



Le gennaker sur emmagasineur est une voile facile d'usage et très efficace.



enrouler le foc. Sous pilote, deux mains suffisent pour la manœuvre. Le JPK accélère alors franchement et se conduit du bout des doigts. Seul inconvénient de cette voilure, on ne voit rien de ce qui se passe sous le vent devant.

Les emménagements vus de la descente et du poste avant. Simples et fonctionnels. L'idéal pour ce genre de voilier.

À L'ESCALE

Nous décidons d'embarquer la rivière d'Auray. Nouveau cap et manœuvre inverse: déroulé du foc, enroulé du gennaker. Jean-Pierre prend la barre et semble apprécier lui aussi la douceur de la roue, une option au coût prohibitif si Luc n'avait eu la chance de récupérer l'ustensile en carbone à vil prix. Son grand diamètre permet d'agir en direct sur le safran sans avoir à forcer sur les bras. L'équilibre exemplaire de la carène contribue à régaler le conducteur. Luc Lajoie, grand et puissant, a également complété les emménagements pour rendre plus



Assis dans le grand cockpit l'ancien et le nouveau propriétaire ainsi que Jean-Pierre Kelbert (à droite).

ÉLÉMENTS DE COMPARAISON	JPK 9.98 DS	CODE 0	J100
Longueur de coque	9,98 m	9,95 m	10,00 m
Longueur flottaion	9,48 m	9,30 m	8,84 m
Maître bau	2,99 m	2,70 m	2,81 m
Tirant d'eau	2,10 m	0,70/2,20 m	1,75 m
Poids	2 850 kg	1 850 kg	2 948 kg
Lest	1 400 kg	800 kg	1 135 kg
Voilure au près	62 m ²	50 m ²	44,40 m ²
Grand-voile	38,50 m ²	32 m ²	23,80 m ²
Spi	110 m ²	75 m ²	89 m ²
Bout-dehors	en option	oui	non
Motorisation	Volvo D1 13 ch	nc	13 ch
Architecte	Jacques Valer	Romarc Neyhousser	Alan Johnstone
Matériau	sandwich balsa-Airex infusion	carbone époxy	sandwich balsa-infusion Scrimp
Constructeur	JPK	Black Pepper	J Composites
Année de lancement	2010	2009	2005
Prix	118960 €	nc	111 180 €
ESSAI DANS BATEAUX		632	585

ILLUSTRATIONS THIERRY FLORENTIN



BILAN

Le cas du JPK 9.98 est unique. C'est l'histoire d'une carène qui connaît une nouvelle vie. Une carène taillée pour la performance tout temps, qui supporte sans rechigner la surcharge de nouveaux équipements propres à un usage plaisance. Il ne lui manque qu'un local pour abriter l'annexe! Le 9.98 est du genre à vous emmener plus loin que prévu pour la bonne raison qu'il est vif, sûr et plaisant, même en solitaire, grâce à son généreux rapport de lest. Un excellent remède contre la torpeur des caravanes flottantes.

confortable ce racer, devenu davantage un week-end qu'un Day Sailor, voire encore plus tellement son comportement invite à tailler la route. Les travaux ont porté sur la création de deux couchettes individuelles supplémentaires sous le cockpit, qui s'ajoutent aux quatre autres existantes, et d'une glacière équipée d'un groupe froid. Au rang des options bien utiles, on note la pose d'un WC marin, d'un groupe eau chaude (+ douchette dans le cockpit) et d'un chargeur de batteries 220 V. L'ensemble de ces équipements additionnels représente un surpoids d'environ 250 kg qui, de l'avis du régatier Kelbert, n'entrave pas les performances du bateau. Le nouveau propriétaire est ravi du résultat, qui correspond complètement à son programme: un bateau élégant, marin, véloce (même dans les petits airs grâce à sa voilure généreuse), maniable en solitaire, le tout à un prix attractif. En somme, le JPK 9.98 séduit par son look élégant et sobre. Il intrigue par son faible franc-bord et son aspect sportif. Il rassure par ses capacités de navigation et devrait plaire par ses emménagements simples mais suffisants pour faire du tourisme seul ou en équipage. Un bateau de connaisseur pouvant être mené par un débutant. Pour être franc, on ne lui connaît pas de comparaison. ■

JPK 9.98 DS | LONGUEUR: 9,98 M | PRIX: À PARTIR DE 118960 €

TOP RECONVERSION

A partir de ce qui aurait pu être le monotype du Tour de France, JPK a décliné une version « Day Sailor ». Essai du premier des 9.98 modifiés sur mesure.

TEXTE ET PHOTOS PATRICE CARPENTIER

Dans le cockpit d'Awara sont réunis le constructeur et régatier Jean-Pierre Kelbert, Jean-Paul Pêché, premier propriétaire du 9.98 dans sa version d'origine 100 % course, et Luc Lajoie, qui a racheté le bateau et l'a fait transformer en DS. Les modifications partent de la version catalogue en l'enrichissant d'options et d'équipements additionnels demandés par le

propriétaire. Les changements les plus flagrants sont dans le cockpit, avec l'ajout de deux banquettes intégrant dossiers et hublots, et de teck sur l'ensemble de la surface. Luc Lajoie a aussi fait installer une console de barre dotée d'une grande roue en carbone, poser un rail pour foc autovireur (monté sur enrouleur), un winch électrique pour la drisse de grand-voile et deux winches supplémentaires pour l'écoute disposée à l'allemande. Ont également été ajoutés une baille à mouillage et son guindeau électrique et un coffre de rangement en fond de cockpit. Cet équipement complète celui existant. On peut donc dire que ce DS est largement accastillé, presque trop, pour une utilisation croisière qui inclut – le propriétaire est un régatier – un gennaker de 58 m² sur emmagasineur. Luc a fait en sorte qu'il puisse exploiter à fond les ressources du bateau (équipé d'un pilote automatique) en solitaire. Conçu par Jacques Valer,

architecte exclusif des JPK, le 9.98 possède une carène abondamment plébiscitée par ceux qui ont eu le privilège d'essayer ce modèle rare. C'est un déplacement léger et raide à la voile. Il peut affronter du mauvais temps au près, même en équipage réduit, et glisse sur l'eau au largue. Très plaisant! Nous avons pu le vérifier lors de notre essai en baie de Quiberon et dans le golfe du Morbihan par un vent de force 3 à 4.

PERFORMANCES

Comparé au modèle original destiné aux régates en IRC, le foc autovireur a perdu environ 3 m² de surface et la grand-voile gagné environ 1,50 m². Le comportement n'en est pas affecté et pouvoir tirer des bords sans toucher à rien est bien agréable en croisière. Partis de La Trinité, quand nous avons changé de cap pour rentrer dans le golfe, nous avons juste eu à dérouler le gennaker, hissé au port dans son emmagasineur, et à