

### LA COTE DEFILE VITE, le soleil

n'en finit pas de raser l'horizon et, comme les autres protagonistes de ce « 100 milles » breton, je me laisse gagner par ce sentiment étrange, presque dérangeant : sans le savoir, j'ai toujours rêvé de ce bateau. Evidemment c'est un gros bateau, mais incroyablement léger à la barre, même lancé à 10 nœuds sous son immense spi rouge et noir. Etonnamment fin, facile pour ses équipiers, sécurisant et même protecteur pour son équipage. Mais du rêve ou du JPK 45, lequel a précédé l'autre? Des rêves, nous en avons tous. Certains ont juste un talent particulier pour leur donner corps, à l'image de Jean-Pierre Kelbert et des bateaux singuliers qui sortent, depuis quelques années déjà, de son esprit fécond et de son chantier de Larmor. Cet esprit a longtemps été accaparé presque exclusivement par la régate, raison pour laquelle les premières générations de JPK, nés de sa collaboration avec Jacques Valer, étaient dédiées à la course en IRC... avec le succès que l'on sait. Du JPK 9,60, en 2003, au 10,80 lancé en 2014, ces bateaux-là ont remporté les épreuves les plus prisées, de la Fastnet Race à la Sydney-Hobart en passant, dans un registre un peu différent, par la Transquadra. Puis Jean-Pierre, à l'approche de la cinquantaine, a découvert ou redécouvert les plaisirs de la croisière familiale, et il s'est mis à phosphorer sur le sujet, toujours avec la complicité de Jacques Valer dont le talent ne se limite pas aux arcanes mystérieux de la jauge IRC. Les idées bien arrêtées de Jean-Pierre sur le confort à la mer d'un croiseur, son sens inné de l'ergonomie et le savoir-faire du chantier en matière d'infusion ont fait le reste. Le JPK 38 a été élu Voilier de l'année 2015, et 23 unités ont été construites depuis. Son grand frère de 45 pieds, également primé par le jury et les lecteurs de Voile Magazine, a tous les atouts pour faire une aussi belle carrière. Mais il cultive ses différences. La première, celle qui saute aux yeux quand nous le trouvons à son ponton lorientais, c'est cette casquette en sandwich généreusement vitrée qui coiffe le rouf sans compromettre son harmonie grâce à un méticuleux travail sur leurs formes et leurs proportions respectives.

C'est précisément cette nécessaire harmonie qui exigeait un bateau d'assez grande taille. En dessous de 44 ou 45 pieds, il n'y a pas de casquette ou de dog house qui tienne. Tiens, voilà un précepte que ne renierait pas l'ami Jean-François Delvoye, papa des Boréal 44 et 52. Et ce n'est peut-être pas un hasard si ces deux créateurs de talent en sont arrivés à la même conclusion! Contrairement au dog house du Boréal, la casquette du JPK 45 reste ouverte sur le cockpit et abrite non une table à cartes, mais deux postes de veille panoramiques à l'ergonomie particulièrement soignée. Elle coiffe un bon tiers du cockpit et peut éventuellement être prolongée par un bimini (All Purpose Sellerie) tendu jusqu'à l'arceau arrière, comme c'est le cas sur le JPK 45 n°2 qui vient d'être mis à l'eau.

## **RETOUR DES ILES**

Pour notre part, c'est sur le n°1, Arouel, que nous posons notre sac pour ces trois journées d'essai. Pourquoi? D'abord parce que Jean-Marie, son (co-)propriétaire (voir encadré) tout juste arrivé d'un tour de l'Atlantique, nous accueille avec beaucoup de gentillesse. Ensuite parce que nous sommes curieux de voir in situ comment le JPK 45 essayé en septembre a encaissé deux transats et une saison antillaise. Si on fait abstraction du covering usé au niveau du bouchain et de quelques rayures, soyons clairs, il est comme neuf. L'une des deux assises des postes de veille a rendu l'âme - c'est le cas de le dire, la mousse PVC du sandwich est déchiquetée –, mais c'est suite à une mauvaise manipulation : un équipier a cru qu'elle était basculante alors qu'elle s'encastre verticalement. Au-delà de ces petits bobos, ce qui suscite notre intérêt, c'est que le propriétaire et ses équipiers de transat sont dithyrambiques sur les performances du plan Valer, mais aussi sur le confort, le volume de rangement... Sur ce point, on n'aura aucun mal à leur donner raison : notre petit avitaillement d'appoint trouve place en quelques instants dans les vastes équipets du carré et de la cuisine qui court le long du bordé tribord.









**CA BALANCE A DOELAN** 

Trois amis briochins, la trentaine dans le sillage. Alexis, Fred et Ronan se sont pris par la main pour relancer cette adresse en or repérée sur la rive droite du port de Doëlan. Ils y donnent une cuisine aussi joyeuse et pimentée que l'ambiance, racontant souvenirs d'Asie et saveurs locales. Les quilles plantées dans le ruisseau, on peut tutoyer la pêche du coin ou partir aux antipodes sur un hamock de lotte, une spécialité cambodgienne convoyée par Fred, le cuistot. Mais ce n'est pas tout, l'été voit l'endroit s'animer avec une programmation musicale et festive haute en couleur. On danse alors au son des guitares pour fêter les beaux jours et la plus belle ria de



A l'arrière les manœuvres.

à l'avant l'abri de

la casquette et le farniente.

En croisière, ça fonctionne!

Bretagne Sud. Rens.: www.letroismats29.fr. 🛕 Idéalement placée en surplomb de la ria, la terrasse du Trois-Mâts est le meilleur spot de Doëlan cet été.



▲ La silhouette du 45 souffre peu du volume - pourtant considérable - des superstructures.

**54** AOUT 2017 • VOILE MAGAZINE **VOILE MAGAZINE • AOUT 2017 55** 



LARGEUR 4.50 m TIRANTS D'EAU 2,20 m ou 1,80 m DEPLACEMENT 9 500 kg

LEST 4 000 kg SV AU PRES 113 m<sup>2</sup>

GENOIS 60 m<sup>2</sup> GRAND-VOILE 53 m<sup>2</sup>

MATERIAU sandwich mousse/verre CONSTRUCTION infusion structure et coque

MOTORISATION D2 55 Volvo-Penta SD

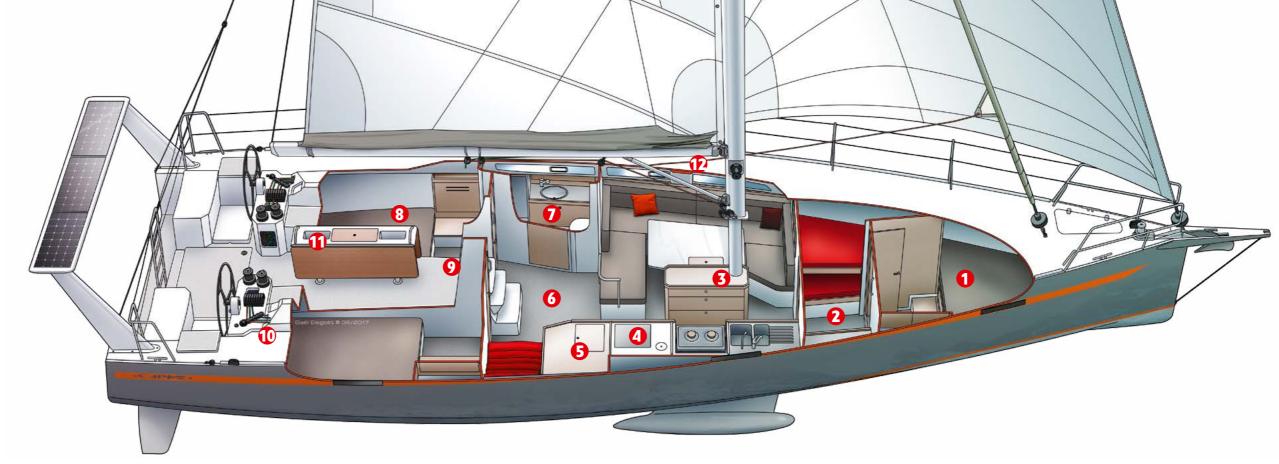
BATTERIES 3 x 115 A.h RESERVOIR CARBURANT 400 I RESERVOIRS EAU 2 x 400 I

ARCHITECTE Jacques Valer
CONSTRUCTEUR JPK Composites www.jpk.fr

CATEGORIE CE A

PRIX DE BASE 359 835 € PRIX BATEAU ESSAYE 454 949 €

<mark>rincipales options</mark> : portique arrière (5 520 €), casquette avec cinq vitrages, mains courantes et poste de veille (7 800 €), bannettes superposées (4 080 €), enrouleur de trinquette (1 975 €), électronique, panneaux solaires..



### 44 Un vrai bateau de mer, efficace dans son ergonomie. 77



### Le JPK 45 FC en 12 points

- **1.** Hauteur sous barrots dans la cabine avant: 1,86 m. Couchette: 2,10 x 2 m. 2 hublots de coque, 1 panneau de pont.
- **2**. Hauteur: 1,90 m dans la coursive, 2 couchettes superposées 1,90 x 0,83 m. Gros rangement « cambuse » en vis-à-vis (racks pour cagettes plastiques).
- **3.** Table du carré : 1,22 x 0,89 m. Assises en U (1,08 + 2,34 + 0,80 m).Profondeur de l'assise : 0,57 m. Deux hublots ouvrants, deux panneaux de pont. Deux marches mènent à la coursive.
- **4.** Plan de travail : 0,90 x 0,60 m.
- **5.** Table à cartes : 0,66 x 0,84 m.
- **6.** Hauteur sous barrots au pied de la descente : 1,96 m.
- 7. Hauteur dans le cabinet de toilette :

- 1,87 m. Tringle à cirés, douche séparée.
- 8. Dans la cabine arrière bâbord. la hauteur sous barrots est de 1,96 m. Couchette double : 2 x 1,55 m. Penderie/étagères, coffre à chaussures et gros volume sous couchette, un vide-poches en fond de cabine. Cabine tribord symétrique.
- **9.** Hauteur de la casquette : 1.80 m dans le cockpit, 1,70 m sur le seuil de la descente.
- **10.** Bancs de cockpit : 2,15 m de long, assise 0,42 m de profondeur.
- **11.** Table de cockpit : 1,20 x 0,97 m. au plus étroit.



12. Dimension du passavant : 0,52 m

▲ La cabine arrière bâbord, en partie amovible, peut se transformer en soute géante. Même en mode cabine, le spi a sa place derrière le panneau côté cockpit.



▲ Le triangle avant est un peu diminué par les couchettes décalées à bâbord, mais il est généreux en ouvertures (coque et pont) et en rangements.



 $\pmb{\blacktriangle}$  Le cabinet de toilette est optimisé pour offrir une vraie douche et une tringle à cirés utilisée ici pour les gilets. Gare aux projections d'eau sur les déclencheurs!

**56** AOUT 2017 • **VOILE MAGAZINE** 

donc jugé très pratique au port, mais peu marin. Solution envisagée par le chantier : une glacière amovible placée dans la banquette centrale du carré. Pourquoi pas? En ce qui nous concerne, la manipulation du frigo, même bien garni, ne devrait pas poser de problème insurmontable car les conditions sont très clémentes. Et pour une fois, nous avons décidé de ne pas choisir de destination. Arrivés dans les coureaux de Groix, nous envoyons la grand-voile dont la drisse mouflée se hisse à la volée en pied de mât, puis déroulons le génois pour établir la voilure au près, une allure confortable qui tire le meilleur parti de ces petits airs. 7 nœuds de vent, 5 nœuds de vitesse à 30° du vent apparent (50° du vent réel) : nous y sommes... Reste à voir vers quel possible but pointe l'étrave, c'est ça la croisière opportuniste! Bon, pas de chance, le bord actuel nous mènerait en Irlande, voire du côté de Terre-Neuve, bien au-delà de nos ambitions côtières. Mais en tirant quelques bords, nous devrions rejoindre l'embouchure de l'Odet dans la nuit.

## ON POURRAIT MEME DORMIR A NEUF ADULTES

Nuit contemplative pour nous, plutôt électrique pour les figaristes qui bataillent dans les petits airs entre Quiberon et Groix. A eux la guerre des nerfs, avec en bande-son les orages qui tonnent de façon quasi continue, à nous l'omelette aux patates autour de la grande table du cockpit car selon le bon mot du bord, « ce n'est pas parce qu'on a un bateau en sandwich qu'il faut manger froid ». De réparties fulgurantes en risées évanescentes, bientôt remplacées par le ronronnement délicieusement discret – du Volvo, nous finissons par nous amarrer à Sainte-Marine en milieu de nuit. Hardy a gagné au bluff, talonné par Nicolas Lunven et Erwan Tabarly... Nous n'avons pas comme eux renoncé à dormir depuis trois jours, mais prenons avec plaisir le chemin des couchettes. Notre généreux croiseur n'en manque pas et malgré notre effectif important – nous sommes sept –, chacun trouve cabine ou bannette à son goût. En garnissant toutes les couchettes doubles et en utilisant le carré, on pourrait même arriver à faire dormir neuf adultes! Le choix des couchettes superposées décalées à bâbord dans le triangle avant y est pour quelque chose. Sur le deuxième JPK 45, visité à Lorient, les propriétaires ont opté pour un deuxième cabinet de toilette attenant à la cabine avant. Question de goût et de programme. Sur Arouel, lesdites couchettes décalées sont juste assez grandes avec leur 1,90 m et parfaitement confortables, je peux en témoigner. Le charme de ce petit coin de paradis en Finistère Sud, c'est de pouvoir profiter dans la même journée des ambiances champêtres et néanmoins cossues des rives de l'Odet et du grand air du large aux îles Glénan. Nous commencons



par la rivière, ses mouillages cachés et ses belles demeures, et comme nous avons décidé d'avoir de la chance, le vent se lève à l'instant précis où nous commençons notre descente après une petite remontée au moteur. Le photographe s'en réjouit, les équipiers un peu moins parce qu'il faudra louvoyer sous génois, ce qui suppose de le faire passer à chaque virement sur l'étai de trinquette. Dans la vraie vie – c'est-à-dire quand on ne veut pas frimer devant un photographe –, on aurait peut-être navigué sous cette trinquette qui reste à poste sur son enrouleur... mais

uniquement pour le confort, puisqu'on ne l'utilise pas en dessous de 20 nœuds. Selon Jean-Marie, qui vient de faire 11 000 milles à bord d'*Arouel*, il faut garder tout dessus jusqu'à 20-22 nœuds, puis passer sous GV et trinquette. Ce n'est qu'à partir de 25 nœuds qu'on prend un premier ris dans la GV. Raide, l'animal! Le génois, pour sa part, est monté sur un stockeur, sans possibilité de le réduire. Logique, puisque la trinquette est justement là pour les jours de brise et qu'elle sera infiniment plus efficace qu'un génois partiellement enroulé. Emmagasineur aussi

### **LE JPK 45 FACE A SES CONCURRENTS**

Modèle	JPK 45 FC	RM 1370	Boréal 47	<b>Grand Soleil 46 LC</b>
LONG. DE COQUE	13,80 m	13,70 m	13,78 m	14 m
LARGEUR	4,50 m	4,50 m	4,30 m	4,41 m
TIRANTS D'EAU	2,20/1,80 m	2,45/1,95 m	1,05-2,76 m	2,40/2 m
DEPLACEMENT	9 500 kg	9 400 kg	10 700 kg	12 000 kg
LEST	4 000 kg	2 950 kg	3 800 kg	4 200 kg
SV AU PRES	113 m²	112 m²	100 m²	112 m²
ARCHITECTE	Jacques Valer	Marc Lombard	Jean-François Delvoye	Marco Lostuzzi
MATERIAU	sandwich verre/PVC	CP-époxy	aluminium	sandwich verre/PVC
CONSTRUCTEUR	JPK	RM-Fora Marine	Boréal	Del Pardo
PRIX DE BASE	359 835 €	354 100 €	559 200 €	369 000 €

L'avis de Voile Magazine. Le RM serait concurrent pour les performances, le Boréal pour le dog house et le GS 46 LC pour la construction en sandwich... En fait le plus proche dans la conception serait le Django 12,70 avec sa casquette en sandwich, mais il fait un bon mètre de moins.



▲ La zone de manœuvre se répartit sur deux batteries de bloqueurs placées sur les consoles.



▲ Le gennacker sur emmagasineur s'amure sur la delphinière. Pensez à reprendre la sous-barbe...

### **Arouel La Teille ou les copains d'à bord**

Qu'est-ce qui a amené Jean-Marie, éleveur et producteur laitier fraîchement retraité, à la barre d'un JPK 45? Une histoire de copains, forcément. Trois amis qui non seulement naviguent ensemble depuis vingt-cing ans, mais en sont maintenant à leur troisième copropriété. Avec Philippe et Pascal, Jean-Marie a déià eu un X-102 et un IMX 38, sur lequel Philippe a couru la Transquadra 2005. Les deux autres compères ont assuré un convoyage retour marqué par le mauvais temps, une transat qu'ils ne sont pas près d'oublier. Mais le temps passe et les projets de régate cèdent le pas aux envies de grande croisière, d'où le passage au JPK 45 LC, géré comme les deux premiers via une association, Arouel La Teille (Arouel tout court, c'est le nom du bateau). Après un premier tour de l'Atlantique tout juste terminé, les trois amis mettent le cap sur un tour du monde sur deux ou trois ans. en se relayant à bord. On peut venir?



▲ Jean-Marie et ses deux copropriétaires gèrent *Arouel* via une association, comme leurs précédents bateaux.

VOILE MAGAZINE • AOUT 2017 • VOILE MAGAZINE

pour le gennaker qu'on amure sur la delphinière, tout comme le spi qu'on hisse dans sa chaussette... Autant de gadgets qui n'en sont pas et qui permettent de manier sans trop se fatiguer des voiles d'avant de taille imposante, y compris en équipage réduit. De telle sorte qu'on n'hésitera pas à utiliser toute la garde-robe en croisière... Sur un long bord ou une traversée, il serait dommage de se passer de ces voiles de petits airs ou de portant qui bonifient sensiblement la moyenne. Surtout avec un croiseur léger comme le JPK 45, construit intégralement en infusion, âme en mousse PVC et résine vinylester. C'est là que ces croiseurs lorientais marquent des points et justifient leur prix : ce sont des bateaux de voyage, certes, avec casquette et rouf panoramique, mais construits comme des bateaux de course. Une équation qui peut évoquer d'autres croiseurs performants et très bien construits, comme les Pogo du chantier Structures.

### FORMES DOUCES, CARENE POLYVALENTE

Mais les JPK 38 et 45 se distinguent par des formes plus douces, des lignes moins tendues pensées pour offrir des performances plus homogènes aux différentes allures, plus de confort à la mer, et aussi pour mieux supporter la charge d'un équipage parti pour longtemps. C'est encore plus vrai pour le JPK 45, dont la carène, selon Jean-Pierre, tient moins du 38 que du JPK 10,80. En sortie de rivière, non mettons le cap sur les Glénan tout en préparant un déjeuner de crudités servi dans le cockpit, la véritable pièce à vivre du 45 par ce temps de demoiselle. Si le vent est frais, la protection de la casquette fait merveille et contrairement à une capote, ses vitrages restent transparents très longtemps. Il faut néanmoins souligner ce paradoxe qu'on voit quand même mieux la route depuis l'intérieur - grâce au rouf panoramique - que depuis le cockpit, un peu masqué par les superstructures. Mais la nuit, quel bonheur que ce poste de veille aux dimensions parfaites : on traverserait l'Atlantique rien que pour en profiter. Tout à nos rêves de grand large et à nos assiettes, nous n'avons pas senti le léger ralentissement du bateau, ce n'est qu'après un temps indéterminé que nous réalisons ce qui se passe : nous traînons un casier! Rien n'est visible en surface, la ligne est prise – et bien prise – dans la quille en T et le flotteur est immergé dans le sillage. Ce n'est qu'après de patientes manœuvres (sans moteur de préférence) et une forte traction sur le bout enfin gaffé que nous parvenons à nous en défaire. La perche était sous la coque! Nous remettons l'ensemble à l'eau sans même avoir coupé le moindre bout. C'est l'inconvénient de ces guilles en T de se mêler parfois de ce qui ne les regarde pas... Mais cette géométrie est imposée par le centre de carène et

# de la contraction de la contra









Le frigo en tiroir n'est pas

aussi ouvrir le tiroir-freezer.

pratique en mer, surtout s'il faut



Le panneau ouvrant sur

la casquette est une bonne idée,

mais il est un peu trop lourd.















60 AOUT 2017 • VOILE MAGAZINE • AOUT 2017 61



la bonne répartition longitudinale du lest. A noter que le JPK 45 n°2 a pour sa part une quille de petit tirant d'eau (1,80 m) à lest « sabot ». Elle a été préférée à une quille relevable plus complexe et plus chère pour un gain de tirant d'eau pas énorme (1,50 m quille haute, c'est l'inconvénient d'une carène creuse...), et combinée à un mât carbone qui compense la perte de stabilité. Pour un coût inférieur à la quille relevable, le mât carbone a d'autres vertus en bonus, notamment le confort à la mer avec moins de poids dans les hauts, donc moins de tangage. Intéressant.

COMPOSER AVEC 2.20 M DE TIRANT D'EAU

Pour notre part, il nous faut composer avec nos 2,20 m de tirant d'eau, ce qui n'empêche pas les deux Jean – Marie le propriétaire, et Pierre le constructeur –, de tourner pleine balle autour de Fort-Cigogne, avec plus grand-chose sous la quille quand on passe au plus près de La Gamelle... C'est pour la bonne cause : François, notre photographe posté sur Fort-Cigogne, se régale. Pour nous, c'est l'occasion de manœuvrer plus intensément et d'apprécier la qualité du plan de pont, les winches rentrés sur les consoles devant chaque poste de barre et leurs grandes bailles à bouts. Des bailles à double ouverture, une sur le dessus pour y glisser directement le dormant des drisses une fois les voiles à poste, et une sur le côté pour les écoutes et autres bosses de ris. Parfaitement ergonomique. Et que dire du poste de barre? Ultra confortable avec son cale-pieds si grand qu'on devrait plutôt parler de plateforme inclinable, aussi pratique en position assise que debout. Côté grand-voile, on a fait simple avec ce circuit d'écoute qui passe par deux poulies excentrées placées sur la casquette, dont

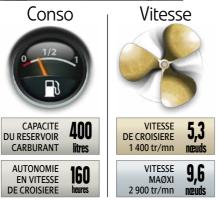
les efforts sont repris par deux épontilles. Parfaitement cohérent avec le programme de croisière, et les performances au portant n'en souffrent visiblement pas. Mieux vaut pas de barre d'écoute qu'une barre d'écoute trop courte et mal placée! La fin de soirée, qui nous ramène sur le continent du côté de Doëlan, est l'occasion de passer un peu plus de temps dans le carré. De vérifier que les aménagements en sandwich ne sont pas forcément moins confortables, flatteurs et chaleureux que d'autres. Le recours au sandwich est au contraire

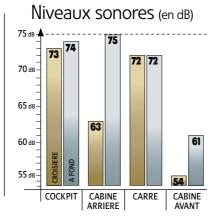
synonyme de qualité de vie à bord, que ce soit pour l'isolation thermique (plus de condensation ou si peu) ou les qualités mécaniques.
Un exemple? La fermeté du plancher, qui est constitué d'un grand panneau de sandwich percé de quelques trappes de visite et collé directement sur le haut des réservoirs. Elle contribue à la sensation de bien-être et, comme on dit, à la « qualité perçue »... Mais ici, ce n'est pas du marketing, c'est de la rigueur, du bon sens et, concernant Jean-Pierre, l'amour immodéré du travail bien fait.

### Silence, on tourne



« Il n'y a pas de miracle, on a mis des mousses chères ». C'est ce que dit Jean-Pierre Kelbert quand on remarque la discrétion du moteur. Ajoutez à cela un montage sérieux de l'isolation tout autour de la cale, et vous aurez les clés de cette ambiance sonore agréable quand on fait route au moteur. Ce dernier est un Volvo-Penta D2 65 ch monté en sail-drive, mais on peut opter pour un 75 ch. Des puissances importantes au vu du poids du bateau, mais que peut justifier son fardage. Au port, mieux vaut manœuvrer lancé et ne pas trop compter sur les réactions de ce bi-safran en marche arrière.







62 AOUT 2017 • VOILE MAGAZINE