

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 - 2022

"Elu voilier de l'année dès sa sortie, le JPK 45 a, depuis son lancement, véritablement rencontré son public et le concept prouvé son bien fondé !"

Concevoir le bateau de voyage idéal est toujours subjectif mais finalement pour la plupart des "grands voyageurs" les attentes sont les mêmes.

Un bateau robuste avec une solidité proche de l'aluminium, sécurisant en terme de qualités marines avec des performances et une stabilité élevées dans toutes les conditions .

Sur le pont une ergonomie favorisant une bonne protection de l'équipage, des postes de manoeuvres sécurisées dans le cockpit et un accastillage dimensionné de haute qualité.

RETOUR D'EXPÉRIENCE

Désormais vendu aux 4 coins du monde à plus de 15 exemplaires, le "bouche à oreilles" reste pour le chantier JPK composites le meilleur vecteur de communication. Chaque client apporte, par son retour d'expérience, des pistes d'améliorations possibles que le chantier aime à partager ensuite. Il s'agit souvent de nouveaux équipements et de détails "malins".

En revanche, sur l'ensemble du concept, aucune modification n'a été apportée autant sur l'ergonomie du cockpit ou du pont que sur le concept intérieur qui a vu son niveau de finition et d'équipements sensiblement amélioré.

Arouel, le JPK 45 N°1, baroude autour du monde depuis 3 ans et profite de son escale actuellement aux Seychelles. Il n'a déploré aucun problème sérieux à bord et accueille par son association un grand nombre de voyageurs. Belharra , Alefa, Makatea, Chien Fou, Cavok, Rossinante, Artaban ou Tokéta... voguent tranquille sur toutes les mers et les clients sont tous dithyrambiques sur leur bateau.

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 coûte pas plus cher de faire « joli » !

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.

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.

(suite au verso)

JPK 45



(Construction : suite)

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 la construction 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 en conservant un poids de lest très élevé de 4T et 4.5T selon les versions.

QUILLE

- **Quille fixe à bulbe 2.25 m poids 4T (voile fonte GS stratifié avec semelle encastrée 2 T / bulbe plomb 2T)**
- **Quille fixe courte type «Elephant» 1.90 m poids 4.5 T (insert fonte GS et semelle encastrée 1.5 T / recoulage plomb autour de l'insert 3 T)**

Dans les 2 cas la stabilité du bateau est identique à 25° d'angle de gîte avec un moment de redressement équivalent.

Evidemment aux grands angles l'avantage augmente pour la quille bulbe mais dans les 2 versions la stabilité est sans commune mesure avec les bateaux de grande série.

En terme de performance la quille courte reste surprenante même en terme de remontée au vent car son dessin est assez élaboré avec un profil qui favorise jusqu'à sa base le plan anti-dérive. Un bon compromis pour cette version reste l'ajout du mat carbone qui permet de gagner sensiblement de la stabilité aux grands angles et bien sûr du confort à la mer comme au mouillage.

La fixation des 2 modèles de quille est identique avec une semelle de grande taille (1.9m x 0.35) encastrée dans la coque et fixée par 16 goujons M20.

A la pose, une portée est réalisée sur chaque quille pour mouler l'empreinte exacte de la semelle en fond de coque.

A l'intérieur des surmoulages parfaitement plans reçoivent les 8 contre plaques double des goujons positionnés en pied de varangues.

Le principe de montage permet une répartition parfaite des charges en cas de choc violent ou talonnage .

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 (700 litres) et GO (300 litres), cuisine en long avec meuble central pour cuisiner «à la gîte».
- > Les nombreuses mains courantes et les planchers anti-dérapants ajoutent du confort à la mer.
- > 1 salle de bain comprenant WC et douche située en pied de descente babord.
- > 2 cabines AR double dont une convertissable en atelier.
- > 1 cabine avant propriétaire avec 1 soute avant accessible du pont pour stockage des éléments volumineux.
- > Une table à carte «grand format» avec siège de veille confortable.
- > 1 version 8 couchages avec une coursive entre le carré et la cabine avant.
- > 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 textile» reste possible.

Cette casquette rigide permet de naviguer vraiment à l'abri avec des sièges ergonomiques et un calepied en réhausse pour assurer une bonne visibilité en veille

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» (génévois/trinquette) et celle du gennaker restent sur le winch de mat.

Table de cockpit avec évier et rabats 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 pour bien dégager l'ancre de l'étrave, elle sert également à amurer efficacement le gennaker ou spi asymétrique .

Double barre à roue avec coffre d'assise, système écoute de GV fixé au dessus du dog house rigide, 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.