



JPK Composites

France

Prix version de base : 85 669 € (561 952 F)

Longueur coque : 9,60 m

Taillé pour la brise

Ce joli 33 pieds typé pour le large et affectionnant la brise a révélé des qualités marines peu communes et des performances redoutables.

PAR DOMINIC BOURGEOIS

Sous spi dans la brise, on retrouve les sensations d'un Mini-Transat, en frisant les 20 nœuds au large.



O n a rarement l'occasion de tester un voilier dans des conditions aussi ventées, au plus fort d'un front orageux : pas une voile à l'horizon entre Lorient et Groix, 30-35 nœuds d'ouest établis, rafales à près de 40 nœuds, mer très formée avec trois mètres de creux et courant de mi-marée montante de coefficient 90.

Certaines vagues déferlaient à l'approche des hauts-fonds ! Dans ces conditions, le comportement du JPK 960 avait de quoi convaincre tout prétendant à une traversée de l'Atlantique : sous grand-voile à un ris et solent, il gîtait bien un peu trop dans les rafales, mais la carène passait superbement dans la mer, sans taper, la vitesse restait très constante malgré les coups de gîte (5,6 à

Navigation

Sensation sécurité

Essayé avec une météo très musclée, le JPK 960 ne peut que procurer un sentiment de sécurité par ses qualités marines.

Rien ne semblait pré-disposer Jean-Pierre Kalder à construire des voiliers de course-croisière: concepteur-shapper de planche à voile reconnu, il détient le record de vitesse et vient de réaliser la planche de Raphaëlla de Gouvello pour sa traversée du Pacifique. Fabricant de pièces pour les multis Orma (*Groupama 2*), il a le secret des techniques sophistiquées qu'il a appliquées sur son premier

Grâce à son fort rapport de lest, ce 33 pieds tient la toile longtemps dans la brise.

voilier: sandwich balsa sous infusion et tissus quadri-axiaux, contremoulages à profusion, *crash-box* d'étrave... La construction soignée offre une forte rigidité, renforcée par un pont arrondi (bouge et tonture) pour un effet structure en œuf. L'ergonomie du pont est l'autre point fort du JPK: équipage toujours très bien calé au vent, dans le cockpit comme dans les filières, organisation en

deux zones qui permet à un solitaire de régler sa grand-voile et sa voile d'avant grâce au recul des winches et à leur centrage dans le cockpit. Le plan de pont est très simple avec le retour des manœuvres de mât sur les winches de rouf et des réas à plat pour renvoyer sur un bord ou l'autre. L'accastillage est à la hauteur, tel le palan fin de grand-voile ou le pataras puissant en cascade. →

Le rappel dans les filières est très agréable grâce à l'absence de rail de fargue.

6,2 nœuds), le cap permettait de remonter à 45° du vent, malgré le courant traversier défavorable. Bref, avec un retour au débridé travers à la lame puis un bon large dans un vent mollissant, qui propulsait tout de même ce racer de 33 pieds à plus de 14 nœuds sous voilure très raisonnable, cet essai ne pouvait que conforter notre impression après ses résultats dans les courses d'avant-saison (vainqueur de l'Obelix Trophy): le JPK adore la brise. Non seulement il marche comme un avion, mais il atomise ses concurrents, pourtant plus grands de trois bons pieds! Une fois quelques petits détails de conception résolus, ce racer devrait faire un carton lors d'une transat comme la Transquadra et continuer à jouer les trouble-fête lors des régates IRC. A découvrir! ■

Photos: B. Leglatin



Spécial essai

J'ai barré le JPK 960

Au près

★★★★★

Avec un rapport de lest de 42 %, la carène est armée pour affronter la brise. Étroite à la flottaison, elle prend vite du volume sur ces formes arrière afin de conserver la symétrie de la carène à la gîte. Un excellent point pour avoir de l'appui lorsque le vent souffle en rafales et ne pas jouer exagérément sur la barre. Super raideur à la toile et bon équilibre, des éléments forts quand la brise devient coup de vent. Rien à redire côté cockpit: les cale-pieds du barreur et du régleur de grand-voile sont efficaces (même avec 50° de gîte), les banquettes confortables et les hiloires arrondies très efficaces pour l'équipier au rappel. La position dans les filières est agréable grâce à l'ab-

UN BARREUR COMBLÉ: jolie barre en forme de raquette et bons cale-pieds.



sence de rail de fargue, remplacé par un petit moulage servant de cale-pied et de siège (comme sur les Jod 35). Au niveau des performances, arriver à faire du près contre le courant avec des rafales à 40 nœuds est suffisamment convaincant, surtout quand la vitesse moyenne dépasse 5,8 nœuds.

Au large

★★★★★

Le débridé à 60° du vent a montré que les doubles safrans rendaient la barre un peu lourde, probablement pour une question de compensation facile à résoudre. Les deux safrans ont permis d'intégrer le bib dans le tableau arrière, et surtout d'augmenter la stabilité de route et le contrôle du bateau, même si le rayon de giration est un peu grand pour manœuvrer au port. Au large, un petit coup de barre sur une bonne vague et le JPK met le turbo: plus de 13 nœuds sous un ris et solent, dans une brise de 25 nœuds. Avec un équipage plus étoffé, le spi asymétrique – un bout-dehors est intégré dans l'étrave – aurait permis de retrouver les sensations d'un Mini-Transat en frisant les 20 nœuds...

Bilan navigation

★★★★★

A l'intérieur

Le strict nécessaire

Tous les éléments intérieurs sont contremoulés et stratifiés aux bordés pour rigidifier la structure et faciliter l'entretien. Les deux très grands hublots de rouf sont conçus pour donner un maximum de lumière et offrir une vue quasi panoramique permettant de faire sa nav de l'intérieur. Enfin, la zone technique à tribord intègre un mini-cabinet de toilette, un WC et accueille les voiles et le matériel sur une couchette cadre, avec accès par le capot du cockpit (doté d'un excellent antidérapant en grip de planche). Pas d'eau chaude sous pression, ni de climatisation: l'essentiel pour un maximum de fonctionnalité sans alourdir ni complexifier le bateau.

Cabines

★★★★☆

Si la couchette de la cabine arrière (2 x 1,50 m) est agréablement éclairée par un hublot dans le tableau arrière, la porte est étroite (35 cm). Le chantier doit l'augmenter d'au moins 5 cm. Idem pour l'entrée de la zone technique. Les rangements sont présents avec un grand meuble contremoulé. A l'avant, la cabine est un lit clos (2 x 1,50 m) bien adapté pour des enfants. Deux équipiers peuvent aussi dormir sur les banquettes du carré (1,90 x 0,57 m) équipées de toiles anti-roulis.

Carré-cuisine

★★★★☆

1,80 m au pied de la descente, 1,65 m au niveau du mât, la hauteur sous barrots est un peu juste pour les grands gabarits



BEAUCOUP DE LUMIÈRE à l'intérieur mais peu d'aération, faute de hublots ouvrants.

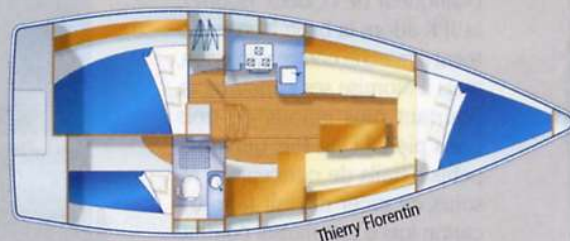
mais la circulation aisée entre les différentes zones. Le carré peut accueillir sept personnes et les rangements suffisent pour une croisière côtière en équipage ou une transat en solitaire. Le coin navigation est spacieux – nous regrettons juste l'absence de siège – et la cuisine dispose des éléments de base pour assurer des repas chauds en mer.



LA ZONE TECHNIQUE à tribord regroupe, un lavabo, un WC et une couchette pour le stockage des voiles.

Bilan intérieur

★★★★☆



DES EMMÉNAGEMENTS ASSEZ SOMMAIRES, mais suffisants pour coucher sept personnes.



LE COCKPIT est particulièrement ergonomique avec ses winches de génois rentrés et ses grandes hiloires.

Comme sur un monotype, le JPK 960 privilégie la fonctionnalité et la facilité de circulation par rapport au confort au port.



L'ABSENCE DE CLOISON devant le pied de mât donne de l'espace et a permis d'installer un lit clos à l'avant.

LE ROUF TRÈS ARRONDI offre une vision quasi-panoramique par les immenses hublots en forme de goutte d'eau.

Photos Dominic Bourgeois



LA CUISINE est équipée du strict nécessaire pour une course hauturière ou une croisière côtière.

LA PORTE TRÈS ÉTROITE de la cabine arrière, à droite de la descente, doit être élargie.

UNE FORTE RAIDEUR À LA TOILE

malgré une carène étroite à la flottaison, grâce au lest et à la surface de voile modérée.



Thierry Florentin

JPK 960

Fiche technique

Architecte	Jacques Valer
Constructeur	JPK Composites
Matériaux	sandwich verre-balsa
Longueur coque	9,60 m
Flottaison	8,60 m
Maître bau	3,48 m
Tirant d'eau	1,95 m
Déplacement léger	3 300 kg
Lest	1 400 kg
Couchettes	4/9
Grand-voile/génois	32/24 m ²
Spinnaker	90 m ²
Capacité eau/gazole	80/35 litres
Pris de base	85 669 €

JPK Composites, ZA de Kerhoas, 56260 Larmor-Plage.
Tél. : 0297838907. JPK.Composites@wanadoo.fr

Conclusion

Malgré sa taille, le JPK 960 court en IRC contre des voiliers tels que les First 36.7, J 109, X 362... et il arrive à les tenir en temps réel, voire à les battre en compensé dès que la brise dépasse 18 à 20 nœuds. Ses qualités marines montrent qu'il est armé pour traverser l'Atlantique. La sobriété des aménagements n'entame en rien leur fonctionnalité mais le JPK est davantage destiné à la course hauturière qu'aux mouillages forains.

Bien vu

- Le plan de pont très ergonomique.
- L'excellente luminosité intérieure.

Mal vu

- La fermeté de la barre.
- L'ouverture réduite des portes.

Notre avis ★★★★★☆