



## ESSAI VOILE

# JP 54: LE RÊVE D'UN COUREUR

*Lorsque Jean-Pierre Dick rêve d'un croiseur, cela conduit forcément à quelque chose d'aussi surprenant qu'exceptionnel. Essai hors normes d'une machine atypique capable de tout.* TEXTE ET PHOTOS EMMANUEL DE TOMA

**P**as question dans ce rêve du moindre compromis entre deux programmes. Loin des jauges et du mouton à cinq pattes appelé course-croisière, le skipper des *Paprec-Virbac* voulait juste un voilier de croisière rapide, très rapide... Mais quelles nuances apportent le JP 54 par rapport aux bateaux de croisière rapide proposés par la plupart des chantiers ? La parole à **Jean-Pierre Dick** : « Aux unités du *Globe Challenge*, il emprunte les formes et la légèreté pour retrouver les joies du surf dans le *Grand Sud* ainsi que la simplicité de manœuvre pour un homme seul. A cela s'ajoutent le soutien d'une hydraulique omniprésente et des emménagements dont la disposition et le stylisme font fi du classicisme qui envahit encore la plupart des voiliers de production. Enfin, le dessin et le façonnage des moindres détails ont fait l'objet d'une étude et d'un souci de perfection rarement égalés. »

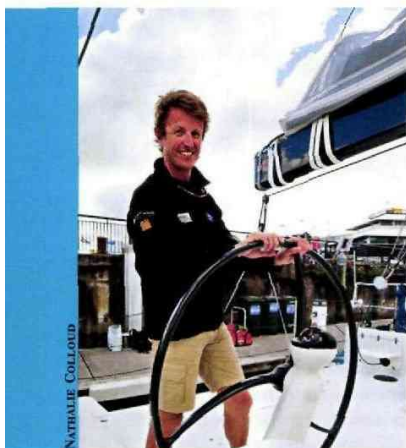
### Carbone à tous les étages

Pour ce qui est de la légèreté, l'architecte du JP 54, Guillaume Verdier, spécialiste des 60 pieds Imoca, sait exactement comment et à quel prix on peut chasser le poids sans mettre en cause la solidité du bateau. C'est lui seul qui fait tous les calculs de structure. Nombre de chantiers font d'office appel au carbone pour de tels bateaux. Cependant, ce coûteux matériau est le plus souvent destiné à compenser le poids d'emménagements certes allégés mais dont le caractère « traditionnel » pèse malgré tout sur la balance. A bord du JP 54, la disposition et la forme de ces emménagements participent pleinement à la chasse aux kilos superflus.

C'est par infusion dans un moule femelle que la coque en carbone a été moulée au chantier Pachoud Yachts de Tauranga, sur la côte est de la Nouvelle-Zélande. De nombreuses lisses et couples viennent ➤



ABSOLUTE DREAMER (NOUVELLE-ZÉLANDE)  
16,45 M - ENTRE 1,5 ET 2 MILLIONS €



NATHALIE COLLOID

### JEAN-PIERRE DICK

#### REPÈRES

- ▼ **2001** : victoire au Tour de France à la voile.
- ▼ **2003** : vainqueur de la Transat Jacques Vabre avec Nicolas Abiven.
- ▼ **2005** : 6<sup>e</sup> du Vendée Globe et vainqueur de la Transat Jacques Vabre avec Loïck Peyron.
- ▼ **2006** : 3<sup>e</sup> de la Route du Rhum.
- ▼ **2008** : vainqueur de la Barcelona Race avec Damian Foxall.
- ▼ **2009** : Vendée Globe, abandon le 52<sup>e</sup> jour pour avarie de safran.





## Paroles de skipper

Philippe Soufflet, qui a convoyé le bateau jusqu'en Méditerranée après sa livraison par cargo en Hollande, s'émerveille de ses capacités et de son confort à la mer. « En Manche, se souvient-il, par 25 nœuds de vent établi, nous avons avalé 75 milles en cinq heures sous solent et deux ris dans la grand-voile, avec plusieurs pointes à 22 nœuds à 60° du vent apparent ! »



■ JP 54



**AVEC PLUS DE 200 M<sup>2</sup> DE TOILE AU PRÈS POUR 9 TONNES, IL FAUDRA APPRENDRE À MAÎTRISER LA BÊTE DANS LA BRISE...**

renforcer la rigidité tandis qu'une porque, elle aussi en carbone monolithique, soutient le mât (carbone) et porte les cadènes.

Carbone donc à tous les étages pour ce JP 54 mais aussi des emménagements extrêmement légers, essentiellement en sandwich nid-d'abeilles, mousse stratifiée ou résine moulée, plus destinés à humaniser l'intérieur d'un voilier de course qu'à plonger les équipiers dans le monde suranné du yachting traditionnel. En résumé, l'intérieur de ce bateau, c'est du jamais vu. Pour cela, Jean-Pierre Dick a fait appel à Stéphanie Marin, une sty-

liste peu au fait de la navigation hauturière. Il s'en explique: « Face à l'inertie des emménagements classiques, nous avons besoin d'un œil neuf qui puisse exprimer son talent de styliste tout en intégrant la nécessité d'alléger au maximum et de faire de chaque détail une aide positive pour l'usager. Selon moi, Stéphanie a parfaitement exploité les volumes tout en respectant notre impitoyable chasse au poids. Les cloisons des cabines avant à lit breton sont en tissu, leurs fermetures en voilage. Des portes ultra-légères donnent accès aux cabines arrière. Les penderies sont fermées

par des réseaux de fil élastique. C'est simple, léger et design, tout en assurant la meilleure aération possible. Enfin, nous avons opté pour une salle d'eau unique. Une vraie pièce dans laquelle on peut prendre une douche sans contorsions. Un dispositif maintient à l'horizontale les toilettes en carbone, quelle que soit la gîte. »

### A l'intérieur: le « Grand Blanc »

Promesse tenue. Cet intérieur n'a rien de comparable sur le marché. Sauf peut-être à bord des Pogo du chantier Structures. Trois marches de descente mènent au « Grand Blanc ». Un véritable puits de lumière occupé de meubles stylisés en résine et ceinturé de banquettes en patchwork de coussins gris clair du meilleur effet. Il faut reconnaître que cet intérieur dépourvu de tout contremouillage a de quoi séduire le plus blasé des plaisanciers.

Mais on ne peut passer plus longtemps sous silence la présence du carrousel, un dispositif cher à Jean-Pierre Dick qui en avait équipé son

**Le carrousel et la quille inclinable commandés par le barreur permettent de contrôler la gîte pour de meilleures performances au près.**

Paprec-Virbac 2 pour son deuxième Globe. Il s'agit d'un énorme meuble blanc moulé, stylisé, voire torturé, qui regroupe la cuisine, la table à cartes, les batteries, les réservoirs, les moteurs hydrauliques... bref, tout ce qui pèse lourd. Fixé sur le plancher rond du carré, une quadrature du cercle en somme, et maintenu au plafond par un bras élané, ce bloc se déplace d'un côté à l'autre de la coque à chaque virement de bord. Le barreur appuie sur un bouton, et le plancher (rond) tourne de 180° pour amener cette masse de 600 kg sur le bord au vent. Du coup, la belle table qui lui fait face suit le mouvement, emportant avec elle le couvert des convives assis sur la banquette. L'usage veut que le barreur annonce la manœuvre pour éviter l'effet de surprise...

Cela dit, On n'ose imaginer le travail de mise au point que cela a dû demander, lorsque l'on pense à

## Un chantier aux antipodes

Absolute Dreamer (« rêveur total »), c'est le nom que Jean-Pierre Dick et Luc Talbourdet, deux anciens élèves d'HEC, ont donné à leur écurie de course au large. De cette union sont nés en Nouvelle-Zélande *Virbac-Paprec 1*, *Paprec-Virbac 2* pour la Barcelona World Race en 2007, *Gitana 80* pour Loïc Peyron, le

nouvel *Imoca 60 Virbac-Paprec 3* et, premier bateau de croisière, le JP 54. Pour ce dernier, les fondateurs d'Absolute Dreamer se sont entourés de Guillaume Verdier, architecte, Christian Dumard, project manager, Luc Bartissol, responsable de la construction, et Stéphanie Marin, styliste designer.





1

**1** Le fameux carrousel: le plancher rond du carré tourne au gré des virements pour amener au vent les 600 kg du bloc « cuisine-navigation-batteries-moteurs hydrauliques ». **2** Deux ouvertures stylisées dans la cloison porque mènent aux cabines avant situées de part et d'autre d'une grande salle de bains.



2

tous les tuyaux, les câbles électriques et autres vidanges d'évier qui doivent suivre le mouvement à chaque virement... Nous le verrons sur l'eau, ce dispositif est diablement efficace. Navigation moderne oblige, le virement ne s'accompagne plus de claquements de voiles, de sonneries de winches et de craquements d'espars. Ici, le vrombissement soudain des moteurs hydrau-

liques a pris le relais. C'est le chant du troisième millénaire...

Mais n'est-on pas trop en contact avec la « machinerie » pour se sentir sur un bateau de croisière? Luc Talbourdet nous répond: « Il s'agit d'un pur-sang, non pas assagi mais, disons, bien élevé. Il est important sur un tel voilier d'avoir en permanence sous les yeux et à portée de main tout ce qui permet de la faire

marcher. Regardez au pied de la cloison, sous sa vitre en Plexi, vous pouvez voir le vérin qui agit sur la quille pendulaire. On aurait pu camoufler cela sous des épaisseurs de bois exotiques et de moquette mais, au contraire, nous l'avons voulu visible et accessible pour faciliter au skipper un contrôle permanent des organes vitaux. »

### Le bonheur du près

Le mot est lâché: quille pendulaire. Ce n'est pas une révolution, il y a vingt ans que cela se pratique en course, mais peu de voiliers de croisière en sont pourvus. Rappelons cependant que l'Imagine 53, dessiné par Martin Deffine et construit par le chantier Nouvelle Vague, n'arbore pas moins de deux quilles pendulaires. Cela dit, l'originalité du JP 54 demeure dans l'association quille pendulaire, carrousel et... ballasts. Et oui! 900 litres d'eau du même côté, uniquement pour faciliter l'accès et assurer le confort du mouillage. L'idée mérite d'être saluée. Pour réduire le tirant d'eau de 1 mètre, on donne à la quille son

inclinaison maximale et, pour compenser la gîte que cela induit, on remplit les ballasts sur l'autre bord jusqu'à une parfaite horizontalité du bateau. Bien sûr, cette quille portant à plus de 3 mètres de profondeur un bulbe de près de 3 tonnes ne s'incline pas uniquement pour le confort de l'escale. Une fois affalé le spi asymétrique assurant au portant une vitesse moyenne de 12 à 15 nœuds, les écoute, à portée de main du barreur, sont bordées (winches hydrauliques), le bateau gîte aussitôt en accélérant: une pression sur la commande du carrousel, une autre sur le réglage de quille et la coque se redresse miraculeusement dans un regain d'accélération.

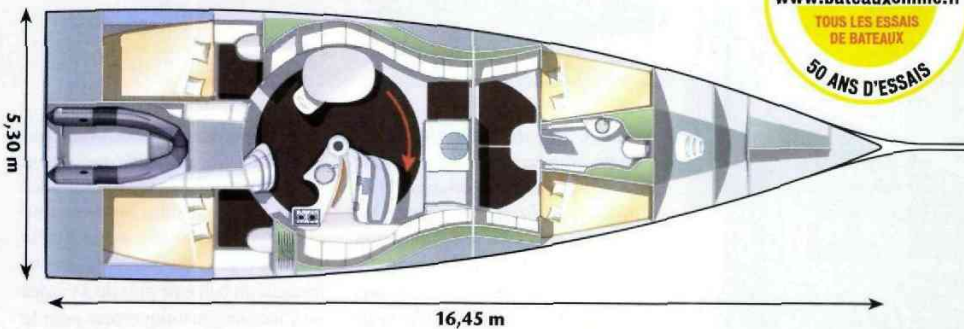
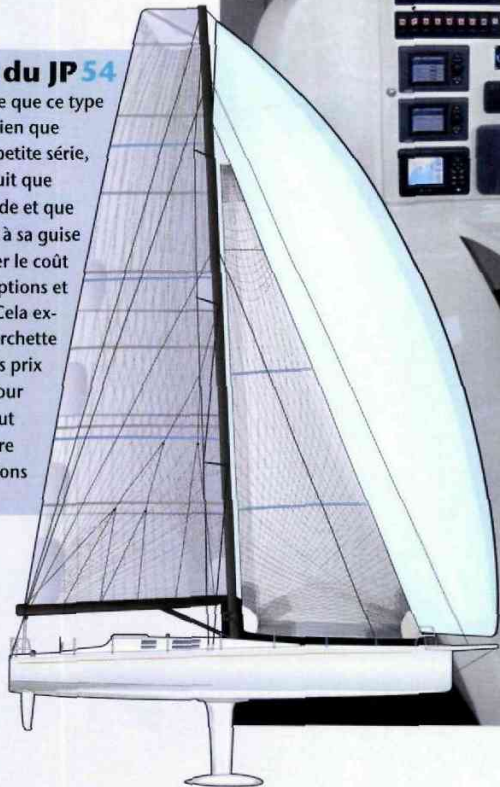
L'effet ne manque pas de surprendre, mais le plus fascinant se produit derrière le tableau. Le sillage habituel d'un voilier lancé à plus de 12 nœuds disparaît soudain pour laisser place à une eau parfaitement lisse qui défile sous la carène comme une surface de glace pure. Dans l'immense cockpit qui bénéficie du maître bau commence alors le ballet des réglages fins qui, au gré des ➤



## ■ ESSAI VOILE

### Le prix du JP 54

Il va sans dire que ce type de bateau, bien que destiné à la petite série, ne se construit que sur commande et que chacun peut à sa guise en faire varier le coût au gré des options et desiderata. Cela explique la fourchette très large des prix annoncés. Pour le JP 54, il faut compter entre 1,5 et 2 millions d'euros.



2000 MODÈLES DISPONIBLES  
COMMANDEZ EN LIGNE  
[www.bateauxonline.fr](http://www.bateauxonline.fr)  
TOUS LES ESSAIS DE BATEAUX  
50 ANS D'ESSAIS

En courbes harmonieuses et ergonomiques, le carrousel moulé offre un espace navigation de rêve au marin du troisième millénaire.

risées, assurant une vitesse optimale. L'angle de quille affiché contre le rouf est de 15°. Au-delà de 20°, la dérive serait excessive.

Pour conclure, le rêve d'un lauréat du Globe, de la Route du Rhum et de la Barcelona Race est-il à la portée du plaisancier moyen ? Luc Talbourdet : « Il faut bien sûr posséder une solide expérience de la voile et, malgré l'apport de l'hydraulique, il convient d'apprendre à le "piloter". Mais ce 54 pieds demeure avant tout un bateau de croisière particulièrement sécurisé. Les bastaques, par exemple, sont plus utilisées pour les réglages que pour une contrainte vitale du mât. Une fois maîtrisé, ce bateau concilie véritablement la griserie des traversées les plus rapides avec l'agrément d'un plan de pont et d'emménagements idéaux pour l'escal. C'était le rêve de Jean-Pierre... »

### LE BILAN

La première impression laissée par ce JP 54 frise la fascination. On ne voit pas tous les jours un voilier marchant au près à 8 nœuds par 7 nœuds de vent réel, puis au bon plein sous gennaker à 8,8 nœuds par 9,6 nœuds de vent. Enfin, l'asymétrie de 320 m<sup>2</sup> nous permet d'atteindre 10 nœuds à 130° d'un vent de 11 nœuds. Cela dit, avec plus de 200 m<sup>2</sup> de toile au près pour 9 tonnes de déplacement, il faudra savoir maîtriser la bête dans la brise ! Bref : à ne pas laisser entre toutes les mains. Peu de critiques, si ce n'est que les drosses de barre gagneraient à être remplacées par une tringlerie plus rigide pour un meilleur toucher de barre. Ce sera fait, nous affirme-t-on. Enfin, à ceux que tant d'hydraulique et d'électricité effraie, nous répondrons que l'on ne peut que faire confiance à la qualité de construction. A ce prix (plus de 1,5 million d'euros), on est en droit de naviguer tranquille...

ÉLÉMENTS DE COMPARAISON	JP 54	ADP 52	IMAGINE 53	FUTUNA 57
Longueur de coque	16,45 m	15,70 m	16,10 m	17,32 m
Maitre bau	5,30 m	4,72 m	4,68 m	5,17 m
Tirant d'eau	3,50/2,50 m	1,70/3,20 m	1,10/2,90 m	1,65/2,80 m
Déplacement	9 t	8 t	9,6 t	14,5 t
Lest	2,8 t	3,3 t (ballasts : 1,7 t)	2,3 t	4,8 t
Voilure au près	216 m <sup>2</sup>	167 m <sup>2</sup>	154 m <sup>2</sup>	178 m <sup>2</sup>
Motorisation hybride	Diesel : 55 ch, électrique : 7 kW	Diesel : 76 ch	Diesel et électrique : 56 ch	Diesel : 110 ch
Architecte	Guillaume Verdier	Groupe Finot	Martin Defline	Marc Lombard
Matériau	carbone	carbone	aluminium	aluminium et composite sandwich
Constructeur	Absolute Dreamer	Tresco Composite	Nouvelle Vague	Normandy Yachts
Prix	1,5 million €	-	1,2 million € HT	moins de 1 million

### LES CONCURRENTS DU JP 54

D'autres ont fait le rêve d'un voilier de croisière dérivé des 60 pieds Imoca. Parmi ceux-ci :  
 ▼ L'ADP 52, pourvu d'un mât-aile carbone, d'une quille rétractable et de ballasts le long du bordé à la hauteur du carré. ▼ L'Imagine 53 se distingue par le dispositif biquille pendulaire hydraulique et automatisé. A l'instar du JP 54, il dispose d'une motorisation hybride. ▼ Le Futuna 57, plus « classique » avec sa quille à bulbe fixe ou rentrante, n'en est pas moins inspiré des 60 pieds Imoca. Les espars sont proposés en alu ou en carbone.

ILLUSTRATIONS THIERRY FLORENTIN