



JPK 9.60

La course-croisière autrement

Original, le JPK 9.60 sort des critères standardisés des voiliers de course-croisière. En moins de deux ans, près de 20 exemplaires ont déjà été mis à l'eau !

Connu dans les années 90 pour les planches à voile qu'il «shapait» pour les meilleurs funboarders de la planète, Jean-Pierre Kelbert a créé le chantier JPK Composites en 1992 pour réaliser aussi des pièces high-tech pour des trimarans de 60 pieds, des maxi-cats ou des Class America. En achetant un JOD 35 en 2000, ce régatier dans l'âme, ancien champion en planche Open, a commencé à imaginer son propre voilier. «J'ai voulu faire une extrapolation de ce qui m'intéressait dans le JOD 35. J'aimais bien aussi le RM 900 pour son intérieur, le Grand Surprise pour son cockpit et le Dufour 334 Trophy pour le grément et le rating.» En s'inspirant de tous ces ingrédients, on obtient le JPK 9.60, un voilier de course-croisière polyvalent, capable de briller entre les bouées et de bien rivaliser en course au large. Imaginé par un régatier-constructeur et dessiné par un architecte, Jacques Valer, plus connu pour ses catamarans de sport, le JPK 9.60 ne passe pas inaperçu. L'enthousiasme est immédiat et les résultats aussi : lancé en avril 2003, il remporte l'Obélix Trophy, le Trophée Atlantique et le Tour du Finistère !

SOUS VOILES. Par vent d'Ouest, la rade de Lorient est bien protégée. Le vent souffle à 20 nœuds avec des rafales à 25. Sous grand-voile et solent, nous passons au pied de la citadelle pour sortir de la rade. Première bonne surprise : au près, avec un fort clapot, le JPK 9.60 ne mouille pas. La coque très arrondie renvoie l'eau sous le franc-bord et, grâce au bouge de pont très marqué, l'équipage reste au sec dans le cockpit. D'emblée, le bateau s'avère agréable à barrer et bien équilibré. On peut lâcher la barre à



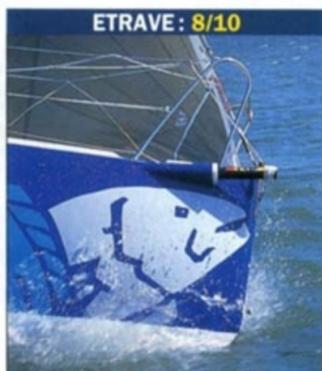
COCKPIT : 9/10
Inspiré du Grand Surprise, le cockpit en deux parties est agréable. Les winches d'écoutes de génois recentrés évitent d'avoir un équipier sous le vent et peuvent être repris par le barreur. La grande ouverture de la descente facilite la circulation, bien que les marches de descente soient un peu étroites à la gîte.



CARRÉ : 8/10
Le carré en «U» se prolonge vers l'avant par un lit breton totalement ouvert. Le mât traverse la table du carré dont les deux rabats permettent de circuler vers l'avant d'un côté ou de l'autre. Les dimensions des bannettes du carré permettent deux couchages supplémentaires dans le bateau.



TABLE À CARTES : 8/10
Avec sa forme en «L», la table à cartes est originale. À l'ère de l'ordinateur, il est agréable de retrouver un grand plan où étaler ses cartes. Le bloc navigation offre de nombreux rangements, mais pas de siège pour le navigateur. Dommage !



ETRAVE : 8/10
Légèrement inclinée, l'étrave présente des entrées d'eau fines pour un bon passage au près. La coque un peu bananée plonge assez vite après l'étrave. Le bout-dehors facilite les empannages. La baille à mouillage et le caisson du tangon ne font qu'un.



CABINE ARRIÈRE : 7/10
Les rangements ne manquent pas dans la cabine arrière, mais ceux situés sous la couchette ne sont pas très pratiques. L'éclairage naturel présente plusieurs sources, mais son équivalent électrique est réduit à sa plus simple expression...

Texte et photos Loïc Le Bras.
Plans et infographie François Chevalier.

COUPE DE LA COQUE

Ame balsa plus 16 mm peaux 2x850 g int. et ext. + 5 UD ext. sur passavant
Peaux ext. et int. 2 quadri 850 g + UD (10 x 100 mm) en X au niveau étambrai + cadène
Peau int. et ext. 2 quadriaux 850 g + UD (5x30 g) 300 mm au niveau cadènes hauban
3 quadri ext.
varangue infusé en même temps que la structure en bi-biais + UD verre
18 mm monolithique quadriaux

Coefficient prismatique : 0,55.
Moment de redressement maximal : 3000 daN/m.
Capacité carburant : 35 litres.
Capacité eau : 85 litres.
Homologation CE : 8 personnes, catégorie A.

Architecte : Jacques Valer.
Constructeur : JPK Composites, zone de Kerhoas, 56260 Larmor-Plage, tél. 02.97.83.89.07, e-mail : jpk.composites@wanadoo.fr

Prix et options

Prix standard :	91 000 €.	Etai creux Tuff Luff	850 €.
Principales options :		Pilote automatique ST 4000 et installation	1 700 €.
Joint de quille et antifouling	1 480 €.	Hale-bas rigide	420 €.
Tangon carbone	1 205 €.	Barre raquette carbone	340 €.
Bout-dehors carbone	650 €.	Equipement pour spi asymétrique	680 €.
Mise à l'eau, mâtage	800 €.		
Préparation profil de quille	900 €.	Prix du bateau essayé :	96 995 €.
Cloison merisier	450 €.		

Caractéristiques techniques comparées

	JPK 9.60	Bongo 9.60	X-332	J 105
Longueur de coque	9,60 m	9,60 m	10,06 m	10,51 m
Flottaison	8,60 m	9,60 m	8,80 m	8,99 m
Largeur	3,48 m (pont), 2,48 (flottaison)	3,70 m	3,30 m	3,35 m
Tirant d'eau	1,95 m	1,95 m	1,80 m	1,98 m
Voilure	56 m ²	66 m ²	68 m ²	54 m ²
Déplacement	3,3 t	3 t	4,35 t	3,6 t
Lest	1,4 t	0,9 t	nc	1,5 t
Couchettes	4 à 6	6	6	4 à 6
Matériau	sandwich-verre/balsa	polyester	sandwich	sandwich-polyester
Année	2003	2002	1986	1992
Rating IRC	0,995	nc	0,955	1,015
Motorisation	Volvo 18 ch	nc	nc	nc
Architecte(s)	Jacques Valer	Pierre Rolland	Niels Jeppesen	Johnstone
Chantier	JPK Composites	3C Composite	X-Yachts	J Boats
Prix ttc	91 000 €	91 000 €	120 000 €	117 000 €

Points forts

- Voilier très équilibré.
- Plaisir et précision de barre.
- Grande cabine de rangement.

Points faibles

- Pas de siège à la table à cartes.
- Éclairage électrique succinct.

Essai

JPK 9.60

Les chiffres de Voiles et Voiliers

