

JPK 45



JPK COMPOSITES
Z.A DE KERHOAS - 56260 LARMOR-PLAGE
Tél 02 97 83 89 07
jpk.composites@wanadoo.fr - www.jpk.fr

PRESENTATION - 2018

« Pour les passionnés de mer, de bateaux, de voyages, concevoir "son" bateau "idéal" est un exercice exaltant.

Le JPK 45 est pour moi ce bateau rêvé, fruit de nombreuses années de croisières comme de course au large. Performant, marin et solide, le JPK 45 est conçu comme un véritable «bateau de travail», le travail étant la grande croisière ! »

Le JPK 38 fast cruiser élu bateau de l'année 2013 a validé le concept d'un bateau de croisière marin et doux à la mer, planant et volumineux, stable et sécurisant.

Le JPK 45 garde l'esprit du 38 et profite de son volume de coque pour accepter plus de charge pour le «grand voyage» et apporter **encore plus de confort à la mer comme à l'escale.**

NOS FONDAMENTAUX :

- > Un dessin de carène **parfaitement équilibré.**
- > Une construction «coffre fort».
- > Un **concept intérieur moderne**, lumineux et chaleureux adapté à la mer comme à l'escale, aux latitudes ensoleillées comme aux destinations Australes.
- > Des **équipements périphériques fiables** (moteur, accastillage, pompes, frigo, etc...)
- > Une **esthétique flatteuse** car il ne coute pas plus cher de faire «joli» !

POINT FONDATEUR DU PROJET : LE DESSIN DE LA CARÈNE

Il a bien sûr été confié à l'architecte «maison» Jacques Valer.

Tous les bateaux de Jacques, qu'ils soient orientés courses ou orientés croisières ont en commun l'esprit «marin». Ils sont confortables à la mer, stables et parfaitement équilibrés. En voyage, on recherche bien sûr à naviguer au portant mais il reste essentiel de disposer d'un bateau capable de remonter confortablement et efficacement au vent. Une remontée Atlantique, par exemple, se passe généralement le «vent dans le nez» et la croisière peut vite devenir «cauchemar» si le dessin est trop «open» ou si la construction ne permet pas un bon rapport de lest.

Au portant ou au reaching, on demande au bateau d'être équilibré, stable et planant, capable d'aligner des vitesses moyennes élevées sans solliciter de trop le pilote ou le barreur qui peut aussi se «régaler» en terme de sensations.

CONSTRUCTION

Bien sûr, **l'aluminium** reste un matériau intéressant pour les bateaux de voyage orientés «grand nord» avec périple dans les glaces, le matériau acceptant la déformation en cas de choc violent. En dehors de ce programme extrême et sans parler de l'avantage en terme de coût de construction du composite (une fois réalisés les outillages et les moules), la construction en sandwich infusé offre beaucoup de possibilités. Choix du nombre de plis de tissus et du type de fibre, choix de la qualité et de la densité de l'âme du sandwich, le procédé de l'infusion permet de stratifier sous vide et en une seule opération la totalité de la coque avec sa structure ce qui garantit une totale homogénéité.

Le composite ainsi mis en oeuvre permet de réaliser des constructions véritablement «coffre fort».

Le JPK 45 est très échantillonné dans les zones exposées : oeuvres vives en avant de la quille, structure fond de coque, support mat et cadènes, puit de quille (quille relevable) ou semelle (quille fixe). L'âme du sandwich dans ces zones est une mousse à forte densité ayant une grande propriété d'absorption en cas de choc. Les économies de poids sont réalisées dans les zones peu sollicitées en général dans les hauts de bordés et certaines superstructures. Les parties basses d'aménagement ainsi que toutes les cloisons sont également réalisées en sandwich infusé avec un greffage à la coque et au pont par des reprises de stratification.

Cette construction soignée à tous les niveaux permet d'obtenir une coque globalement légère sans rapport avec les constructions standard des grands chantiers, tout en étant très résistante.

La maîtrise de ce devis de poids permet à Jacques Valer de dessiner le bateau pour son poids idéal charge de voyage incluse.

JPK 45



QUILLE

Quille : 2 possibilités;

- En standard quille fixe mixte fonte/plomb à bulbe 2.20 m de TE.
- En option quille fixe mixte fonte/plomb type sabot 1.90 m de TE.

En standard la quille pèse 4T. Le voile de quille en fonte GS avec semelle d'encastrement (idéal pour répartir la charge en cas de talonnage) pèse 2T et le bulbe en plomb pèse également 2T.

Avec 43% de rapport de lest le bateau est très lesté et donc confortable et sécurisant à la mer.

La version quille courte vient remplacer la version quille relevable imaginée au départ. La quille fixe présente l'avantage de la simplicité et de la fiabilité pour le programme du grand voyage pour une différence de TE de 20 cm entre la quille relevée (si nous avons conservé la version quille relevable) et la quille fixe courte.

Avec 1300 kg de fonte GS et 3T de plomb, la quille pèse 300 kg de plus que la version standard avec un dessin de quille assez élaboré pour conserver un plan antidérive efficace au près .

La stabilité du bateau est quasi identique à la version standard et bien supérieure si on fait le choix du mat carbone dont le prix est équivalent à l'option quille relevable imaginée au départ.

EMMENAGEMENT.

- Lumineux et esthétique, il est traité avec soin comme un véritable «lieu de vie» moderne mais chaleureux aussi agréable et dégagé à l'escale que fonctionnel et sécurisant en mer.
 - La face avant du roof verticale est équipée d'un pare soleil, elle combine les avantages d'une bonne vision vers l'avant sans les inconvénients de l'exposition directe au soleil.
 - Carré déporté et réhaussé sur les réservoirs à eaux (800 litres) et GO (300 litres), cuisine en long avec meuble central pour cuisiner «à la gîte».
 - Les nombreuses mains courantes et les planchers antidérapants ajoutent du confort à la mer.
 - 1 grand local WC/douche en pied de descente
 - 2 cabines AR double dont une convertissable en atelier.
 - 1 cabine propriétaire avant avec un SAS ou cabine de transition entre carré et cabine avant comprenant 2 bannettes superposées et des modules de rangements importants.
- En option** tout l'espace en avant du carré constitue une grande cabine propriétaire avec salle de bain/WC/douche.
- Une table à carte «grand format» avec siège de veille confortable .
 - Dog house (option) avec siège de veille et porte.

PLAN DE PONT

La casquette rigide (ou dog house) a été retenue même si une version «capote standard» est possible.

Le dog house étant la version fermée de la casquette, il permet de naviguer vraiment à l'abri quelque soit le temps et offre un poste de veille idéal.

Héritage de la course au large, l'ergonomie des postes de manoeuvres et la qualité de l'accastillage sont particulièrement soignés.

Toutes les manoeuvres (drisse GV, écoute GV, ris, bordure, amure) reviennent au cockpit sur les consoles de winches surélevées en avant des doubles barres libérant 100% de l'espace avant du cockpit pour les amis et la famille.

Seules les drisses «fixes» (généris/trinquette) et celle du gennaker reste sur le winch de mat.

Table de cockpit avec évier et rabbats adaptable à la gîte.

Passage du cockpit à la plage avant sécurisé par une marche d'accès latérale et les mains courantes sur le dessus de la casquette puis du roof .

En arrière du guindeau, une grande baille à mouillage équipée d'une main courante peut servir de coffre à aussières et pare-battages volumineux.

Delphinière : assez longue , elle accepte 1 ou 2 ancrés et sert à amurer le spi asy ou le gennaker.

Double barre à roue avec coffre d'assise, rail de GV déporté en arrière du cockpit, grande soute de rangement arrière accessible du pont, marche de mise à l'eau.

En option, un portique en composite pour l'annexe peut recevoir les panneaux solaires, éolienne, radar et antennes.

Tout est conçu pour la meilleure combinaison entre la sécurité et l'ergonomie en navigation, l'espace, la fonctionnalité et la convivialité aux escales.