

LITTLE BIG YACHT JPK NOMAD 40

Ils ont choisi le slow cruising

Face aux défis environnementaux, vous êtes de plus en plus nombreux à chercher le bon compromis entre plaisir de la croisière longue durée, faible consommation et confort à bord. Neptune a eu la chance de rencontrer les propriétaires d'un JPK Nomad 40, un concept boat qui semble coller à cette nouvelle philosophie de navigation.

Texte Michel Luizet - Photos Jean-Marie Liot, l'auteur et DR



L'art de joindre l'utile à l'agréable! Propriétaires enthousiastes d'un JPK Nomad 40 depuis une saison, Guylaine et Laurent ont endossé le rôle d'ambassadeurs de la marque lorientaise le temps du salon nautique de Venise, qui s'est déroulé fin mai dans le cadre prestigieux de l'Arsenal.

Premiers pas avec un Bluegame 42

Le couple est presque venu en voisin (300 milles tout de même) depuis leur port d'attache de Porto Montenegro, dans les bouches de Kotor, sur l'autre rive de la mer Adriatique. «Arrivés sur place, on en a profité pour passer une semaine sur l'île de San Giorgio Maggiore avant le salon», raconte Laurent. La petite marina est au

Guylaine et Laurent ont énormément pratiqué la voile, avant d'adopter cette nouvelle manière de naviguer en couple pendant plusieurs mois.

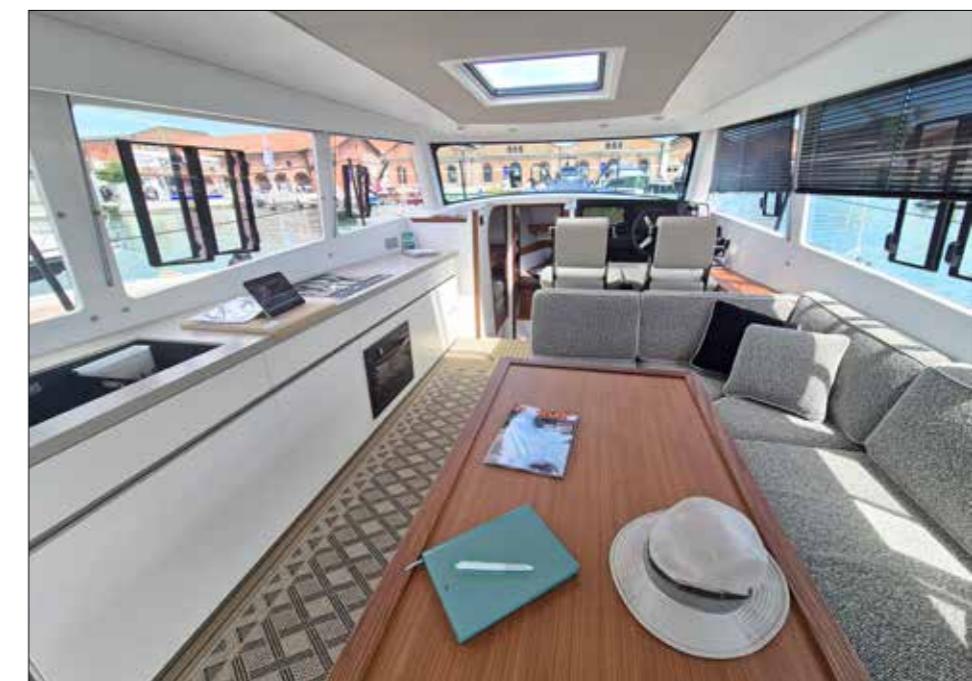


pied du parvis de l'imposante basilique qui fait face à la place Saint-Marc. Un lieu plus que privilégié, où nos voyageurs épicuriens peuvent multiplier les visites culturelles à leur rythme, loin du flux touristique et tout en jouis-

Le bon rythme de croisière pour le Nomad 40 s'établit autour de 10-12 nd, pour un rendement entre 1 et 1,4 L/mille.



Le Nomad 40 coque numéro 3 en exposition dans l'Arsenal de Venise. Ses propriétaires ont proposé au chantier lorientais d'être les ambassadeurs de la marque lors du Boat Show vénitien.



La timonerie s'articule autour d'un grand canapé qui fait face à une longue console cuisine revêtue d'un plan en Corian.



Le chantier a accepté de procéder à quelques modifications, comme l'implantation des réfrigérateurs à tiroirs près de l'entrée, ou l'ajout de hublots déflecteurs à la verticale.



Le tableau arrière vertical permet de bien sécuriser le cockpit en navigation.



Au mouillage ou au port, il se transforme en une formidable plateforme de bain au ras de la surface, et de plain-pied avec le plancher de cockpit.



Habitués au standard italien, Laurent et Guylaine ont fait monter deux fauteuils Besenzoni en cuir et carbone, qui renforcent le caractère design du poste de pilotage.

► d'en arriver là, le couple a en effet beaucoup navigué à la voile. Natif de Carantec (Finistère), où son père était ostréiculteur, Laurent achète un Daydream 310 construit par un petit chantier vannetais, puis passe à plus hauturière avec un Maxi 1050, puis un Contest 42CS, avec lequel il prend part à un rallye transatlantique. Son épouse est tout aussi mordue de voile. Elle va jusqu'à

s'engager pour la saison 2017-2018 sur la Clipper Race, une course amateur autour du monde de neuf mois. Voilà qui force le respect. C'est peu après qu'intervient la bascule vers le moteur,

4 500 milles nautiques au compteur! Conquis par la formule, le couple de skippeurs envisage alors de franchir le seuil des 50 pieds avec, cette fois-ci, deux bateaux d'exception en finale: le Bluegame 54 contre le Delta 48. Guylaine et Laurent se rendent même sur place pour les essayer, le premier à Viareggio, le second à Stockholm. Le verdict, ce sont les enfants du couple qui le rendront sous forme d'avertissement. «Au cours d'échanges sucrés-salés, révèle Laurent, ils nous ont mis face à nos contradictions sur notre programme ambitieux de grande croisière et l'empreinte carbone conséquente laissée par des bateaux de croisière à carène planante. Consommer plus de 120 L/h n'est effectivement pas une attitude très écolo, encore moins lorsqu'on investit à titre personnel dans des

Le prix de l'empreinte carbone

Commence alors d'inoubliables croisières en Méditerranée, de Golfe Juan à la côte amalfitaine, en passant par les Baléares et la Sardaigne. Au bout de trois saisons estivales, le BG42 affiche



La carène est inspirée de celle d'un voilier, avec des entrées d'eaux fines, qui lui assure une belle glisse avec une puissance moteur de 250 ch.



La partie avant comprend une cabine en pointe et une d'appoint sur bâbord, munie de deux couchettes superposées.

Les passavants et la plage avant sont pontés sur un même niveau, à la manière d'un voilier. Un esprit qui se matérialise aussi par la présence d'une double filière.



► startups à fort engagement environnemental. » Fermez le ban! Le BG 42 rapidement vendu, les prospections s'orientent d'abord vers les trawlers hollandais de nouvelle génération, comme Steeler ou Mulder. Puis le plaisancier breton entend parler d'un projet de bateau à moteur construit par le chantier JPK de Lorient. Cela tombe bien. JPK (Jean-Pierre Kelbert) est une vieille connaissance du temps où celui-ci pratiquait le windsurf de haute compétition. Première visite au chantier pour découvrir les plans et le fameux coup de crayon de Jacques Valer, l'architecte maison qui dessine

Les propriétaires ont fait rajouter un miroir design à l'entrée de la cabine. La couchette double en triangle a nécessité du linge de lit sur mesure, commandé chez Victoria Yachting.



tous les voiliers de régate à succès siglés JPK. « C'était très original, très épuré, se souvient Laurent. Je me suis rendu plus tard au Cannes Yachting Festival en 2023, où le proto était exposé. J'ai signé le bon de commande en quelques heures. » Le couple va suivre la construction avec assiduité, se rendant au moins une fois par mois au chantier. Celui-ci se montre réceptif aux petites modifs suggérées par les clients. Ils savent exactement ce qu'ils veulent et aiment se faire plaisir. Du Corian plutôt que du bois pour le plan de travail de la cuisine, une paire de fauteuils pilotis haut de gamme en cuir et car-

JPK COMPOSITES

Une diversification réussie

Le chantier de Jean-Pierre Kelbert est une référence en matière de voiliers de régate et de croisière rapide. Avec le Nomad 40, il attaque le marché du slow cruising, plus que jamais dans l'air du temps.

Le chantier naval JPK Composites, ce sont avant tout trois initiales qui renvoient à son fondateur, Jean-Pierre Kelbert. L'un ne va pas sans l'autre. Ancien champion d'Europe de windsurf dans les années 80, ce grand sportif à la fibre entrepreneuriale a commencé par se faire un nom dans le façonnage de planches à voile. En 2003, il bifurque vers la production de voiliers, au côté du talentueux architecte naval Jacques Valer. Ses succès dans les courses IRC sur le Spi Ouest-France ou sur le Fastnet vont assoir définitivement la réputation de ses bateaux. Aujourd'hui, le chantier compte une quarantaine d'employés, qui produisent une vingtaine de voiliers par an. Il est plus que jamais une référence dans le milieu de la régate, comme en témoigne la victoire de Jean-Pierre Kelbert à la barre de son nouveau 10.80 lors de



Le « cockpit ouvert à fleur d'eau », inspiré de celui du Greenline 40, est un véritable atout en termes de confort à bord.

la dernière édition du Spi Ouest. Lancé en 2023, le Nomad 40 est le premier bateau à moteur fabriqué par le constructeur breton. « On a pris ce qu'il y a de meilleur dans la voile, en retirant les inconvénients, expliquait le designer maison Jean-Baptiste Dejeanty à un journaliste d'Ouest-France. Le temps de préparation, la limitation des équipements, le tirant d'eau. » Et la simplicité d'utilisation aurait-on pu ajouter.



Jean-Pierre Kelbert avec en arrière-plan le Nomad 40 numéro 2. Le patron du chantier a conçu un bateau « qui consomme rien », taillé pour le cabotage.

CARACTÉRISTIQUES	
Longueur hors-tout	11,98 m
Largeur	3,70 m
Tirant d'eau	0,78 m
Poids	5,8 t
Transmission	ligne d'arbre
Puissance maximale	250 ch
Carburant	610 L (680 L en option)
Eau	640 L (840 L en option)
Couchettes	4 + 2 (carré convertible)
Contact	jpk.fr
Prix de base TTC	488 550 €

Car le Nomad 40, au-delà d'une qualité de fabrication indéniable (tout est réalisé en infusion sous vide en sandwich vinylester et mousse Airex), incarne une nouvelle façon de naviguer tout en sobriété, avec une vie à bord optimisée pour le mouillage forain. ■

bone signé Besenzoni, des canapés recouverts d'une sellerie en provenance du très chic fabricant de tissus Dedar Milano, un volant en cuir Momo... Ce confort augmenté et ces touches de design mis bout à bout renforcent la personnalité du bateau, qui a désormais un nom tout trouvé: *Little Big Yacht*. Pour le pont et le plancher intérieur, les propriétaires se convertissent, un peu sceptiques, au Flexiteek. « On sortait d'un Bluegame 42 recouvert d'un teck de 8 mm d'épaisseur, ajoute Laurent. Finalement, le rendu est assez convaincant, et je suis même surpris par la qualité du produit. » Sur l'eau, les premiers bords effectués l'été dernier entre le golfe du Morbihan et Port Manec'h valident les choix techniques, et notamment celui d'un monomoteur 250 ch Yanmar en ligne d'arbre, plutôt que la version standard de 195 ch. Le bateau est une vraie

luge, qui flirte avec les 20 nd à plein régime, mais là n'est pas l'essentiel. Les relevés de consommation correspondent à un rendement inférieur à un litre au mille. « À 7 nd de vitesse, je suis même à 0,7 L, rétorque le skippeur. Entre 12 et 14 nd, comptez plutôt 1,5 L. »

Impasse sur le générateur

En quelques jours, les nouveaux propriétaires sont devenus des adeptes du slow cruising. Le concept se révèle en phase totale avec le programme qu'ils avaient en tête. Grâce à un réservoir de 610 litres, l'autonomie dépasse les 500 milles au rythme de croisière. Début septembre, *Little Big Yacht* part en camion à Fréjus pour une petite mise en jambe d'une centaine de milles le long de la Riviera. À bord, l'équipage prend ses marques. Le bateau se révèle très

agréable au mouillage, avec son accès direct à la mer de plain-pied avec le cockpit. Entre les deux banquettes longitudinales, les propriétaires ont fait faire une table ronde légère, en mousse expansée, divisible en deux. Pratique pour y prendre l'apéro ou un repas en plein air. L'habitacle se révèle particulièrement fonctionnel et lumineux. Des hublots délecteurs supplémentaires permettent de ventiler l'espace, en navigation comme au mouillage. Les propriétaires dorment dans la cabine du triangle avant, qui rappelle celle d'un voilier. Elle est complétée sur le flanc bâbord de la coursive centrale par un espace d'appoint, flanqué de deux banquettes superposées. L'équipage a décidé de faire l'impasse sur le générateur, plus vraiment dans l'air du temps. Fixés sur le toit, trois panneaux solaires devraient suffire à alimenter les appareils lors des mouillages ►



Le Nomad 40 au mouillage en statique devant l'archipel des Glénan. Des biquilles sont proposées en option pour pouvoir échouer au plus près des côtes.



Situé dans les bouches de Kotor, Porto Montenegro est le nouveau point d'ancrage du bateau, depuis lequel l'équipage compte rayonner.

Fin septembre 2024, le Nomad 40 est gruté sur un cargo, direction la mer Adriatique.



► prolongés, sachant que le bateau dispose déjà d'un parc de stockage que certains jugeront surdimensionné: trois batteries de 130 Ah pour le service, une Victron AGL pour le démarrage et deux Optima (2x55 Ah) dédiées au guindeau et aux propulseurs. Qui dit mieux? *Little Big Yacht* est justement équipé de deux propulseurs, l'un à l'étrave, l'autre implanté juste derrière l'embryon de quille. «En monomoteur, c'est toujours plus sécurisant en manœuvre de

port.» Enfin, une petite climatisation fonctionnant sur 12 volts rafraîchit l'habitacle de façon ponctuelle lors des fortes chaleurs d'été. C'est chargé sur un cargo, à Imperia sur la côte ligure, que le bateau a rejoint fin septembre Porto Montenegro, une luxueuse marina créée de toutes pièces il y a douze ans. Depuis leur confortable base arrière, Guylaine et Laurent ont commencé à explorer tout ce qu'offre la mer Adriatique. Une chose est sûre, le bateau ne

pas jamais inaperçu. À peine arrivé au Monténégro, l'armateur d'un Dynamic GTT 115, gigantesque yacht de 35 m au design sculptural, est venu en personne et en toute simplicité visiter le Nomad 40. «Depuis que nous sillonnons la région, il est fréquent que les plaisanciers viennent tourner autour, attirés comme un aimant par son profil original», se félicite le skippeur. À l'évidence, la bonne façon d'entamer une conversation et de créer des liens sur l'eau! ■