

JPB 35 Cool Tranquille!

Un FIFTY
TRÈS FACILE
À MANŒVRER
ET PLAISANT
À LA BARRE.

Ce JPB 35 au mât et à la quille un peu rognés se veut support de croisière idéal, pas un boulet! Jean-Pierre Brouns s'est attaché à dessiner un voilier facile à manœuvrer sous voiles et au port, capable d'étaler un bon coup de vent de face grâce à son puissant moteur. Le faible tirant d'eau et le matériau utilisé, le Strongall, autorisent toutes les escapades. À la cool.

Texte et photos EMMANUEL VAN DETH

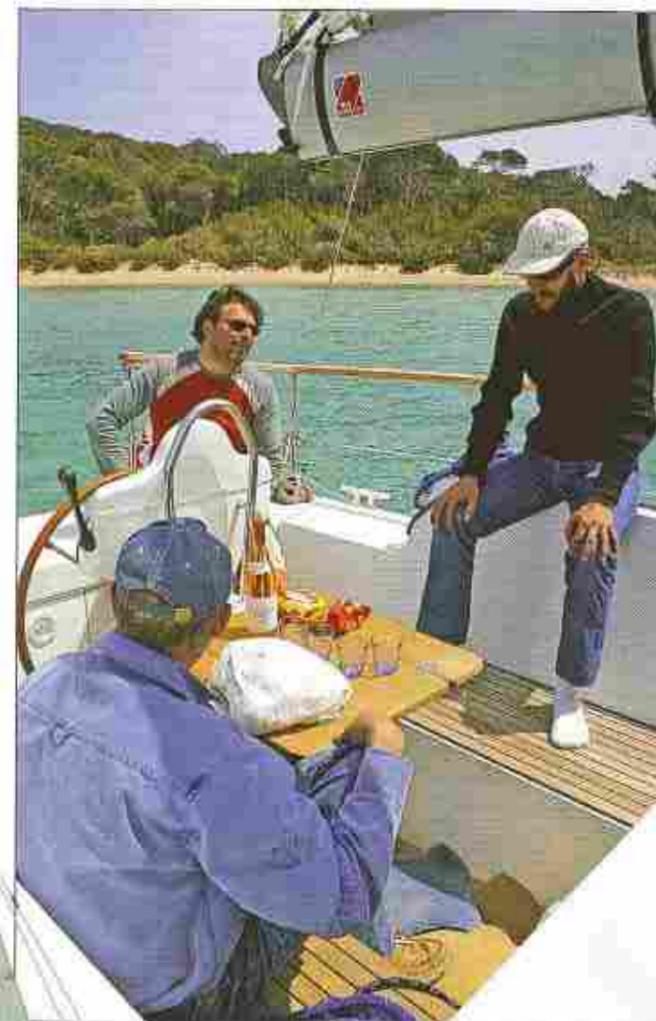
Carène à simple bouchain et rouf rétro pour le JPB 35, décliné ici dans sa version la plus décontractée. Sous son look bon enfant qui ne plaira pas à tout le monde, l'engin est solide: il est construit par le chantier Méta en Strongall, c'est-à-dire en aluminium épais. Pas de structures, pas de lisses ni membrures. La coque est autoporteuse et quasi indestructible. Un argument rassurant en croisière hauturière pour une construction qui a le mérite de réduire les coûts (moins de main d'œuvre) et de laisser une grande liberté aux aménagements. Seul bémol: le poids, sensiblement plus lourd que celui d'une coque classique. Pas un problème pour le JPB 35 Cool, qui ne prétend pas en découdre en régate. Le programme est en effet tout autre. Il s'agit de musarder au gré du

vent et des envies du skipper, de remonter les rivières ou encore de s'échouer sur une grève abritée... en père peinard.

Dès les premières manœuvres pour sortir le bateau du port, le propulseur d'étrave annonce la couleur: impossible de se rater! Rarement proposé sur des unités de 35 pieds, il permet de se placer entre deux traques avec une précision diabolique. Cohérent avec le cahier des charges, le propulseur est une aide précieuse surtout en marche arrière, mais pas indispensable. Le puissant moteur de 75 Ch, une fois dépassé la zone des 300 mètres, peut enfin prendre ses tours. La vitesse de croisière s'établit à 8 nœuds. Manette à fond, le speedo atteint 9 nœuds. Pas mal pour un voilier de 6,6 tonnes en charge!

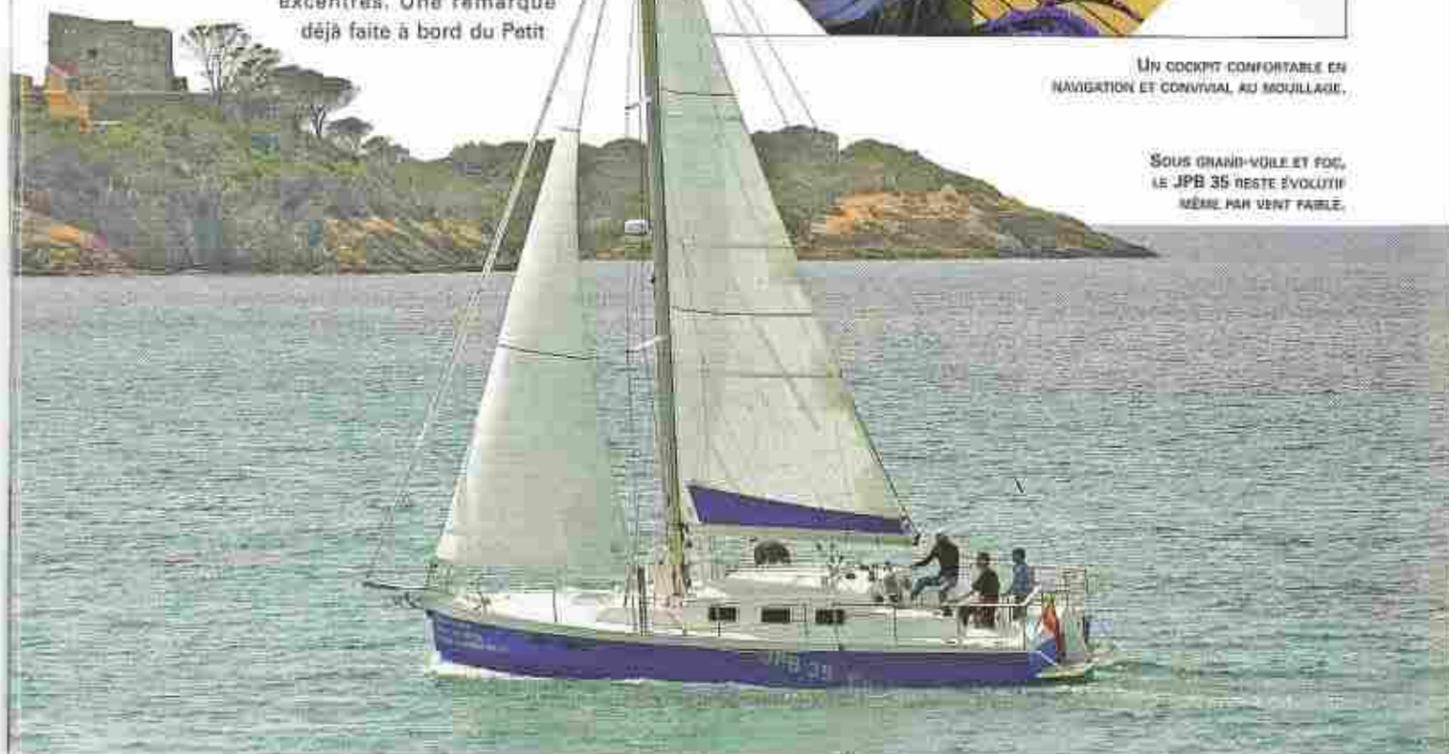
Rapide au moteur, pas ridicule sous voiles

Au calme blanc succède la brise thermique qui montera doucement en puissance l'après-midi. Nous nous contenterons d'abord des 4 ou 5 nœuds de vent pour établir grand-voile et gennaker. Ce dernier est amuré sur un robuste bout-dehors non amovible en bois massif. Les manœuvres ne reviennent pas toutes au cockpit: drisses et bosses de ris restent fidèles au pied de mât. Bravo justement pour les deux balcons de mât, parfaits pour se caler. Le rail de grand-voile, fixé sur le rouf, voit son palan d'écoute renvoyé sur deux winches bien centrés. La surface des voiles, volontairement limitée, réduit bien sûr les efforts physiques de l'équipage. C'est pourtant la surprise: le JPB n'a rien d'un fifty nonchalant. Grâce à son puissant gennaker, il allonge sans peine la foulée. Sans être une bête de petits airs, ce 35 pieds en alu montre de bonnes dispositions sous voiles malgré son faible tirant d'eau et son gréement ramassé. Impression confirmée quand le JPB tire des bords sous petit foc au ras des cailloux. Ce gréement de « faux cotre » (le gennaker n'est pas monté sur un étai fixe) est évidemment parfait pour économiser ses voiles. Une fois la brise établie, la raideur à la toile reste satisfaisante et la vitesse toujours bonne. La barre à roue, malheureusement un peu trop basse, offre de bonnes sensations. La console supporte aussi les commandes du moteur et du propulseur, sans oublier les répéteurs des instruments. Ce flatteur bilan sous voiles doit cependant être tempéré par les modestes performances du bateau au près. La dérive est sensible, de l'ordre de 6 à 7°, et le cap moyen en raison des points de tire des voiles d'avant très excentrés. Une remarque déjà faite à bord du Petit



Un cockpit confortable en navigation et convivial au mouillage.

Sous grand-voile et foc, le JPB 35 reste évolutif même par vent faible.



Les propriétaires

Maria et Pierre



Pierre est grec et médecin. Maria est espagnole et pharmacienne. Tous deux résident en Suisse. Pendant une dizaine d'années, sur leur modeste Edel 600, ils ont caboté sur le lac Léman. Mais Pierre, qui a longtemps vécu au Pirée, port d'Athènes, a la nostalgie du pays. L'obtention d'une place au port sera l'élément déclencheur. Le couple cherche alors un voilier de voyage en aluminium.

Garcia et Alubat sont approchés, mais c'est Méta qui est retenu. Le chantier de Tarare, loin de la mer, présente l'avantage d'être près de la Suisse! Pierre et Maria ont pris un congé sabbatique. Ils se sont donné un an pour flâner en Méditerranée. Ensuite, leur JPB 35 Cool se tiendra prêt pour des escapades dans les îles grecques et en Turquie.

Monde (voir essai dans LN 390), mais moins gênante ici car la carène, avec sa quille longue et peu profonde, n'est pas du tout conçue pour pointer.

Impossible, quand on rejoint Porquerolles et ses criques enchanteuses, de ne pas profiter d'un mouillage par quelques mètres d'eau turquoise! Le puissant davier double inspire confiance et le guindeau à tête horizontale est efficace. Nous profitons de la plage arrière rapportée, remarquons l'astucieuse poignée qui coiffe le safran extérieur. Le cockpit, très convivial grâce à sa table pliante, est plutôt réussi avec ses hiloires à deux niveaux et son grand coffre arrière. Bon point également pour les rambardes en bois qui le ceinturent et pour le bastingage inox, façon Amel, qui se poursuit jusqu'au balcon avant. Les déplacements vers l'étrava, sur des passavants un peu étroits, y gagnent en sécurité. Le cale-pied - un tube soudé - devra être ajouré par endroits afin qu'il ne retienne pas l'eau. Les nombreuses surfaces planes (plage avant, mais surtout le rouf) sont une invite irrésistible au farniente.

Facile et convivial!

La descente, quant à elle, est fermée par trois panneaux en CP coulissants. Problème: les semelles de l'équipage ne manqueront pas d'abîmer le bois car les chants sont très exposés. Une bonne idée à condition d'opter pour un autre matériau plus résistant. L'absence de capot coulissant sur le rouf est bien moins gênante que sur le Petit Monde. Une robuste main courante en inox facilite l'accès quand la gîte est de la partie. Les deux marches, larges et bien disposées, se démontent rapidement pour accéder au moteur. À l'intérieur, on est surpris par la luminosité que dispensent les nombreux hublots. Tous sont ouverts et quasi verticaux, garantissant une excellente aération même par temps humide. L'ambiance est plaisante mais

souffre d'une impression d'étroitesse, confirmée par de nombreuses mesures. L'explication est assez simple: tout le volume disponible sous les passavants de ce voilier, au départ pas très large, est occupé par des équipets. La capacité de rangement est, de fait, très importante. La patte du chantier Olbia, qui a pris en charge tous les aménagements, est bien visible. On retrouve en effet les plateaux en hêtre et les vaigrages blancs en Komacell, déjà vus sur le Foxy 40 et le Petit Monde. La hauteur sous barrot est respectable: 1,92 mètre au pied de la descente. Corollaire: les hublots frontaux sont si hauts qu'il est impossible, à moins d'être très grand, d'apercevoir la ligne d'horizon. La table à cartes, à

BIEN PROTÉGÉ, L'ÉQUIPAGE NAVIGUE DÉCONTRACTÉ.



LES EMMÉNAGEMENTS SONT LUMINEUX MAIS CHERCHÉS EN L'ANCIEN.

tribord, offre un grand plateau de 94 x 64 cm malheureusement dénué de fargues. Les instruments sont bien placés, face au navigateur, sur une cloison (pas assez rigide, elle mériterait un échantillonnage supérieur) alors que l'imposant tableau électrique monté sur charnières prend place le long du bordé. Un regret: le dossier en bois, trop court, meurtrit le dos. L'intention de départ est louable: puisqu'il s'agissait de ne pas limiter l'accès à la soute arrière. Un appui-tête amovible de siège de voiture serait mieux adapté.

Des aménagements clairs mais étriqués

Les prises et mains courantes ne sont pas très nombreuses mais suffisantes pour progresser même par forte gîte. À bâbord, le carré surélevé profite de deux entrées et ne gêne en rien la circulation. La différence de niveau abrite la cave du bord, alors que réservoirs et batteries sont parfaitement centrés et accessibles sous les planchers. La table, qui mesure 1,22 x 0,50 m, peut être abaissée pour constituer une couchette d'appoint. Avec ses 2 x 0,94 m, elle est trop juste pour deux et trahit le manque de profondeur de ce carré. Deux détails faciles à corriger: des hublots de coque permettraient aux convives de voir la mer et, à l'image de la table à cartes, des fargues seraient les bienvenues. À tribord, la cuisine américaine s'étend sur près de 2 mètres. Une configuration loin d'être idéale en mer, mais rien ne manque: le cuisinot peut compter sur deux grands éviers, une cuisinière sur cardan avec barre de protection, un réfrigérateur et de très nombreux rangements. De part et d'autre de l'épontille sont aménagés le local douche et les WC. Un passage trop étroit (38,5 cm) conduit à la cabine avant, la plus confortable du bord... au port ou au mouillage. Enfin des dimensions généreuses: 2 mètres de longueur, 1,72 mètre de largeur à la tête et

La revue de détail

PLAN DE PONT
LES CADÈNES BIEN ECARTÉES N'ENTRAVENT PAS LES DÉPLACEMENTS EN DÉPIT DES PASSAVANTS PAS TRÈS LARGES. LE BASTINGAGE INOX APPORTE UNE RÉELLE SÉCURITÉ. LE PIED DE MÂT, POSÉ AU MILIEU DU PREMIER ÉTAGE DU ROUF, RESTE UN LIEU DE MANŒUVRE ENCADRÉ PAR DEUX ROBUSTES BALCONS.



POSTE DE BARRE
LA BARRE À ROUE DE PETIT DIAMÈTRE, UN PEU TROP BASSE, NE GÈNE PAS LA CIRCULATION DANS LE COCKPIT. LA CONSOLE SUPPORTE LES INSTRUMENTS ET LES COMMANDES MOTEUR. LE COMPAS EST IDÉALEMENT PLACÉ EN HAUT ET AU CENTRE. L'ARCEAU INOX EST BIEN UTILE MAIS TRAIT UN LÉGER MANQUE DE TENUE DE L'ENSEMBLE.



PLAGE AVANT
ELLE EST BIEN DÉGAGÉE ET SES DEUX DAVIERS SONT ROBUSTES. LE BOUT-DEHORS, TOUT COMME LE TAMBOUR DE L'ENROULEUR SURELEVÉ, NE GÈNE PAS LE PASSAGE DE LA CHÂNE ET DE L'ANCRE. LES TAQUETS, À RAS DE LA COQUE, SONT IDÉALEMENT PLACÉS.



PLATEFORME ARRIÈRE
PRATIQUE, CETTE PLATEFORME RAPPORTÉE EST DÉCOUPÉE POUR ASSURER UN DÉBATTEMENT SUFFISANT AU SAFRAN EXTÉRIEUR. LA POIGNÉE EST ASTUCIEUSE, MAIS IL MANQUE UNE MARCHÉ POUR FACILITER L'ACCÈS ET SURTOUT UNE ÉCHELLE DE BAIN.





encore 82 cm aux pieds. En mer, il faudra se contenter de la cabine arrière. Avec son matelas de 2 x 0,90 m, elle est parfaite pour un dormeur, mais trop étroite pour un couple. Au large, à condition d'installer une toile anti-roulis dans le carré, on ne dispose donc que de deux couchages « tout temps ».

Un look atypique, une solidité à toute épreuve, une facilité de manœuvre étonnante mais des aménagements qui manquent d'aisance... Tel est le bilan contrasté du JPB 35 Cool, qui a le mérite de revisiter le concept, qu'on croyait disparu sous nos latitudes, du fifty moderne.

CARACTÉRISTIQUES

Longueur de coque	10,70 m
Longueur à la flottaison	10,38 m
Bau maxi	3,38 m
Tirant d'eau	1,11 m
Poids lège	5,70 t
Lest	2,10 t
Surface grand-voile	24,00 m ²
Surface foc	23,00 m ²
Surface gennaker	50,00 m ²

VITESSE DE CROISIÈRE AU MOTEUR :
8 Nœuds. DE QUOI AGRANDIR LE RAYON D'ACTION.

Puissance moteur	50 à 75 Ch
Catégorie de conception	A
Capacité eau douce	480 l
Capacité gazole	300 l
Matériau	aluminium
Chantier	Méta/Dibia
Architecte	Jean-Pierre Brouns
Prix coque nue TTC	
à partir de	56 810 €

La revue de détail

CABINES

LA CABINE AVANT EST LA PLUS SPACIEUSE ET RICHE EN RANGEMENTS, MAIS INUTILISABLE EN MER. ELLE PROFITE D'UN HUBLOT DE COQUE BIEN AGRÉABLE. DOMMAGE QUE LE CARRÉ ET LA DEUXIÈME CABINE

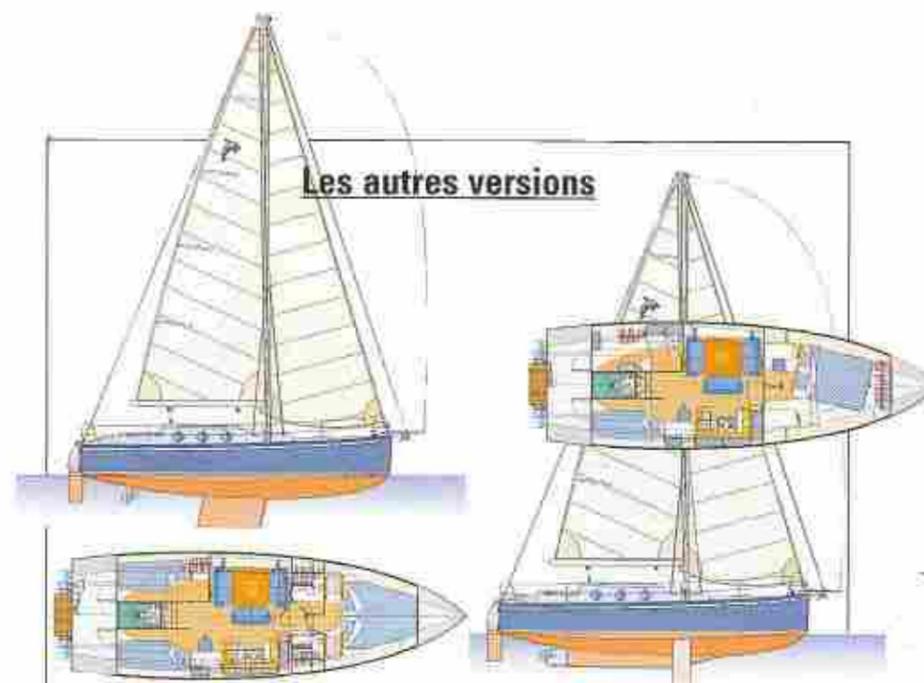
N'EN PROFITENT PAS. À L'ARRIÈRE, LA COUCHETTE EST TROP ÉTROITE POUR QU'UN COUPLE S'Y INSTALLE.

TABLE À CARTES

LE PLATEAU INCLINÉ EST TRÈS AGRÉABLE POUR TRAVAILLER ET CACHE UN BON VOLUME POUR Y GLISSER CARTES ET GUIDES NAUTIQUES, MAIS IL MANQUE DES FARGUES. LES INSTRUMENTS SONT BIEN VISIBLES. BRAVO POUR LE TABLEAU ÉLECTRIQUE SUR CHAÎNIÈRE, IMMÉDIATEMENT ACCESSIBLE.

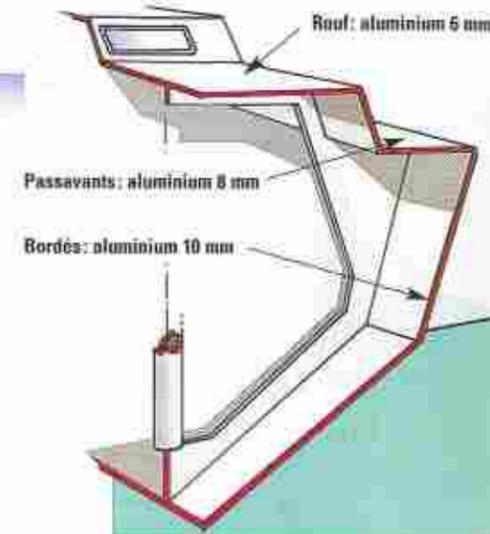
SOUTE ARRIÈRE

DERRIÈRE LA TABLE À CARTES, UN IMPORTANT VOLUME EST PRÉVU POUR STOCKER LES OBJETS ENCOMBRANTS DU BORD. SON ACCÈS, ABSEZ MALAISÉ, SERAIT AMÉLIORÉ PAR UN SIÈGE MOBILE OU AU MOINS UN DOSSIER AMOVIBLE.



Les autres versions

Le JPB 35 se décline, en plus du modèle Cool, en deux autres versions. Le Classic (à gauche) adopte un gréement plus élancé, portant la surface de toile au près de 47 à 60,50 m². Le gennaker gagne, quant à lui, pas moins de 20 m². Autre modification : la quille longue est abandonnée au profit d'une quille profonde portant le tirant d'eau à 1,74 mètre. Le Fun (à droite) est un hybride du Cool et du Classic : il conserve la quille longue du premier et emprunte le gréement du second tout en adoptant deux dérives latérales (1,85 mètre de tirant d'eau en position basse) pour améliorer le cap au près. Jean-Pierre Brouns propose également deux autres plans d'emménagements. Dans les deux cas, le carré gagne en profondeur, tout comme la cuisine, et la navigation s'effectue travers à la route. On peut profiter, en sacrifiant la soute, d'une immense cabine avant en repoussant les toilettes à l'arrière.



CUISINE

À L'AMÉRICAINNE, ELLE S'ÉTEND SUR 2 MÈTRES MAIS N'APPRÉCIE PAS LA GÎTE. TRÈS COMPLÈTE, ELLE ABRITE UNE PROFUSION DE RANGEMENTS ET MÊME UNE MIMICAVE SOUS LE PLANCHER DU CARRÉ.



PANNEAUX DE DESCENTE PAS DE CAPOT SUR LE ROUF, MAIS TROIS PANNEAUX TÉLESCOPIQUES POUR LA DESCENTE. À L'INSTAR DU RM 1200, CES PORTES PRÊTES À L'EMPLOI SONT PRATIQUES ET PERMETTENT D'ABAISSE LE SEUIL DE PRÈS DE 20 CM. L'EMPLOI DU CP POUR DES ÉLÉMENTS SI EXPOSÉS RESTE DISCUTABLE.

