



Voiles News, le 20/04/2009

JPK Composites - INTERVIEW EXCLUSIVE, 3ème prototype, version définitive du JPK 998, candidat au remplacement du Mumm sur le TFV

Le chantier JPK lance la construction du 3ème prototype qui sera la version définitive pour la candidature au remplacement du Mumm sur le Tour de France à la Voile.

Les points en évolution :

- Modification du plan de pont : avec barreur et régleur de GV légèrement avancés, console centrale pour GV, palan fin et pataras. Bossage pour bout dehors.
- Quille : synthèse des deux premiers protos, la position de la quille est désormais figée.
- Mât : nouveau mât Z Carbon, plus haut, avec capelage identique et potence.
- Gréement : évolution du plan de gréement et passage à la version bout dehors et spi asymétrique.
- Plateforme inchangée avec dernières optimisations des masses.



Interview avec Jean Pierre Kelbert, directeur du chantier JPK Composites :

> Pierre Wasselin : Êtes-vous satisfait d'être retenu dans la short list de 3 bateaux candidats au renouvellement du Mumm ?

> **JPK :** " Pour être sincère, nous aurions été plus que déçus de ne pas franchir cette étape de la sélection car, depuis 12 mois, nous n'avons pas ménagé nos efforts pour monter notre projet.

Nous sommes les seuls à avoir investi autant d'énergie et de budget pour proposer un support cohérent et développé.

Le bateau a été testé par de nombreux coureurs et comparé au Mumm, tout cela représente un vrai travail de fond qui, forcément, porte ses fruits aujourd'hui ".

> PW : Pour revenir point par point aux différentes approches entre les projets, pourquoi seul JPK reste dans une version de quille fixe, quand les deux autres projets partent sur des quilles relevables ?

> **JPK :** " Au départ, nous avons tout envisagé avec Jacques Valer : quille relevable dans un puits, quille pendulaire avec dérive, quille fixe, mais, rapidement, nous avons estimé que la quille fixe correspondait bien mieux au programme du monotype.

Le seul intérêt de la quille mobile étant de gagner, pour une raideur donnée, environ 150 kg. Ces kilos sont intéressants à gagner et intrinsèquement, on peut imaginer un gain de performance de 0,2 nds maximum au près.

En contrepartie, le bateau va talonner plus souvent (2,60 m au lieu de 2,10 m) alors que le puits sera lui même plus fragile car ouvert.



Les mécanismes de relevage fonctionnent très bien sur le papier mais, dans la réalité, cela implique de nombreuses contraintes d'entretien, sans parler du contrôle délicat de la monotypie, dès lors que cette quille sera mobile avec un système de calage quasi invérifiable. Notre tirant d'eau de 2,10 m permet bien sûr le transport."

> PW : Au niveau du déplacement des bateaux candidats, on note que les concurrents annoncent des poids de plateforme très légers. Comment se positionne JPK Composites sur ce chapitre ?

> JPK : " Là encore, il est toujours aisé d'annoncer des poids ultra légers mais, bien souvent, la réalité est un peu différente ! Le Tour de France à la Voile est une épreuve de très haut niveau sportif et les bateaux sont extrêmement sollicités. La durée de vie des bateaux doit être longue et il faut donc placer le curseur au bon endroit entre la solidité et la légèreté, facteurs de performance. Sur le JPK les "peaux" sont de 650 gr dans les hauts de bordée et les zones soumises à peu de contrainte.

L'âme du sandwich étant de la mousse aïrex de 75 kg/m³, ce qui est le minimum d'une construction sérieuse. Le fond de coque est lui bien échantillonné pour supporter un talonnage, même assez violent, et les zones exposées du pont sont également très renforcées. Dans ce format, le JPK est au minimum autorisé pour l'accession à la catégorie A, qui implique une masse minimum.

La catégorie A permet d'élargir le champ d'utilisation du bateau, notamment pour des formats hauturiers.

On peut envisager une transatlantique en équipage et en monotypie, ce que seul notre projet peut proposer ".

> PW : En terme de budget, et alors que la limite plafond imposée par les organisateurs est de 120.000 € HT (bateau + remorque), vous annoncez un prix inférieur de 10.000 € ?

> JPK : " Le budget est assurément l'autre part essentielle du bon développement de la série. Avec le JPK, nous avons souhaité rester au plus près des budgets de fonctionnement du Mumm 30, car il est de plus en plus difficile de monter des projets.

Sur le JPK, du prix d'achat au coût du jeu de voiles, en tenant compte des frais logistiques, nous avons la préoccupation d'éviter les inflations budgétaires car, avant tout, la vitalité de la série reposera sur le nombre de bateaux au départ des courses ".

> PW : Si vous deviez faire une synthèse de vos arguments dans cette course à l'élection, que diriez vous ?

> JPK : " C'est un bateau bien développé avec les trois prototypes ayant servi à la mise au point.

Une cohérence dans le support, à la fois sain et exigeant, mais avec une vocation hauturière, ouvre à une clientèle assez large.

La présence à nos côtés du Département et de la Région, ainsi que de nombreuses entreprises du Morbihan, apporte chacune de la valeur ajoutée.

Une structure à géométrie variable rend la société JPK Composites bien moins exposée aux tribulations de la crise pour répondre dans la durée aux exigences des coureurs et des organisateurs.

Et surtout, une motivation énorme entre l'architecte Jacques Valer et toute l'équipe JPK car, avec ce monotype, nous touchons exactement au cœur de notre métier, à savoir, réaliser de "vrais bateaux" rapides et fiables ayant pour vocation d'être menés à leur maximum.

Source : http://www.voilesnews.fr/fr/info_14_20471.html?nid=38000578