

Un baroudeur à l'ancienne

Ils sont devenus introuvables, ces bateaux de voyage à taille humaine, confortables et sécurisants sous toutes les latitudes. Raison de plus pour s'intéresser à ce plan Brouns construit chez Meta à sept unités.

Texte et photos : F.-X. de Crécy.



“Vends JPB 35 Cool de 2005, 2 cabines,

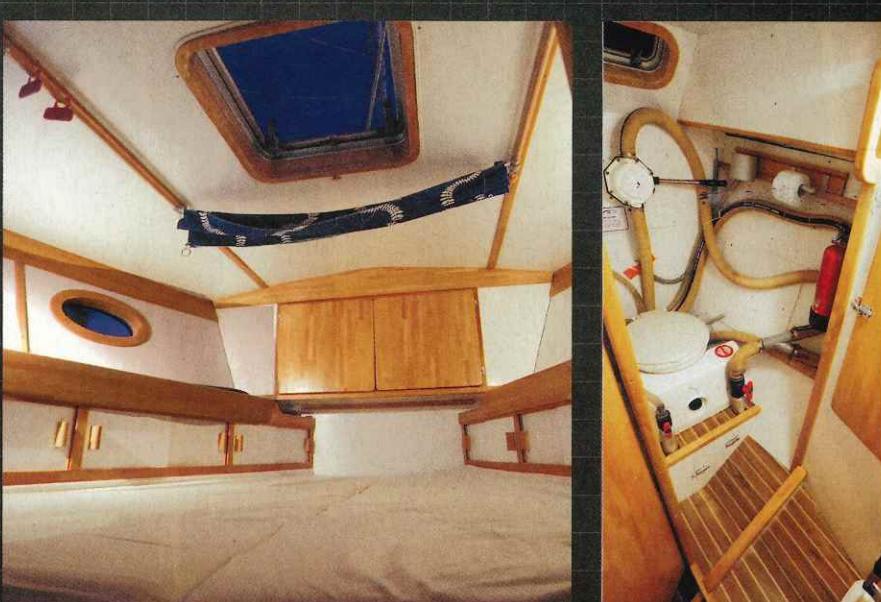


aluminium épais, 99 000 €^{HT}

LA COINCIDENCE laisse un goût un peu amer, mais elle est frappante. Il y a tout juste 20 ans, nous publions l'essai du JPB 35 Cool, le dernier-né du chantier Meta dont les emménagements étaient réalisés chez Olbia. Aujourd'hui le chantier hyérois n'existe plus depuis longtemps, et Meta vient d'être liquidé... Pour renaître, à Tarare ou ailleurs ? Qui vivra verra. Mais ce qui est sûr et beaucoup plus réjouissant, c'est que ce JPB 35 à la coque peinte en bleue que nous avions essayé en juin 2005 navigue et fait toujours le bonheur de ses propriétaires successifs. Et c'est lui, *Pima* de son petit nom, que nous avons pu réessayer du côté de Sète à l'issue d'une belle balade méditerranéenne en solo. Fabien Forray, son actuel propriétaire, l'a dégoté en Grèce où l'avait basé le premier acheteur. Ce qui lui a permis d'entrer de plain-pied dans sa grande croisière hors saison : d'île en île, louvoyant entre les coups de vent d'hiver et les coups de malchance qui parfois s'invitent à bord, il a pris son temps pour contourner le Péloponnèse, écumer le sud de l'Italie et ses grandes îles, traverser à la fin du printemps vers les Baléares et enfin gagner le sud de la France alors que l'été prenait le pouvoir.

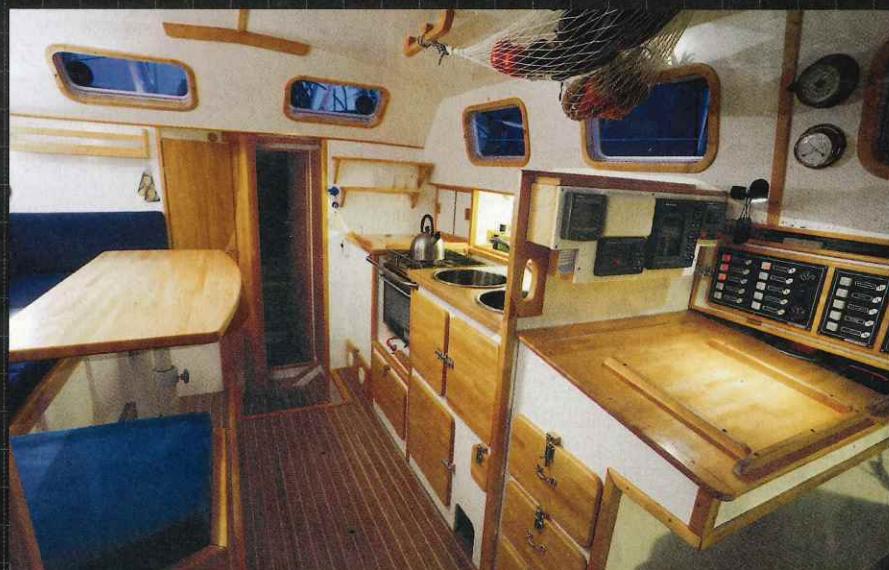
UN VOYAGE QUI PREND FIN

Or la saison chaude, avec ses jet-skis et ses mouillages bondés, l'intéressait beaucoup moins... Sans l'avoir vraiment prévu, il a senti que ce voyage-là prenait fin. Place donc à un nouveau propriétaire pour prolonger le sillage de *Pima* en Atlantique ou ailleurs. N'importe où et sous toute latitude qui aura ses faveurs du reste, car ce « voyageur indestructible », comme nous l'écrivions en 2005, n'a vraiment peur de rien. Construit en aluminium épais, avec des tôles de 10 mm pour les œuvres vives comme les œuvres mortes, et de 6 à 8 mm pour le pont, il se présente avant tout comme un bateau ultra-sécurisant. Et même si les glaces ne sont pas au programme, les billes de bois et autres conteneurs qui peuvent traîner au large ne sont pas une menace vitale pour une telle coque. Robustesse et sécurité également sur le pont ceinturé par un impressionnant bastingage en tube inox, simplicité et facilité d'entretien avec le safran rapporté protégé par une solide plateforme de bain arrière : le JPB 35 a tout du bateau de voyage ultime, et ce dès le premier regard. Ce qui se voit moins, mais qui s'impose à l'équipier du jour dès sa première visite, c'est le confort de ce plan Brouns, notamment à l'intérieur. Le carré surélevé et décalé à bâbord est un vrai cocon, l'ambiance cosy et boisée contraste avec l'ambiance plutôt métallique et rustique qui règne sur le pont. On s'aperçoit cependant que le premier propriétaire n'a pas suivi les plans d'origine. Il a préféré se faire une cabine-couchette à l'arrière bâbord et



▲ Beaucoup de rangements et un confort haut de gamme dans la cabine avant. Notez le rideau horizontal du panneau de pont !

▲ Le WC à dépression Lavac occupe un espace étroit.



▲ La cuisine richement équipée et généreuse en rangements est séparée de la table à cartes par une demi-cloison qui sert surtout à monter l'électronique. Les boiseries en hêtre ont très bien vieilli.

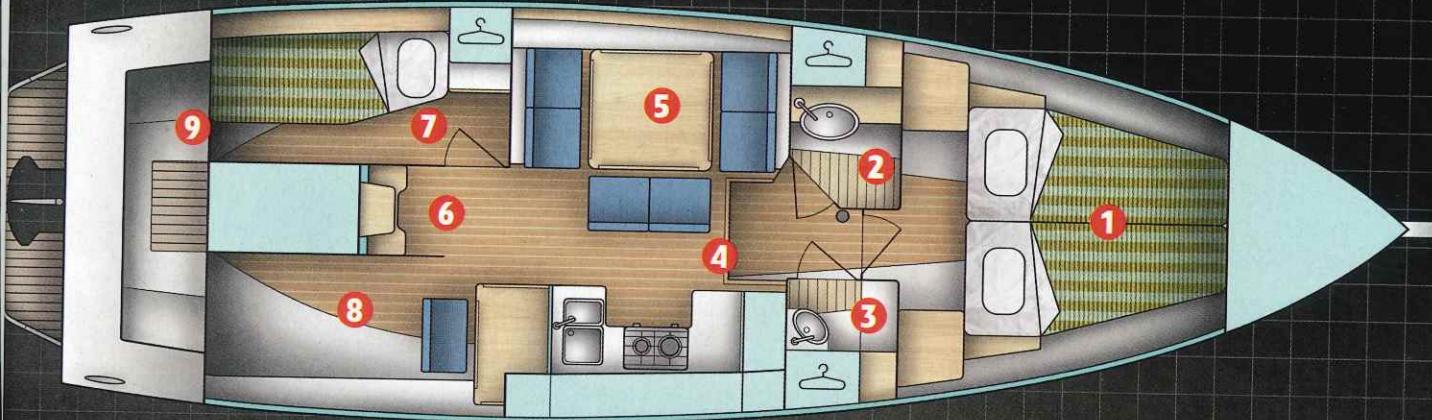
LE JPB 35 COOL FACE A SES CONCURRENTS

Modèle	JPB 35 Cool	Mercator 105.2	Generic 35
LONGUEUR COQUE	10,70 m	10,50 m	10,65 m
LONGUEUR FLOTTAISON	10,38 m	10,20 m	9,80 m
LARGEUR	3,38 m	3,95 m	4 m
TIRANT D'EAU	1,11 m	1,45 m	1,60 m
DEPLACEMENT	5 700 kg	6 500 kg	5 250 kg
LEST	1 200 kg	1 950 kg	1 600 kg
SV AU PRES	47 m ²	72,50 m ²	75 m ²
MATERIAU	aluminium épais	aluminium épais	aluminium épais
ARCHITECTE	J.-P. Brouns	F. Lucas	F. Lucas
CONSTRUCTEUR(S)	Meta/Olbia	Mercator	Coqualu
COTATION ARGUS	nc	70 170 €	nc

LA COTE OFFICIELLE DU NEUF ET DE L'OCCASION
L'Argus du bateau.fr

Pas facile de présenter la concurrence, s'agissant de bateaux produits en tout petit nombre. La notion d'aluminium épais est elle-même sujette

à caution : seul Meta avait l'utilisation du label Strongal correspondant à des tôles de 10 mm. Le Generic 35 avait des tôles de 8 mm au niveau des fonds. Ce qui est clair, c'est que le JPB 35 Cool est de loin le moins toile des trois ! Dans la version Fun, la surface de voile passe à 62 m².



Le JPB 35 Cool en 9 points

1. La hauteur sous barrots dans la cabine avant est de 1,90 m. La couchette fait 1,97 m de long pour 1,56 m de large aux épaules. Aération excellente avec 2 panneaux de pont, 2 hublots de coque pour la luminosité.
2. Douche de grand gabarit : 90 x 90 cm.
3. WC plutôt étiqueté : plancher 75 x 19 cm et 1,66 m de hauteur sous barrots.
4. La hauteur sous barrots sur l'avant du carré est de 1,94 m.
5. La table du carré fait 122 x 55 cm, elle est convertible en grand lit double de 2,20 x 1 m. Pas moins de 6 panneaux de pont, 3 hublots de rouf, et 3,10 m de linéaire de banquette.

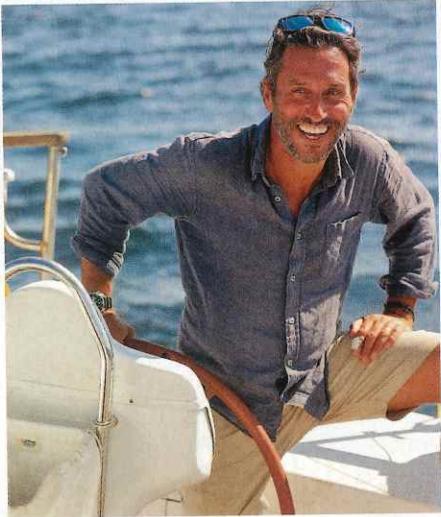
6. La hauteur sous barrots au pied de la descente est de 1,95 m.
7. La hauteur sous barrots dans la cabine arrière est de 1,90 m. La couchette fait 210 x 90 cm et la hauteur sur couchette est de 1,52 m au niveau de la tête, 0,62 m au niveau des pieds.
8. Le local technique mesure 2,10 m de long sur 1,10 m de large. Il permet de stocker une grande quantité de matériel.
9. Les bancs du cockpit font 1,37 m pour 0,47 m de large. Gros rangements dans les hiloires et dans les coffres arrière qui ferment le cockpit.

EN CHIFFRES...

LONGUEUR COQUE	10,70 m
LONGUEUR FLOTTAISON	10,38 m
LARGEUR	3,38 m
TIRANT D'EAU	1,11 m
DEPLACEMENT	5 700 kg
LEST	1 200 kg
SV AU PRES	47 m ²
GENOIS	23 m ²
GRAND-VOILE	24 m ²
GENNAKER	50 m ²
MATERIAU	aluminium épais (Strongal)
MOTORIZATION	Volvo Penta D3 (75 ch) sail-drive (MS 130)
RESERV. CARBURANT	220 l
RESERVOIRS EAU	450 l
ARCHITECTE	Jean-Pierre Brouns
CHAUDRONNERIE	Meta
EMMENAGEMENTS	Olbia
ANNEE	2005
PRIX DEMANDE	99 000 €



▲ Le carré surélevé et décalé offre une belle vue sur mer par les hublots de coque, et il est convertible en grand couchage d'appoint ou de mer.



▲ Fabien a adoré parcourir la Méditerranée d'est en ouest à la morte saison. L'été l'intéresse moins.

réservoir l'arrière tribord à une sorte de local technique ouvert sur le carré, quitte à exiler le cabinet de toilette et le WC à l'avant. Ça fonctionne pour la salle d'eau, moins pour le WC qui trône au fond d'un réduit au volume conique – le long du bordé – dans lequel on évolue mal. La cabine avant, pour sa part, est ultra-confortable, et la cuisine qui fait face au carré le long du bordé tribord souffre peu de critiques.

UN VRAI PETIT COCON EN BOISERIES CLAIRES

En un mot comme en cent, on est bien à bord, un peu comme dans un refuge en montagne, au point qu'on s'imagine parfaitement y passer des mois d'hivernage dans les glaces, à regarder tomber la neige – la visibilité sur l'extérieur est d'ailleurs digne d'un salon de pont... Mais nous sommes à Sète, et ce n'est ni un fjord ni une baie glacée qui nous attend mais le canal menant à l'étang de Thau. Et il faut y aller, car l'ouverture des ponts n'attend pas ! Le doux ronron du Vovlo-Penta 75 ch (ça devrait suffire pour un bateau de 10,70 m, même passablement lourd !) s'invite donc à bord et nous dénouons les amarres raidies par le sel méditerranéen.

En manœuvre, le JPB s'avère maniable et sans vice : l'inertie de ses 6 tonnes (au bas mot) le rend finalement peu sensible au vent. Nous traversons donc sans difficulté la cité languedocienne, malgré le retard du pont SNCF (forcément) et gagnons la « mare des canards » chère à Brassens, autrement dit la fameuse lagune de Thau qui nous attend au-delà du charmant petit quartier de Pointe-Courte. La grand-voile est promptement hissée, le génois suit, mais le vent pour sa part tergiverse et il nous faut un peu de patience et d'abnégation pour faire marcher notre plan Brouns. *Pima* est un JPB 35 dit Cool, par opposition à la version Fun un peu plus toilée et à la quille plus profonde. Sa quille longue

L'ŒIL DE L'EXPERT

Notre expert Pascal Marty a examiné le JPB 35 sous toutes les coutures. Il a apprécié la qualité de construction et noté les points à surveiller.

Cet examen visuel des composantes principales réalisé à la demande de Voile Magazine est uniquement destiné à déterminer la valeur vénale du navire. Elle ne saurait être considérée comme un rapport technique demandant des investigations, mesures, démontages et analyses supplémentaires pour établir la Cotation du voilier. Ce document ne peut être en aucun cas utilisé pour la vente ou l'achat de ce voilier.



ŒUVRES VIVES

Bon état général. Pas de traces de chocs ou talonnage. Epaisseur de l'alu : 10 mm. Il s'agit de la version quille longue (« Cool »). Bon état du safran. Quelques éclats de peinture visibles. L'embase Volvo est de bel aspect mais notons l'absence de coupe-fil entre anode et hélice ; un accessoire souvent bien utile pourtant !



EQUIPEMENT



L'équipement électronique et de navigation est complet. Présence d'un AIS installé récemment. Révision du vérin du pilote conseillée (suintement d'huile). La girouette type Windex est cassée. Le feu de pont est HS. Notons la présence d'une annexe et d'un hors-bord 2,2 ch. La survie de 2005, malgré sa dernière révision de 2024, est périmée et sera à remplacer.

NATURE

Ensemble a été gréé par la société Vega Voiles en 2005. Mât Z avec rail pour lattes de GV. Enne conservation générale, constatons néanmoins de la corrosion en pied de mât, lequel est posé à plat pont. Le hale-bas rigide est également corrodé. Pas mal de sulfatation sous les pontets d'écoute GV et ris sous la bôme. En de particulier concernant le haubanage bien dimensionné (étais vectran de trinquette rompu) mais vu l'âge, une dépose pour révision générale est conseillée et le remplacement des câbles sera à prévoir.



MOTEUR

Le moteur Volvo diesel 75 ch, modèle D3 et sail-drive MS130. Vu suintements d'huile sur le dessus du sail drive.

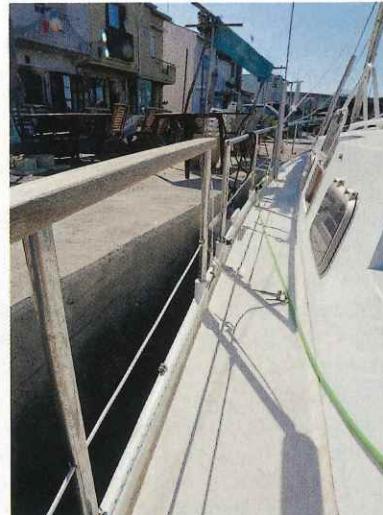
Environ 860 heures de fonctionnement.

L'alternateur n°2 est neuf. Les batteries de service sont neuves. Un bac à batteries doit être installé pour respecter la Division 240. Le moteur est actuellement en cours de révision.



ONT

on état général malgré un vieillissement de la ceinture antidérapante par endroits comme à l'avant du rouf avec quelques boursouflures. Notons également que les chandeliers inox de la rambarde sont à l'air « collés » dans les embases alu soudées au bout. L'association inox, alu et eau salée n'est pas très bonne pour rester démontable ! Equipment et accastillage bien dimensionnés. Les winches Harken seront à réviser avant saison. Epaisseur de l'alu sur rouf de 6 mm et de 8 mm pour les passavants.



ŒUVRES MORTES

La peinture bleue de la muraille accroche encore bien mais finition très moyenne, genre peau d'orange et retouches diverses et grossières sur les hublots. Constatons de nombreux éclats à l'étrave et quelques profondes rayures au milieu bâbord. La plateforme arrière est de belle facture.



AMÉNAGEMENTS ET STRUCTURES

Bon état général et particulièrement bonne conservation des aménagements. Les entourages bois intérieurs des hublots usés par les UV et les embruns seront néanmoins à traiter. Bel aspect des vannes (colliers à doubler) et équipements. Les fonds seront à nettoyer (rincés et sécher).



CONCLUSION DU RAPPORT D'EXPERTISE

Cet JPB35 Cool nous a paru dans un état général de conservation très correct, bien équipé pour un programme croisière, bien conservé, tant dans ses aménagements que dans ses équipements. Néanmoins une remise à niveau est à prévoir avant des navigations hauturières. Ce type d'unité construit en Strongal est assez coté sur le marché de l'occasion. Nous estimons qu'une mise à la vente, et selon les travaux de rénovation qui pourraient être pris en charge par le vendeur, pourrait se situer aux environs de 90 000 €.

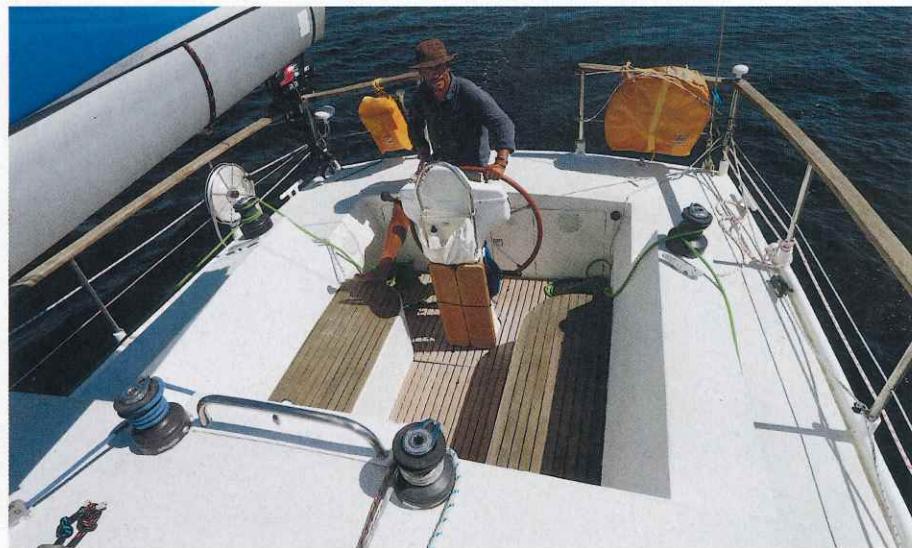
Coque, pont, moteur.....	75 000 €
Accastillage.....	5 000 €
Électronique et pilote.....	5 000 €
Divers et sécurité.....	10 000 €
TOTAL.....	95 000 €



sera un atout pour la stabilité de route, notamment au portant, mais elle n'est pas idéale pour remonter le vent dans le petit temps du jour... Bon an, mal an, nous arrivons cependant à gagner le milieu de l'étang où la brise est plus stable et finissons par gagner les abords de la base des Glénans où nous posons la pioche le temps d'un déjeuner à base de tielles – sortes de mini-tourtes aux fruits de mer – et autres spécialités sétoises.

BATEAU ETROIT, CARENE CREUSE

Avec le recul, nous n'avons pas si mal navigué. Le JPB 35 compense un peu son poids et ses appendices peu élancés par sa relative étroitesse à la flottaison. Ce qui correspond d'ailleurs au mantra de Jean-Pierre Brouns, pour qui un bateau de voyage est un bateau capable de supporter une forte charge sans dégrader ses qualités nautiques. Et à cet égard, mieux vaut une carène étroite et creuse – le bateau très chargé s'enfonce un peu mais modifie peu ses lignes d'eau. Une carène large souffrirait beaucoup plus de cette surcharge inhérente au programme de grande croisière. Creuse, la baïle à mouillage l'est aussi pour accueillir une grande longueur de chaîne sans risque le bourrage de maillons. Quant à l'ancre, elle vient se caler parfaitement sous la solide pièce d'étrave formant une courte delphinière sur laquelle on amure le génois sur enrouleur et un éventuel gennaker. Du costaud ! On le met en place, ce gennaker, pour tirer le meilleur parti de la brise thermique qui pourrait bien animer l'après-midi sur *Pima*. De fait, les évolutions sous voiles sont beaucoup plus plaisantes dans les 12-13 noeuds de vent qui soufflent sur la lagune, dans le cockpit assez creux et très bien protégé de la mer par des hiloires



▲ Le cockpit est profond et bien défendu, avec beaucoup de rangements et un plan de pont très simple.

massives recélant de vastes rangements. Le plan de pont a un côté élémentaire : la console de barre est au milieu, les écoutes de voiles d'avant viennent sur les winches d'hiloires, la grand-voile est sur le rouf où siège une courte barre d'écoute. Ce bateau est vraiment fait pour le large, on sent qu'il peut encaisser de la mer sans exposer son équipage. Les emménagements sont parfaits pour un couple ou une petite famille, avec un ou deux jeunes enfants – les familles nombreuses devront chercher plus grand et plus large. Reste quelques travaux à envisager avant de larguer les amarres, au premier rang desquels le gréement dormant – d'origine – et un jeu de voiles. Moins vital mais sans doute nécessaire à moyen terme : la peinture de coque également d'origine... La peinture de pont a pour sa part été refaite l'an dernier en Grèce – mais elle ne vieillit pas très bien. Reste l'électronique, fonctionnelle mais vieillotte, tout dépend de l'importance

que vous lui accordez. Notre expert Pascal Marty a également noté un vérin de pilote qui suinte un peu (à réviser), ainsi que le sail drive. A surveiller également : le montage des balcons et bastingages dont l'isolation inox/alu est sans doute à refaire. Le moteur quant à lui a été révisé et vient de recevoir un nouvel alternateur très efficace. Un bon point ! Reste la question du pavillon : *Pima* était jusqu'à l'an dernier basé en Grèce et sous pavillon suisse, son propriétaire actuel l'a passé sous les couleurs britanniques pour des raisons pratiques. Il n'a donc pas été homologué CE mais peut continuer à naviguer sans problème sous le Red Enseign. Ces questions administratives ne doivent pas intimider plus que de raison un candidat au grand départ, d'autant que *Pima*, rappelons-le, est un bateau rare. Le genre de bateau qui va de pair avec un projet, et si vous n'en avez pas, il vous donnera forcément envie de partir tant il est taillé pour le large ! ■