

Texte et photos
Antoine Berteloot

J 120

Le plein de sensations

Le J 120 décline avec bonheur la tradition du bateau sobre et marin. Sur cette unité rapide, tout va à l'essentiel. L'ensemble est servi par une bonne dose de high-tech et une construction sans reproche.

En navigation

Il se manoeuvre à deux doigts

> **Les J sont des voiliers à part** dans le paysage des bateaux de croisière. Dessiné par l'Américain Rodney Johnstone, le J 120 s'inspire en droite ligne des J 24, J 80 et autres J 105 et 109. Avec un franc-bord et une largeur inférieure à la moyenne, il se caractérise également par un long rouf étroit, un vaste cockpit et un gréement puissant, sans oublier l'incorruptible bout-dehors rétractable supportant les 165 m² du spi asymétrique. Le J 120 est construit en France aux Sables-d'Olonne par J Composite en stratifié par infusion et intègre quelques modifications par rapport au modèle US, principalement au niveau des emména-

gements: l'orme très clair, de plus en plus rare, est abandonné au profit de l'acajou ou du formica stratifié blanc, la descente est encadrée par deux panneaux à la place d'une échelle Inox et la cuisinière prend la place du frigo.

> **Un plan de pont efficace.** L'essentiel des manoeuvres revient au cockpit, les drisses et les prises de ris sont réparties sur le rouf, de chaque côté de la descente, servies par une série de coinces et par deux winches. Les réglages des chariots d'écoutes de foc, le bout de l'enrouleur de génois et ceux du bout-dehors revenant sur les côtés du rouf. L'imposante grand-voile est entièrement

lattée, la barre d'écoute est fixée juste devant la colonne de barre et l'écoute revient sur un winch manoeuvrable par le barreur, de même que les palans de réglage du chariot. Les écoutes de génois sont reprises sur deux gros winches sur les plats-bords. Le mât à deux étages de barres de flèche poussantes est en carbone (en option: 22 705 €, 148 935 F), il se cintre à la demande à l'aide du puissant pataras hydraulique.

> **Un près très serré.** La grand-voile bordée dans l'axe et le génois à grand recouvrement offrent un cap très serré, appuyés par une carène équilibrée et des appendices profonds et profilés. Dans la



Le barreur dispose de tous les réglages de la grand-voile sous la main.

Le gréement très rentré autorise un près serré. On remarque aussi la largeur des passavants.

les +

Simplicité des manoeuvres.
Équilibre à la barre.
Performances.

les -

Domage que le mât carbone soit en option.





petite brise de la rade de Toulon, nous filons 6 nœuds au près avec 8 nœuds de vent réel, à 28° du vent apparent. La barre est précise et douce et son grand diamètre permet au barreur de se placer à son gré au vent ou sous le vent, avec toujours les penons du génois sous les yeux. L'équilibre constaté sur notre bateau d'essai était considérablement amélioré par la présence du mât carbone, et par la possibilité de travailler efficacement la grand-voile en fonction des conditions de vent et de mer.

> **L'aisance au portant.** L'immense spi asymétrique de 165 m² est un véritable turbo. Amuré sur le bout-dehors rétractable, il laisse présager un potentiel surprenant dans la brise tout en restant maîtrisable. Les empannages sont faciles dans le faible vent que nous rencontrons et le skipper du bateau, qui l'a barré pendant de rudes régates de brise, nous a affirmé le tenir avec autant de facilité dans des conditions musclées. L'impression générale qui ressort des bords de largue est la facilité et l'aisance.

> **En équipage réduit.** Le J 120 est avant tout un bateau de croisière conçu pour être manœuvré en équipage réduit. Le chantier ne fournit pas les voiles, laissant le choix de la garde-robe, avec comme configuration en croisière la

grand-voile et un solent. L'accastillage largement dimensionné réduit les efforts pour border les voiles et, le bateau se contrôlant parfaitement sous grand-voile seule, cela offre l'avantage de laisser passer un grain en roulant le solent.

Tout dessus
Par une petite brise estivale, le J120 dévoile ses atouts : l'équilibre, la puissance et l'élégance.



L'immense spi asymétrique, pour impressionnant qu'il soit, reste très facilement maîtrisable.



La cabine avant offre beaucoup d'espace et de nombreux rangements.



La cuisine en L est utilisable dans n'importe quelle condition de mer. La cuisinière est maintenant à la place du frigo.

Vie à bord

Confortable à la mer

> **La notion de confort** en bateau ne tient pas qu'à l'épaisseur des coussins ou au nombre d'équipements domestiques. L'ergonomie des aménagements et le comportement marin en sont aussi une composante indissociable. Un croiseur qui va vite dans toutes les conditions de mer et de vent, dans une réelle sécurité, est un voilier confortable.

> **Les aménagements** comportent une cabine arrière double sur tribord, et une vaste cabine double avant avec salle d'eau indépendante. Chaque cabine a

la hauteur sous barrots et des rangements suffisants. Une porte dans la cloison arrière bâbord donne accès à la soute située sous les bancs du cockpit.

> **La sobriété du carré.** Table à cartes à tribord, cuisine en L à bâbord, la distribution des volumes est des plus classiques. Une demi-cloison les sépare des deux banquettes en vis-à-vis du carré, séparées par une table fixe à deux abat-tants. Cette disposition mérite un coup

d'œil plus approfondi. La disposition de la cuisine permet de se caler quel que soit le bord. Elle dispose de l'essentiel – frigo, four double évier et eau sous pression – et d'un nombre suffisant de placards et d'équipets.

> **La table à cartes** est de format demi-aigle. Des fargues empêchent toute chute d'objet et un profond équipet au-dessous du tableau électrique permet de ranger le nécessaire. Le siège galbé du navigateur abrite la batterie de service et les coupe-circuit.

les +

Emménagements très pratiques à la mer.

les -

Une sobriété à laquelle les plaisanciers ne sont plus habitués.

Les points forts

Descriptif	J 120
Architecte	Rod Johnstone (USA)
Constructeur	J Composite (France)
Longueur coque	12,20 m
Maitre bau	3,65 m
Tirant d'eau	2,15/1,80 m
Déplacement	6,5 t
Lest	2,75 t
Voilure au près	72,50 m ²
Spi asymétrique	165 m ²
Cabine/couchage	2/8
Motorisation	28 ou 38 ch
Prix avec 28 ch	209 683 € (1 375 430 F)

Le gréement

A deux étages de barres de flèche, il ne nécessite pas de bastaques. Le mât carbone est proposé en option.

La coque

Moulée sous infusion d'une seule pièce en sandwich, avec un traitement anti-osmose, le chantier la garantit cinq ans.

La quille

Le lest en plomb est boulonné dans une amorce de quille moulée avec la coque, puis stratifié et enduit.

Les voiles

Le bateau est parfaitement manœuvrable sous grand-voile seule. Les voiles ne sont pas fournies par le chantier. Le spi est quasi indispensable.

Le bout-dehors

Rétractable et en carbone, il se manœuvre du cockpit





La sobriété voulue des emménagements peut surprendre mais reste très efficace à la mer.

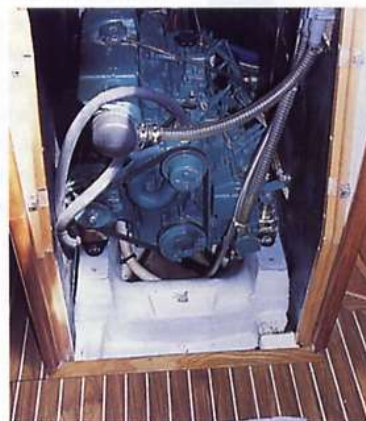
> **Des couchettes de mer.** Le dossier des banquettes du carré se relève et se transforme sur chaque bord en couchette de mer, fixée au plafond par des palans réglables, qui garantissent l'horizontalité au dormeur quel que soit l'angle de gîte. Cela porte à quatre le nombre de vraies couchettes (simples) dans le carré. En option, ces couchettes supérieures peuvent être remplacées par des placards et une bibliothèque.

> **Les rangements du carré** se situent derrière ces dossiers et sous une partie des banquettes. L'essentiel du volume étant occupé par les réservoirs. En soulevant les planchers en teck, nous découvrons un profond puisard où est placée la pompe de cale.

> **La cabine propriétaire.** Située à l'avant, la couchette double est montée sur un bat-flanc important abritant des coffres dont les panneaux sont fixés par des charnières. Une sorte de couloir entre la cloison avant et le lit laisse beaucoup d'espace pour se mouvoir. Une porte donne un accès direct à la salle d'eau dotée d'une douche. Une grande penderie et de nombreux placards abritent sans sourcilier tous les effets personnels. Un panneau de pont et deux hublots de rouf apportent lumière et air ■



La table à cartes est bien agencée, il manque peut-être une bibliothèque.



Le moteur de 28 ch est amplement suffisant pour déhaler les six tonnes et demie du J 120.



La soute du cockpit est également accessible de l'intérieur par la porte de la cloison arrière bâbord.

Le bilan

> En navigation

Voilure	⚓ ⚓ ⚓ ⚓
Manceuvres	⚓ ⚓ ⚓ ⚓
Comportement	⚓ ⚓ ⚓ ⚓
Performances	⚓ ⚓ ⚓ ⚓

> Vie à bord

Cockpit	⚓ ⚓ ⚓ ⚓
Carré	⚓ ⚓ ⚓ ⚓
Cabines	⚓ ⚓ ⚓ ⚓

Le choix de naviguer sur un J 120 n'est jamais le fait du hasard et les propriétaires actuels ont tous un large passé maritime derrière eux. A notre avis, ce bateau représente la parfaite synthèse entre le classicisme et la modernité. Un voilier est fait pour marcher vite à la voile en toute sécurité et c'est une notion qui se raréfie. La construction est d'une robustesse à toute épreuve, un élément qui permet de partir loin dans la sérénité. En résumé, le J 120 est presque le bateau idéal.

