



Atao

Dessiné par Barracuda Yacht Design et Dick Young, le JFA 82 Classic bénéficie d'une technologie moderne avec notamment une dérive implantée dans la quille qui conforte ses qualités marines. Par Olivier Dewar, photos : intérieures Bill Muncke, extérieures Benoît Stichelbaut



Dans l'hémisphère nord, toute invitation à partir en croisière vers la fin décembre est normalement décourageante, voire même déclinée. C'est donc une expérience quasi surréaliste que de se retrouver à louvoyer par un soleil radieux, quatre jours avant Noël, entre les bouées de casiers de pêche au large de Concarneau, à bord d'*Atao*, le nouveau et surprenant JFA 82 Classic. Pour l'équipe du chantier naval concarnois, à l'issue de trente mois intensifs consacrés à sa construction, il s'agit de l'ultime occasion de se faire plaisir en naviguant sur ce voilier de 24,90 m et de mettre en évidence ses performances et la qualité de sa réalisation, avant son départ pour les Antilles.

La construction de bateaux modernes de style classique connaît actuellement un grand succès et les avantages pour le propriétaire sont nombreux dont le plus évident est le plaisir visuel offert par leur allure et leur élégance. Lorsqu'on y ajoute une approche fonctionnelle innovante et des performances étonnantes sous voiles, le concept est inattaquable.

Dessiné par le cabinet Barracuda Yacht Design de Madrid, *Atao* a bénéficié du savoir-faire de Inigo Toledo, actuel coordinateur technique du Desafío Español pour la Coupe de l'America : « Notre but était de dessiner un bateau d'apparence classique sans manquer de satisfaire aux exigences des voiliers



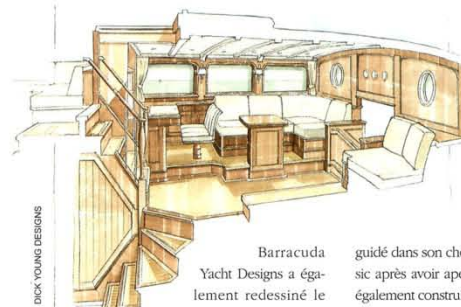
Ci-dessus, de gauche à droite : le deck house (également en haut), la cabine tribord avec ses couchettes superposées et la cabine du propriétaire à l'arrière.

modernes. Nous avons donc tracé un long profil avec des élancements traditionnels et une longue tonture élégante. Les exigences de vitesse ont imposé un bau relativement faible de 6,10 mètres. De nombreux propriétaires préfèrent maximiser le volume intérieur de leur yacht mais, tout en respectant ce choix, nous avons réussi à éviter d'augmenter excessivement la largeur d'Atao ce qui contribue à la qualité de sa performance. »

Par 15 nœuds de vent réel, avec une grand-voile à lattes intégrales et un génois en spectra de chez Incidences, Atao montre sa puissance, sans forcer,

en atteignant les 10 nœuds à 60° du vent réel tout en soulevant quelques embruns dans les rafales hivernales. Le vent fraîchit à 19 nœuds et le génois doit être remplacé par une trinquette en Vectran étonnamment haute. Le bateau maintient sa vitesse sans perdre un degré en cap. Pour un yacht dont le déplacement atteint les 48 tonnes, sa vitesse et sa maniabilité sont impressionnantes : « pas mal, compte tenu de son embonpoint », commente le skipper, Josselin Guille. Cependant, ce sont pour les œuvres vives que Toledo a le mieux exprimé l'efficacité de son talent et le safran en aluminium de

2,50 m de profondeur est un élément clé de cette réussite : « Sur un bateau comme celui-ci, une grande partie du poids se trouve dans le compartiment moteur et cela affecte l'équilibre du bateau, explique-t-il. Sur Atao, le moteur se trouve légèrement à l'arrière du centre de la coque. Par conséquent, pour éviter de mettre du lest à l'avant et limiter le poids du bateau, le safran a été conçu de manière à compenser cette inégalité et améliorer la manœuvrabilité. » Cette innovation est indéniablement efficace et le bateau se barre comme un 60 pieds de course.



Barracuda Yacht Designs a également redessiné le système de quille du yacht, ce qui confère à Atao des performances supérieures aux bateaux de sa catégorie. L'astuce innovante tient dans cette dérive en composite implantée dans la quille (voir encadré) qui se déploie pour augmenter le tirant d'eau de 2,60 mètres à 4 mètres et améliore considérablement la performance au près. » La plupart des voiliers de croisière marche mal au près, constate Toledo. Mais ce système lui permet d'améliorer son angle avec le vent réel de 3° ou 4° au près. Ainsi, lorsque d'autres bateaux tirent deux bords pour rentrer au port, Atao, lui, n'a besoin de virer qu'une seule fois. » Cette capacité se révélera précieuse lorsque le sloop régatera dans la classe Esprit de Tradition cet été en Méditerranée.

Le chef du projet, Pierre-Jacques Kubis, est très fier de ce voilier en relatait la réflexion qui a conduit le propriétaire à choisir un « moderne classique » et en expliquant le processus de conception du bureau

d'études : « Son bateau précédent était un Oyster 63 et la disposition des emménagements a quelques similitudes avec Atao. Notre travail a consisté à réaliser un voilier performant qui respecte l'esprit classique et donne au propriétaire le plaisir de naviguer sur un bateau de course. » Le propriétaire a été

guidé dans son choix de commander le JFA 82 Classic après avoir aperçu le 21 m classique Aldebaran également construit par JFA et dessiné par les mêmes architectes navals. Et, bien qu'il y ait un air de famille indéniable entre les deux bateaux, Atao est un exemple d'une évolution très réussie de ce concept.

Le point de départ du dessin du nouveau yacht était le deck house comme l'explique Pierre-Jacques Kubis : « C'est l'espace le plus important du bateau et les plans ont été établis à partir de là. » La vue depuis ce salon de pont est exceptionnelle et ininterrompue, de la plage avant jusqu'au cockpit, ce qui en fait effectivement le cœur du bateau. Le plan des emménagements intérieurs respecte fidèlement ce principe, en portant une attention particulière au confort des propriétaires et des passagers. Pour éviter de se faufiler par le deck house en dérangeant ses occupants, l'accès au caré peut se faire en empruntant la descente courbe et en passant par la cabine tribord normalement réservée aux petits-enfants des propriétaires. L'équipage travaillant dans la cuisine peut aussi monter sur le pont en empruntant un panneau immédiatement à bâbord de la cabine de pont et, bien que

cette ouverture soit conçue pour faciliter les opérations dans le compartiment moteur au port, elle offre également une plus grande mobilité à l'équipage lorsqu'il faut s'occuper de huit passagers en charter. Les cabines sont aussi bien agencées avec un accès direct à celle des propriétaires à partir du deck house par une descente en arc de cercle, ou à l'avant en passant par la cabine à couchettes superposées des petits-enfants qui sert aussi de cabine du navigateur pendant les grandes traversées. Ce potentiel hauturier est d'ailleurs un élément clé. À noter à ce sujet qu'un rangement très pratique pour les cirés avec une évacuation d'eau a été

En haut : le salon avec son coin cuisine à l'arrière sur bâbord. Ci-dessous et à gauche : les dessins du designer Dick Young.



prévu au pied de la descente pour éviter d'accéder avec des effets mouillés dans la cabine.

Une des caractéristiques techniques les plus remarquables dans le carré est le compartiment central qui contient le mécanisme de la dérive. Ce meuble très pratique abrite, sans pour autant encombrer l'espace, non seulement le système hydraulique de la dérive mais également un

Un atout bien caché

Le système de quille avec une dérive en composite utilisé sur *Atao* et signé par Barracuda Yacht Design donne au yacht une meilleure performance au près et réduit la dérive. Sans cette dérive, le tirant d'eau de la quille en aluminium avec son bulbe en plomb de 15,5 tonnes est de 2,60 mètres ce qui permet au yacht d'accéder aux ports et aux mouillages relativement peu profonds. En position basse, le tirant d'eau atteint 4 mètres. Ayant prévu de participer aux régates de la classe Esprit de Tradition cette année, cette habilité à remonter très près du vent sera un formidable atout.



congélateur, un réfrigérateur, un écran plat de télévision ainsi qu'un rangement pour la vaisselle.

À l'avant du mât, les cabines des passagers à lits jumeaux avec cabinet de toilette et douche offrent pratiquement le même espace et les mêmes facilités, mais le cabinet de toilette de la cabine tribord a la particularité d'être dotée d'un panneau de pont qui permet de se doucher au soleil ou sous le ciel étoilé. Le quartier de l'équipage se trouve dans l'étrave et comprend une cabine à lits jumeaux avec cabinet de toilette et douche dans un style et des matériaux identiques à ceux des cabines de passagers. C'est d'ailleurs ce style, le choix des matériaux et la qualité des détails qui conditionnent l'ambiance à l'intérieur comme sur le pont du bateau. Dick Young Designs a créé un intérieur décoré de panneaux de merisier

français avec un plancher plaqué en teck qui court tout le long d'*Atao* en courbes douces et concrétise l'unité de toutes les parties du yacht sans interruption. Encore une fois, derrière cet intérieur raffiné, on découvre la haute-technologie en plein travail : les boiseries plaquées de merisier ont une âme en nids d'abeille qui assure la résistance en économisant du poids et les panneaux du plancher reposent sur un tapis de caoutchouc qui élimine les vibrations. Dick Young décrit les challenges présentés par le projet : « Sur *Atao*, nous avons expérimenté des systèmes : l'équilibre entre diverses proportions, leur fonction et leur apparence. » Le faible bau du yacht exigé par les lignes classiques ne devait sacrifier ou réduire les dimensions d'aucun élément. « Nous avons évité de mouler des coffres excessivement étroits pour équiper

per l'espace disponible et nous avons utilisé beaucoup de panneaux à claire-voie car il y a plus de surfaces peintes qu'à l'habitude », explique-t-il. Le puits de dérive dans le carré est un excellent exemple d'utilisation maximale des capacités de rangements et cette caractéristique se répète dans tout le yacht. « C'est un puzzle, affirme Young, sans le moindre espace perdu à bord. »

Ce souci du détail et l'emploi de la technologie s'applique aussi sur le pont. À l'avant, la baille à mouillage s'ouvre et un système hydraulique soulève l'ancre par-dessus le pavois avant de la redescendre au-delà de l'étrave. Ce système complexe comprend un tuyau d'arrosage à l'eau de mer intégré qui permet de nettoyer la boue de la chaîne et de l'ancre avant de les remonter à bord.

À l'arrière, un autre système hydraulique sophistiqué fait tourner la plage arrière avec le tableau silencieusement pour former une plate-forme de bain complète avec douche d'eau douce et des taquets rétractables pour amarrer l'annexe du yacht. D'autres éléments moins évidents mais tout aussi remarquables abondent : le pont en teck à la base des panneaux de pont est surélevé en arrondi pour éviter l'accumulation d'eau dans les joints, là où se produit traditionnellement la pénétration de l'eau sur les yachts classiques. Une tonture comparable dans le teck près des dalots facilite l'évacuation de l'eau par des grilles personnalisées en inox sous la forme du symbole « hermine » du drapeau breton, le Gwenn-ha-Du qui figure aussi discrètement sur le tableau arrière.

Cette mode du yacht moderne au style classique continuera-t-elle à prospérer ? Dick Young a une grande expérience des bateaux à moteur, des voiliers de haute compétition et des yachts d'inspiration classique, mais il ne voit pas encore émerger de modèles précis : « La tendance générale est celle des voiliers modernes et purs qui offrent soit-disant "plus avec moins". En réalité, moins c'est vraiment moins... Le style du bateau devient insipide et il ne reste rien pour attirer l'attention. Avec un moderne classique, nous rétablissons un lien avec l'histoire et une certaine nostalgie plutôt séduisante. »

Le mot breton "Atao" peut se traduire par "Aller de l'avant" et ce mélange d'innovations techniques, de charme classique, de modernité technique et de qualités marines pourrait bien lui faire mériter son nom.



ATAO		
Longueur H.T. 24,9 m	Vitesse au moteur 11 noeuds	Tender Avon 4,5 m
Longueur à la flottaison 19,35 m	Capacité carburant 3 040 l	Tender-launching system Custom JFA davits
Largeur 6,1 m	Autonomie 300 h	Passerelle Opacmare
Tirant d'eau 2,55 m / 4 m	Propulseur d'étrave MaxPower	Peinture Awlgrip
Déplacement léger 48 tonnes	Générateur Onan 22,5 kW	Construction Aluminium
Grément Sloop	Dessalinateur Idromar, 320 l/h	Classification MCA compliant
Mât et bôme Lorima, carbone prepreg pour le mât et carbone conoe pour la bôme	Capacité eau douce 1 800 l	Chef de Projet JFA
Surface de voilure GV 170 m ² , génois 130 m ²	Système de sécurité Magellan	Architecture naval Barracuda Yacht Design (Iñigo Toledo)
Voilerie Incidences	Air conditionné Barillec, Tankwatch	Style extérieur JFA/Dick Young Designs
Système d'enrouleur Reckman	Communication/électronique de navigation B & G, Furuno, Nera, Simrad	Design intérieur Dick Young Designs
Winchs Lewmar	Système audio visuel Sharp	Chantier/année JFA Chantier Naval/2006
Moteur Mann 270 ch	Propriétaire et invités 8	Quai des Seychelles 29900 Concarneau
Hélice Gori	Équipage 2	Tel. : 02 98 60 49 48 E-mail : jfa@jfa-yachts.com www.jfa-yachts.com

DICK YOUNG DESIGNS