : 25,75 m - Largeur : 11,80 m
 Tirant d'eau (dérive haute) : 1,50 m - Tirant d'eau (dérive basse) : 4 m - Déplacement : 45 t - Surface de voilure : 334 m² - Spi : 400 m² - Deux Moteurs Yanmar 150 cv, générateur Kohler, deux dessalinisateurs, lave vaisselle, sèche linge, HI FI, vidéo, électronique, Max Power (hydraulique), Harken et Lewmar (gaines), Awlgrip (peinture), Lorima (mât et bôme carbone), Incidences (voiles spectra), haubans et Kevlar, etc.

CHACTERISTIQUES

L.O.A: 84.48 ft - B.O.A: 38.71 ft - Draft (keel up): 4.92 ft - Draft (keel down): 13.12 ft - Déplacement : 45 t - Sail Area : 3395 ft² - Spi : 3895 ft² - Twin 150 HP Yanmar engines, Kohler generator, two watermakers, dish washer, washing machine, dryer, hi-fi and video systems, electronics, Max Power (hydraulic), Harken and Lewmar (windlass), Awlgrip (painting), Lorima (carbon mast and boom), Incidences (spectra sails), Kevlar rig, etc.



CONTRAT / CONTRAT

JFA vient de signer le contrat pour la construction d'un grand catamaran de 25,75 mètres. Défini selon le cahier des charges d'un propriétaire averti. L'architecture navale de ce catamaran a été confiée au cabinet Joubert-Nivelt Design, alors que le design intérieur et extérieur est signé par Pierre Jacques Kubis. Réalisé en fibre de verre et carbone pré-impregnés epoxy (cuisson à 110°) sur une en nid d'abeille (Nomex), grément en carbone (340 m² au près pour seulement 1,50 m de tirant d'eau), ce yacht offrira un carré panoramique de 35 m² synonyme d'espace et de confort... Au programme : en absence totale de gîte, plaisirs de naviger et familiarité au mouillage.

JFA recently signed a contract to build a 25.75 m / 84'6" catamaran. Defined according to the wishes of an experienced owner, the naval architecture was entrusted to the firm of Joubert-Nivelt Design while the interior and deck plan are signed by Pierre Jacques Kubis. Built of fiberglass and carbon pre-impreg epoxy (baked at 110°C) on a honeycomb (Nomex) core with a carbon rigging (340 m² / 3,666 sq ft to the wind for only 1.50 m / 1'5" of draft) this boat will feature a panoramic saloon measuring 35 m² / 1,377 sq ft, synonymous with space and comfort... On the program: with a total absence of heeling, pleasure while sailing and while lazing about at anchor.

BIENVENUE WELCOME

Pierre Jacques Kubis rejoint JFA

Intégré chez JFA au sein de notre bureau d'études, Pierre Jacques Kubis est issu de l'Ecole Boulé et vient de terminer récemment une mission chez l'architecte naval anglo-saxon Martin Francis. Sa première mission est d'embarquer. Son travail tout au long du projet aura de multiples facettes. En effet, il est non seulement en charge du design extérieur, de ce maxi catamaran (voir article ci dessus) mais aussi de l'architecture intérieure, le tout doublé de la responsabilité de Chef de projet. Un rôle déterminant, allant des premiers coups de crayon avec l'architecte naval Michel Joubert jusqu'aux essais sous voiles... Bienvenue à bord!



Pierre Jacques Kubis joins JFA

A recent addition to JFA, at the heart of the design office, Pierre Jacques Kubis is a graduate of the Ecole Boulé (Famous French design school) and has recently completed a mission with British naval architect Martin Francis. His first project is substantial. His job during the entire process of this project is multi-faceted. He is not only responsible for the deck plan of this maxi-catamaran (see the article at the top of the page) but he is also responsible for the interior design, and at the same time has the responsibility of project manager. An important role, starting with the first pencil strokes of architect, Michel Joubert, to the sea trials... Welcome aboard!



SEPTEMBRE/SEPTEMBER 2004 - N°5
NEWSLETTER

JFA Chantier Naval



SEA TENAREZE

En construction chez JFA, le catamaran de 85' Sea Tenareze sera sans aucun doute l'un des plus performants multicoques de grande croisière autour du monde. En effet, dessiné par le cabinet Joubert-Nivelt Design pour un propriétaire très expérimenté, ce catamaran d'un déplacement

de 45 tonnes, a bénéficié d'une étude très poussée sous la conduite d'un concepteur visant à développer, organiser, orienter et valoriser les souhaits et objectifs de l'armateur.

Le chantier JFA a choisi la technique du pré-impregné cuit à 110° sur un sandwich verre-epoxy de 35 à 80 m/m d'épaisseur, avec une âme en Nomex pour l'ensemble pont/coque. En revanche, la poutre avant, les longerons arrière, deux cloisons structurelles et des panneaux de pont sont confectionnés en carbone/epoxy. Au total ce catamaran aura nécessité 13 tonnes de matériaux composites pour 900 m² de bords. Les aménagements ont également fait l'objet d'une recherche spécifique pour allier la légèreté au maximum de confort.

Le bureau d'études de JFA, et notamment Pierre-Jacques Kubis architecte designer intégré, a conçu dans le cadre d'une disposition classique en Mahogany sur fond blanc, un plan d'intérieur

très fonctionnel pour de longues croisières. Gréé avec un mât cheminée et une bôme "Park Avenue" en carbone, Sea Tenareze a un plan de voilure de 306 m² au près. Il est donc doté d'un excellent rapport poids/puissance pour tenir des moyennes élevées à la voile. Equipé de deux moteurs de 150 ch, son autonomie sera supérieure à 2000 milles...

Under construction at JFA, the 85' catamaran Sea Tenareze, will be without a doubt one of the fastest multi-hull cruisers to sail around the world. Designed by the offices of Joubert-Nivelt Design for a very experienced owner, this 45 ton displacement catamaran benefited from extensive studies under the supervision of the project manager who is present to organize, direct and develop the wishes and objectives of the owner. The JFA shipyard chose the technique of pre-preg baked at 110° on a glass-epoxy sandwich 35 to 80

mm thick with a Nomex core for the hull and deck. On the other hand, the forward cross beam, aft beam, two structural bulkheads and the deck panels are made of carbon/epoxy. Overall, this catamaran needed 13 tons of composite material for the 900 m² sides.

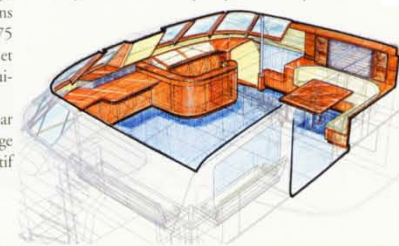
The interior accommodations were also the result of special research to find the least weight and the most comfort. The JFA design office, and particularly architect/designer Pierre-Jacques Kubis have designed a classical Mahogany interior, set off by a white background, which is also extremely functional for long cruises.

Rigged with a carbon chimney mast and a carbon "Park Avenue" boom, Sea Tenareze has a sail surface of 306 m² reaching. She is endowed with an excellent ratio weight/speed to maintain a high average speed under sail. Equipped with two 150 HP engines, her autonomy will exceed 2,000 miles...



CATAMARAN

Les 4 demi-coques vont être assemblées avec la nacelle début septembre. Le pont et le plancher de nacelle sont en phase finale de fabrication. Le moule de roof est en finition. Les études et la préparation de l'agencement intérieur sont terminées ainsi que le design général et le choix des matériaux (rappelons que pour ce grand catamaran de 25,75 mètres, le design est traité par le chantier et que Pierre Jacques Kubis coordonne "l'équipe catamaran", composée de 3 personnes). L'intérieur sera en moabi moiré contrasté par des teintes pastels, sycamore, cuir, gainage tissu, moquette et planchers teck. L'objectif est clair : la qualité doit être optimale.



The 4 semi-hulls will be assembled with the nacelle at the beginning of September. The deck and floor of the nacelle are in the finale stage of fabrication. The roof mold is being finished. The interior design and preparation are completed as well as the general design and the choices of materials to be used (remember that for this big catamaran measuring 25.75 meters / 84'6", the design is handled by the shipyard and that Pierre Jacques Kubis coordinates the "catamaran team", composed of 3 people). The interior will be of shimmering moabi moiré contrasted with pastel tones, sycamore, leather, upholstery fabric, carpet and teak floors. The objective is clear: the quality should be optimal.



SEPTEMBRE/SEPTEMBER 2004 - N°2
NEWSLETTER

JFA Chantier Naval

ATAO, JFA CLASSIC 82 / ATAO, JFA CLASSIC 82



Après Aldebaran en 2004, premier des JFA Classic 69, le chantier a mis à l'eau ATAO, un JFA Classic 82 développé en collaboration avec Barracuda Yachts Design (architecture navale) et Dick Young Designs (intérieur). De nombreuses caractéristiques des yachts classiques ont été conservées mais adaptées afin de répondre aux besoins actuels.

La combinaison des lignes modernes sous la flottaison, le faible tirant d'eau (2,55 m / 4 m), un gouvernail compensé, et un grément mât et bôme canoë en carbone, assurent d'excellentes performances.

De style très classique, avec accastillage en inox, menuiseries extérieures en teck et acajou verni, le pont offre de grandes surfaces très dégagées. Un système de plateforme arrière s'ouvre afin d'offrir une plage de bain et un accès au bateau.

L'intérieur du JFA Classic 82 est de style 1920 colonial, influencé par le style anglais de la Belle Epoque (Edouard VII). Le menuisier français a été choisi pour les meubles bas, le sol est en teck huilé. Les meubles hauts et les panneaux sont laqués blancs.

En entrant par la descente sous le dog house, le salon avec une vue mer à 360° accueille un coin navigation et une table à cartes. En contrebas la salle à manger et la

cuisine ouverte occupent toute la largeur du bateau. La partie avant dispose de 2 cabines invités. La cabine équipage se situe dans le pic avant accessible par le pont et par une cabine avant invisible. La cabine propriétaire est à l'arrière, accessible par le salon de pont et également par la cabine enfants équipée de 2 lits. La salle machines se situe au centre du bateau sous le dog house, facilement accessible par la cuisine ou le pont. La motorisation est un Mann 270 CV. ATAO a rejoint les Antilles.

Following the construction of Aldebaran in 2004, first of the JFA Classic 69, the shipyard has launched ATAO, a JFA Classic 82 developed in collaboration with Barracuda Yachts Design (naval architect) and Dick Young Design (interior).

Many characteristics of classical yachts were retained but they were adapted to respond to today's demands. The combination of modern lines under the waterline, low draught (2.55 to 4 m / 8'4" to 13'), a balanced rudder, and carbon rigging, mast and canoe boom insure excellent performance.

The style is very classical, with stainless steel hardware, varnished mahogany and teak woodwork outside, with a spacious

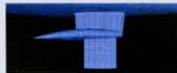
and uncluttered deck. A system opens the aft platform providing access to the water for swimmers and to the boat.

The interior of the JFA Classic 82 is in the 1920 colonial style, influenced by the English style of Edward VII (la Belle Epoque). French cherry-wood was chosen for the low furniture, the flooring is of oiled teak. The higher wall units and walls are white lacquer. The entrance through the doghouse leads to the saloon with a 360° sea view and houses the navigation station and chart table. A few steps down, the dining area and galley occupy the entire width of the yacht. Two guests cabins are forward and the crew cabin is completely forward and accessible by the deck and also via one of the guest cabins. The owners cabin is aft, accessible by the deck saloon and also by the children's cabin with 2 twin beds. The engine room is located in the center of the boat under the doghouse, easily accessible from the galley or the deck. The engine is a Mann 270 HP. ATAO has sailed to the Caribbean.

LHT: 24,9 m. - LF: 19,35 m. - Bau: 6,1 m. - TE: 2,55 / 4 m. - Moteur: 270 CV - Surface voilure: 300 m²
LOA: 24,9 m. - LWL: 19,35 m. - BOA: 6,1 m. - Draft: 2,55 / 4 m. - Engine: 270 HP - Sail area: 300 m²



La quille d'ATAO et le système de dérive sabre en composite, conçu par Barracuda Yacht Design, procurent un tirant d'eau accru pour remonter au vent et limiter la dérive. Dérive relevée, la quille en aluminium et son bulbe en plomb de 15,5 tonnes limitent le tirant d'eau à 2,55 mètres, permettant ainsi l'accès aux mouillages et aux ports peu profonds. Dérive basse, avec un tirant d'eau de 4 mètres la capacité de remontée au vent (angle et vitesse) d'ATAO est étonnante.



The keel of ATAO and the composite dagger board, designed by Barracuda Yacht Design, give an increased draught for sailing up wind and limit drift. When the dagger board is lifted, the aluminum keel and its 15.5 ton bulb limits the draught to 2.55 m / 8'4" allowing access to shallow anchorages and ports. When the dagger board is lowered, with a draught of 4 m / 13', the capacity to sail into the wind (angle and speed) is surprising.



