

CHATEAU BRANAIRE

UN VOILIER BIEN CHARPENTÉ



On a pour habitude de se pâmer devant les constructeurs étrangers de yachts de grand luxe. Pourtant, en France aussi, des professionnels savent manifester leur savoir-faire.

La preuve : Château Branair, un ketch océanique de 87' de prestige conçu par German Frers et réalisé par Construction Navale Bordeaux.

Le projet *Château Branair* a démarré d'une façon exceptionnelle. En effet, le bureau d'études du chantier a pu réaliser les avant-projets avec le propriétaire avant que l'architecte naval n'intervienne. » Nonchalamment calé contre la banquette du cockpit central, Olivier Lafourcade nous conte *Château Branair* comme un aventurier ses dernières escapades. Dans ses yeux clairs, on lit toute la passion d'un homme pour la mer et son lo-

cataire privilégié, le bateau. A l'époque où traverser l'Atlantique à la voile confinait à l'exploit et les grands yachts demeuraient l'apanage d'une poignée de milliardaires, Olivier et son épouse Lise réalisèrent de leurs propres mains, avec les maigres moyens dont ils disposaient, une coque en ferro-ciment. Partis sillonner les océans du globe, ils allaient troquer leur première monture pour un embarquement à bord d'un Swan 65 mieux approprié au charter. Devenu propriétaire de

cet élégant cygne océanique, Olivier voyait plus grand et décidait la construction d'un plan Ron Holland. Instruit par sa considérable expérience du charter et formé, armement oblige, à la réalisation technique de grands projets, le marin des océans lointains décida, voici trois ans, de poser son sac à terre. Avec son ami Dieter Güst, rompu lui aussi au métier d'armateur, skipper océanique, et le concours d'investisseurs financiers, le Français – architecte d'intérieur,

L'AVIS DE L'ARCHITECTE D'INTERIEUR

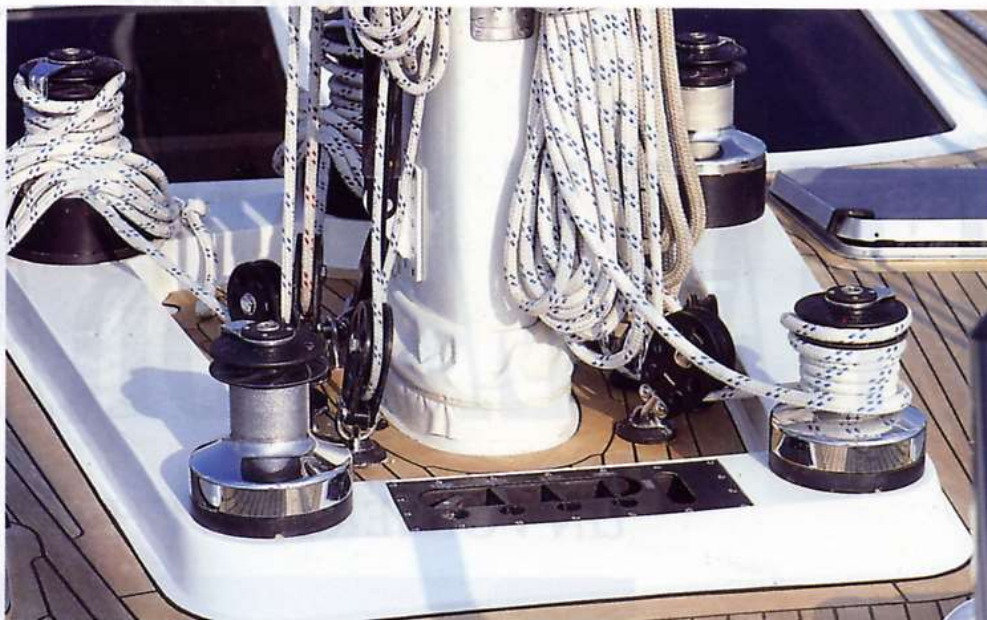
« Pour l'aménagement intérieur, le propriétaire avait deux exigences : un carré assez classique et des cabines claires avec un mélange de bois et de laque. Dans le carré, les meubles ont été fabriqués avec un bois peu commun. Il s'agit d'un acajou pommelé traité en vernis mat ou brillant conférant rythme et relief. Le plancher est en bouleau de Finlande : c'est un bois clair qui produit de bons effets puisqu'il agrandit visuellement l'espace.

Château Branaire est un bateau qui navigue peu la nuit. C'est le choix du propriétaire. J'ai donc pu le convaincre de choisir la partie avant du bateau pour l'installation de sa propre cabine. C'est en effet l'endroit le plus calme, le plus ventilé, à l'abri des odeurs de cuisine et du bruit des conversations de cockpit. Les cabines d'équipage, de navigation et la cuisine se trouvent par conséquent à l'arrière, de l'autre côté. »

concepteur – et l'Allemand – gestionnaire – ont récupéré d'anciennes installations navales sur les bords de la Garonne, offrant l'infrastructure indispensable à la fabrication. La première réalisation *Mari Cha II*, un sloop de 92 pieds sur plans German Frers (Mer & Bateaux 58), fut suivie d'un ketch de 87 pieds *Château Branaire*, également dessiné par German Frers. Ce bateau de propriétaire de 26,50 m de long et 6,80 m de large offre un maximum de confort pour six personnes accompagnées de quatre équipiers, dont la moi-



À l'arrière, l'accès à la mer est facilité par le déploiement d'une vaste plateforme de bain.



GILLES MARTIN - RAGET

Une batterie de winches Lewmar, tous ou presque commandés par une tentaculaire centrale hydraulique actionnée par de simples boutons.



GILLES MARTIN - RAGET

La roue est immense et la barre relativement ferme en raison de la très grande surface du safran. Dans la brise, attention à bien équilibrer la voilure !

tié se consacre exclusivement au service des passagers. L'équipage occupe la partie arrière scindée en deux cabines – avec leurs cabinets de toilette et wc attenants –, agencées autour d'une alvéole de navigation qu'habille une imposante centrale d'instrumentation électronique disposée en rotonde – on se croit réellement aux commandes d'un Boeing – d'accès direct depuis le pont. Pour des raisons évidentes de commodité, les cabines de l'équipage jouxtent la cuisine, une pièce grande comme le carré d'un 45 pieds, et pourvue d'un catalogue d'équipements – lave-vaisselle, lave et sèche-linge, compacteur d'ordures, four à micro-ondes (et à gaz), réfrigérateur (450 l), congélateur (420 l)... le tout habillé de clair (bouleau et laque) et de noir, de granit poli pour les plans de travail. Une cuisine coquette comme un salon ! Même la salle des machines, le centre ner-

veux du bateau (c'est un euphémisme, quand on décompte les tuyaux du circuit hydraulique) est accueillante. Sachez seulement que toutes les vannes sans exception portent références et fonctions et que le propulseur principal, un Mercedes de 280 ch marinisé par Nanni-Diesel, est inaudible sur le pont. Enfin, ce voilier au long cours doit offrir une autonomie maximum, d'où la contenance des réservoirs de fuel (3,5 t) capable d'assurer 100 heures de propulsion à 11 nœuds de moyenne et l'alimentation des deux générateurs de 30 et 8 kW en 220 V mono (les batteries acceptent 1 500 A, 24 V par convertisseur), et la présence d'un désalinisateur de 200 l/h, pour maintenir à niveau les réservoirs d'eau douce d'une capacité de 4 tonnes. Il s'agit bien d'un voilier ! Nous voici au pied de la descente principale. On pourrait presque s'allonger sur les mar-



D.R.

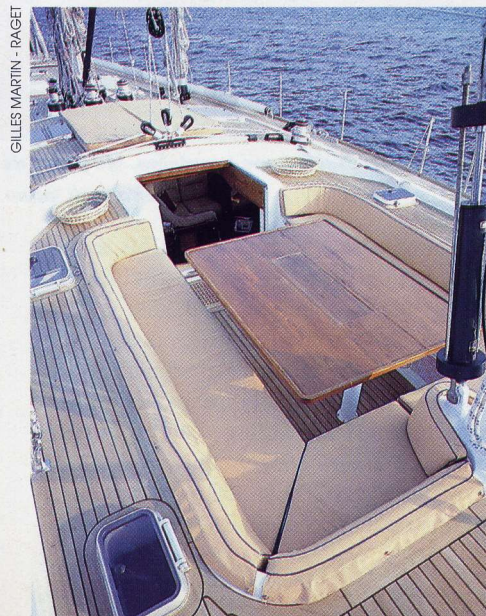
Long de 26,50 m et large de 6,80 m, Château Branaire est dévolu au charter. Il accueille à l'aise six passagers et quatre membres d'équipage.

Tous les panneaux de pont ouvrants sont équipés de stores et de moustiquaires.

Le cockpit central reçoit une table repas pour huit personnes.



GILLES MARTIN - RAGET



GILLES MARTIN - RAGET

ches, à l'orée d'un carré que son designer a voulu le plus vaste possible par le mariage subtil de bois clair et de meubles bas, rehaussé par le plancher en bouleau et le plafond en Alcantara. Cette grande pièce éclairée par de longs panneaux est naturellement climatisée ainsi que les trois cabines du bord. La plus vaste d'entre elles, celle du propriétaire située à l'avant, offre canapé et bureau attenant, ainsi que deux salles de bain, dont une douche séparée. Tous les panneaux de pont ouvrants sont équipés de stores et de moustiquaires et toutes les portes coulissent automatiquement : c'est moderne et pratique pour gagner de la place et les conserver ouvertes sans gêne. A aucun endroit de cette magnifique maison sur l'eau, on ne peut apercevoir le moindre parcelle de l'aluminium utilisé pour la construction de *Château Branaire*. Le chantier a d'ailleurs, par souci de confort et d'efficacité,



D.R.

Pour agrandir le carré, Olivier Lafourcade a privilégié les longs panneaux et l'utilisation d'acajou pommelé et de meubles bas.



GILLES MARTIN - RAGET

Dans les salles de bains marbre, polyester moulé et laque blanc cassé cohabitent.



GILLES MARTIN - RAGET

Dans la cuisine, les plans de travail sont en granit poli. Le bouleau et la laque sont aussi présents.

assuré intégralement l'isolation thermique et phonique du bordé et du pont avec de la laine de roche (réputée pour sa résistance à l'absorption) appliquée sur une surface de mousse souple à cellules fermées.

A quai, la silhouette élancée de *Château Branaire* attire immédiatement l'œil par son élégance. German Frers est indiscutablement passé maître dans l'art de dessiner des carènes très pures, inspirées de ses prototypes

de compétition. Seuls les hublots dans la coque et les discrètes superstructures habillées de teck comme le pont, laissent deviner que la croisière et le confort ont désormais la priorité. Confort et croisière signifient tranquillité d'esprit et par conséquent efficacité et fiabilité de l'accastillage. Sur les unités de cette taille et surtout de ce déplacement – plus de 60 tonnes tirées par 300 m² de voilure –, le constructeur, ne serait-ce que pour des rai-

sons de sécurité, doit se montrer d'une extrême vigilance. Et dans ce domaine aussi Construction Navale de Bordeaux a considéré grément et accastillage dans sa globalité. D'abord le choix du ketch, plus élégant à nos sens qu'un sloop, et qui permet en divisant le plan de voilure de diminuer certaines contraintes et d'employer un accastillage, certes de la taille maxi, mais référencé – et donc éprouvé – au catalogue des fabricants spé-



Dans les cabines, sobriété des meubles en bouleau de Finlande.

D.R.



La plus vaste des trois cabines est celle du propriétaire située à l'avant. Elle offre canapé et bureau attenant, ainsi que deux salles de bain, dont une douche séparée.

D.R.

cialisés. Le plan de pont est à ce titre une exposition de ce qui se fait de mieux en la matière : une imposante batterie de winches Lewmar, tous ou presque commandés par une tentaculaire centrale hydraulique actionnée par de simples boutons (idem pour les enrouleurs et le guindeau) dans le cockpit de manœuvre à l'arrière et au pied de mât. Depuis deux centrales hydrauliques manuelles situées en ces deux points névralgiques de manœuvre, on commande d'autre part les vérins de hale-bas, pataras, drisse... tous Navtec, comme le gréement en barre d'acier. Les deux mâts sont réalisés par Sparcraft, les voiles par Sobstad et les drisses, un détail à souligner, sont toutes en Spectra. Le plan de pont est conçu pour utiliser au mieux la voilure (ouf ! les mâts ne sont pas à enrouleur de grand-voile) par un équipage minimum et sans gêner les passagers qui disposent d'un espace libre de toute entrave dans le carré central et sur l'ensemble du pont, le bateau une fois lancé sur sa route.

UN FORMIDABLE BATEAU DE SOLITAIRE !

Au moment de hisser les voiles, on cherche en vain une manivelle de winch. Ici tout se passe à la volée ou au pied, sinon au doigt, prompt à déclencher un ballet de poupées (celles des winches) à vitesse progressive. Idem au virement de bord. Le skipper peut en moins d'une minute régler au millimètre le yankee-trinquette, grand-voile, artimon et renvoyer à virer immédiatement, si nécessaire, sans même lâcher son verre des mains. Un formidable bateau de solitaire en quelque sorte, à ceci près que les règlements de course imposent généralement que les voiles soient manœuvrées par la simple force des bras... De la force et du petit personnel, il en faut cette fois pour sortir et hisser le spi asymétrique amuré au pont. Une belle et grande voile multicolore indispensable pour conserver à notre bateau une vitesse raisonnable face à des prototypes de compétition bien véloces en ces conditions de vent.



Pour Olivier Lafourcade, l'emploi de meubles bas clairs et de la laque sur les cloisons procure une sensation de chaleur.

D.R.



Château Branaire effectue des croisières aux Antilles. Il dispose d'un équipement de loisirs : saifish, planches à voile, huit équipements de plongée en apnée, annexes Zodiac...

Passées les roches du Lion de Mer devant Saint-Raphaël, le vent s'établit et *Château Branaire* allonge la foulée. Les voiles bordées plat, nous... passons à table, service charter oblige, dressée dans le grand cockpit. Bientôt la tourelle de Rabiou.

La roue est immense et la barre relativement ferme en raison de la très grande surface du safran. Il faut donc veiller à bien équilibrer la voilure, surtout dans la brise, si on ne veut pas transformer la timonerie en salle de musculation. Cap sur l'arrivée, on choque les écoutes. Le bateau donne toute sa dimension. L'aiguille du speedomètre Brookes & Gatehouse se cale à 10,5 nœuds. A l'intérieur, notre grand ketch semble immobile. Le silence est d'or. Seuls les filets de surface dansent devant

le hublot sous le vent et rythment le mouvement de ce docile maxi. On s'imagine au milieu de l'océan, savourant sans contrainte ni souci, les distances parcourues à bord d'une telle unité. Le propriétaire nous confie que onze jours suffisent à rallier la Martinique depuis les Canaries, et deux semaines au départ de Bordeaux. On voit mal en effet ce qui peut stopper ce formidable « outil de travail », dont le seul lest en plomb dépasse les 19 tonnes. Ni les tempêtes d'automne en Gascogne qu'il traverse gaillardement sous artimon et trinquette, ni les calmes anticycloniques ignorés au moteur...

En terme d'exploitation, *Château Branaire* – dont le budget à la construction avoisine les 25 MF répartis pour moitié en main d'œuvre

(80 000 heures !) et fournitures – doit naviguer de 100 à 110 jours en charter facturés 140 000 F la semaine. Après deux saisons, il totalise déjà 15 000 milles au loch et sera mis en vente dans quelques années. A coup sûr une bonne affaire quand on voit l'état, comme neuf, dans lequel il est aujourd'hui. Avec une cinquantaine d'employés et vingt-cinq sous-traitants permanents, Construction Navale Bordeaux, dont les locaux vont passer cet hiver de 7 000 à 10 000 m², connaît une progression sans faille et un résultat édifiant matérialisé par sept unités prestigieuses de plus de 20 m déjà produites. Olivier Lafourcade, dont les exigences en matière de qualité constituent la meilleure référence, ne cache pas sa fierté d'être désormais consulté par les architectes du monde entier. Et même, comme le précise Dieter Güst : « Nous avons déjà du travail jusqu'à la fin 1991 ». Les animateurs du chantier bordelais sont très motivés pour conquérir de nouvelles commandes de bateaux, encore plus grands pourquoi pas, et assurément aussi perfectionnés que leurs aînés. L'incontournable et nécessaire organisation, qui a souvent manqué à d'autres constructeurs français dans la réalisation et l'exploitation de produits aussi élaborés que sont des yachts de haute mer, a trouvé terre d'asile à Bordeaux. Et finalement on n'a qu'un regret en enjambant la longue passerelle hydraulique escamotée dans le tableau arrière, c'est de quitter si vite ce splendide voilier made in France et son équipage, dont la bonne humeur en dit long sur sa satisfaction de naviguer à bord. □

CHATEAU BRANAIRE

Longueur 26,50 m

Bau maxi 6,80 m

Tirant d'eau 3m

Déplacement 50 t

Lest 19 t

Surface voilure 292 m²

Capacité eau douce 4 t

Capacité fuel 3,5 t

Motorisation Mercedes Nanni

280 ch à 2 400 tr/min

Générateur Northern Lights

30 kW 220 V

Radio BLU Furuno,

Télex Thrane & Thrane

Satnav Magnavox, Radar Furuno

Pilote automatique

Robertson AP 400

Air conditionné Condaria

Architecte German Frers

Architecte d'intérieur

Olivier Lafourcade

Construction Navale Bordeaux

Merex Caraïbes

BP 7155

97 277 Schoelcher

Tel. (596) 63 33 17

