

OCEAN no 131 (MAY 84)

A LA BARRE DU JOUËT 1080 : FLORENCE ARTHAUD

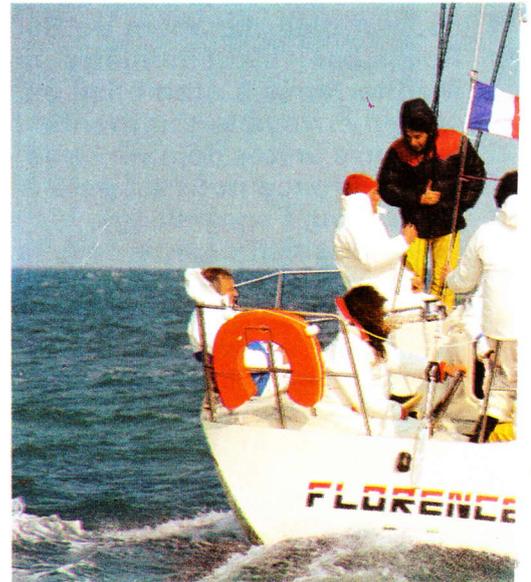
ESSAIS
Océans donne
la parole aux "PROS"



Florence a déserté Brest quelques jours, et le chantier où elle affûte "Biotherm II", son trimaran couleur bleu des mers du Sud en vue de l'Ostar, pour la côte plate et ventée du Languedoc-Roussillon. L'anémomètre grimpait à 50 nœuds dans les rafales. Jalouse sans doute, la Méditerranée s'était mise en (grands) frais pour "Mademoiselle from Atlantique". Au lieu du spi, on envoya le tourmentin pour tester ce Jouët 1080 dessiné par Philippe Briand, dont l'une des onze unités déjà vendues s'est signalée en gagnant la Semaine de La Rochelle en 83 (classe DX). Florence nous a épaté par son sérieux, sa méticulosité. Rien ne lui a échappé : le dessin du bateau, l'accastillage, les aménagements intérieurs, le confort des couchettes, la fixation des coussins ; chaque fois, le représentant du chantier encaissait un "génial !" ou un "nul !" tout aussi péremptoire ; chaque fois, Florence argumentait, proposant des solutions, forte de son expérience unique de femme-marin. Elle résume la vie à bord en quelques mots : "Quel que soit le programme d'un plaisancier, il doit pouvoir, sur un bateau de ce type et de ce prix, recevoir ses copains au port, partir en croisière en famille, gagner une course le dimanche, ou dormir béatement. Avoir un bateau doit procurer du plaisir, le reste, c'est de la littérature !". Tournez vite la page pour savoir si nous avons trouvé notre bonheur à bord du Jouët 1080.

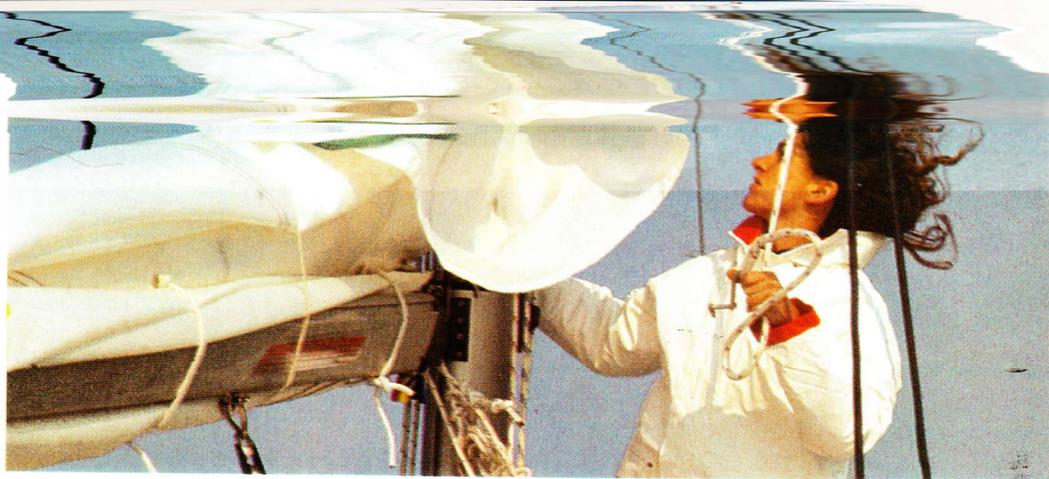


"Comment ne pas aimer un dessin de Philippe Briand ?" s'est exclamée Florence Arthaud — Nouvel envoi du foc une première fois mal endrillé — Une charmante attention





Le chantier avait donné son nom au bateau.



Inspection de la grand'voile : elle est bien coupée mais elle n'a que deux bandes de ris.

Yachting France a demandé à Philippe Briand de dessiner un bateau de croisière rapide : la carène du Jouët 1080 est celle d'un one-tonner, étroite à la flottaison, avec un bau maxi important (3,70 m) au niveau du pont. Les passionnés de course (ou de baignade au large) pourront rajouter une jupe qui porte la longueur du bateau à 11,45 m pour un déplacement de 5,3 t (version quillard) ou de 5,6 t (version dériveur) et une surface de voilure imposante : 77,50 m² au près (G-V plus génois médium ou léger). Nous avons essayé ce bateau dans des conditions météo très particulières : 35/40 nœuds de vent du nord établi le premier jour forçant à 40/45 nœuds le lendemain. S'il ne nous a pas été possible de tester le bateau au louvoyage et sous spi, ce fut néanmoins une bien belle sortie ! Gruissan - 14 h 30. Tout le monde s'affaire : le moteur Volvo MD 17 (35 cv) a presque du mal à déhaler le bateau de la darse, tant le vent est fort. Florence, en train d'inspecter le réglage du mât ("pourquoi a-t-il un cintre négatif ? Ah oui, les galhau-bans sont beaucoup trop longs") refuse de manœuvrer au moteur. "Je n'ai jamais eu de chance avec les moteurs, je n'en mets plus sur mes bateaux, et je n'y touche plus". Elle continue à prendre possession du bateau : la ferrure de bôme, le palan de grand'voile retiennent son attention, tandis que l'équipage endraille le foc n°1 avec un ris. Le chenal de sortie du port de Gruissan est creusé juste dans l'axe des vents dominants, nous sommes plein vent arrière, et nous débouchons en eau libre sur une mer plate, verte, blanchie d'écume légère. Dès la première manœuvre, l'envoi du foc, Florence, arrivée frigorifiée et un peu paresseuse ("je serais si bien à faire la sieste, au chaud") se réveille. C'est elle qui règle l'écoute de foc, et part à l'avant, car il faut prendre un ris. Elle rouspète : le foc est mal endrillé, plusieurs mousquetons ont

été oubliés. Petit coup de gueule, il faut affaler et renvoyer. On déplore l'absence de foc n°2 mais le bateau marche à cinq nœuds, sans grand-voile.

14 h 52 : Florence règle le foc une fois de plus, on marche grand'largue en souplesse.

14 h 54 : elle "prend la barre, au stick : "on affale le foc et on envoie la grand'voile avec trois ris". Florence dirige tout le monde (sept équipiers, tout Gruissan voulait venir à son bord) avec le sourire, mais une grande fermeté.

14 h 59 : on envoie le tourmentin et on part vent de travers.

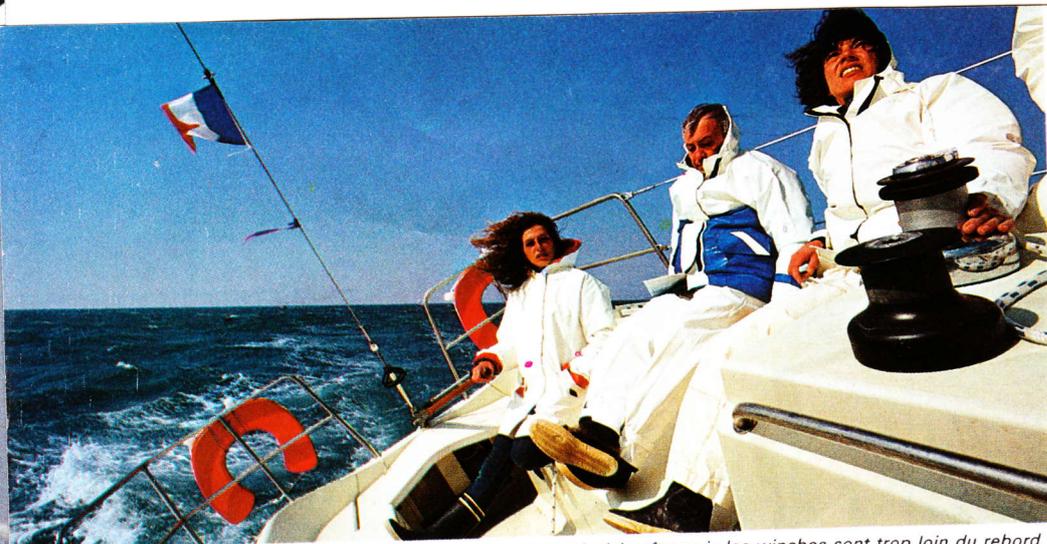
15 h : "on borde pour voir ce qu'il donne au près".

15 h 02 : on empanne car l'eau manque à terre. Grand largue à nouveau, sous tourmentin et G'V au bas ris, on marche à près de cinq nœuds, avec neuf personnes à bord.

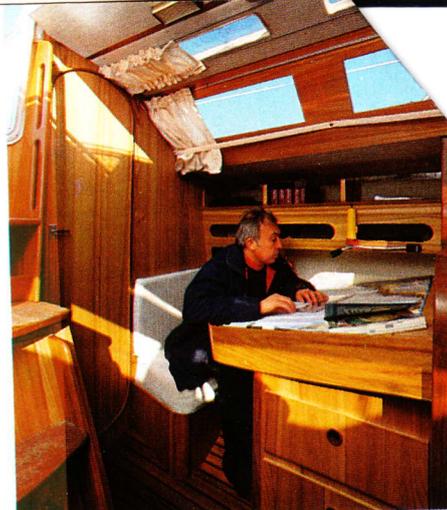
15 h 06 : on empanne à nouveau. Florence est toujours à la barre debout dans le cockpit. On file vent arrière avant d'attaquer un chouette bord de près.

C'est à ce rythme que Florence Arthaud a mené l'essai. Pleine de santé, riieuse, moqueuse quand il y avait des erreurs, descendant dans le bateau au près pour mieux l'entendre passer dans l'eau.

Ce qu'elle en pense : "il est beau, hein ! Il m'a plus dès que je l'ai vu au Salon Nautique. Comment ne pas aimer un dessin de Philippe Briand ? A des tas de petites choses, on voit que ce bateau a été conçu par quelqu'un qui navigue vraiment, c'est plein d'astuces... et de concessions au commercial. On va voir ça en détail, mais ma première impression est qu'il ne faut pas trop le toiler et ne pas le faire trop gîter, pour ne laisser dans l'eau que la partie étroite de la carène. Sinon, à la mer, il est très agréable, et très confortable à l'intérieur quand on navigue : pas d'à-coups, ni de mouvements brusques. Super !"



Le cockpit s'est révélé particulièrement confortable à la gîte mais les winches sont trop loin du rebord.



Le coin navigation.

Le cockpit, moulé en U, prévu pour huit personnes, reçoit à l'arrière sous le siège du barreur la survie et les bouteilles de gaz. Le centre est assez étroit pour que l'on se cale les pieds à la gîte. Le bateau peut recevoir en option une barre à roue (+ 5.500 F), mais celui que nous avons essayé possédait une barre franche. Toutes les manœuvres reviennent au cockpit, sauf la prise de ris. Entre la descente et le cockpit, une large marche permet de s'asseoir ou de servir un repas.

Florence Arthaud : "la position du barreur est excellente, tout comme la forme de l'hiloire qui continue le rouf en douceur jusqu'au franc-bord : les équipiers peuvent être installés très confortablement, jambes dans le cockpit. Génial : la place à l'abri du vent entre cockpit et descente, on peut y faire son quart au chaud. Nulle : l'idée de mettre une barre à roue sur ce bateau : ça bouffe le tiers du cockpit et ça ne sert à rien. De la frime ! Nuls : les winches de foc, placés trop loin du rebord du cockpit, malgré le self-tailing (système qui permet, en assurant l'écoute sur le haut du winch, de faire seul la manœuvre de réglage d'écoute), on n'a pas assez de force, le winch est trop loin. Génial : l'immense capot de descente, qui se rentre en entier et qui a le bon goût de ne pas être en altuglass fumé, ce qui est sinistre. Sa dimension permet une bonne aération intérieure, mais aussi de rentrer facilement les sacs de voiles, car le coffre à voiles du cockpit ne peut pas en recevoir plus de deux. Important : il faut que toute la surface du cockpit et de l'hiloire reçoive de l'antidérapant, même les angles.

La cabine avant : Florence ne semble pas d'accord sur sa destination de cabine habitable, tout en reconnaissant l'esthétique agréable des équipets, du velours clair et des vaigrages : "je n'ai jamais vu un bateau de croisière sans voile à l'avant, alors pourquoi les coussins, le joli tissu,

l'aménagement en cabine double ? Les voiles mouillées ou humides esquinteront le velours, même s'il est imputrescible, comme le précise le chantier. La solution pour pouvoir coucher deux personnes à l'avant : deux vraies banettes repliables.

Le hublot est grand : bonne aération, belle luminosité. Les équipets, les coffres sont bien faits, la cabine est jolie et bien finie. Mais pourquoi la penderie ne s'ouvre-t-elle pas aussi côté carré ?"

Le cabinet de toilette : "un réservoir de 300 litres d'eau douce c'est bien, mais des robinets à pression ont un inconvénient : on tire beaucoup trop dessus. Ou on tombe en panne d'électricité, et le réservoir reste plein. Il faut aussi une pompe à pied, de secours. A part ça, le cabinet de toilette est parfait : le plan de stratifié à côté du lavabo est pratique, il y a un équipet derrière la glace qui fait toute la longueur de la cabine, une douche, et le revêtement plastique des cloisons ne risque rien. Le w.-c. marin est classique, bien éclairé et aéré, le caillebotis verni".

Le carré : "le volume est génial, je n'ai jamais vu un carré de cette taille sur un si petit bateau. Ce qui frappe, c'est la luminosité, exceptionnelle grâce à l'immense capot de descente, au hublot d'épontille dont je regrette qu'il ne s'ouvre pas vers l'avant et vers l'arrière pour permettre une bonne circulation d'air l'été au mouillage, tout comme celui de la cabine avant et la double rangée de hublots en plexi, placée sur le côté et le dessus du rouf. Mais des rideaux, pourquoi faire ? Ça fait caravane. Ils ne servent à rien puisqu'ils sont translucides.

"L'intérieur en orme et en velours crème, je trouve que c'est une fausse allure vieille marine : il n'y a que le vaigrage d'acajou derrière les banquettes qui ait un air de vraie marine, mais ce bois beige ! La marine en bois sur un bateau en plastique avec des cadènes en inox apparentes

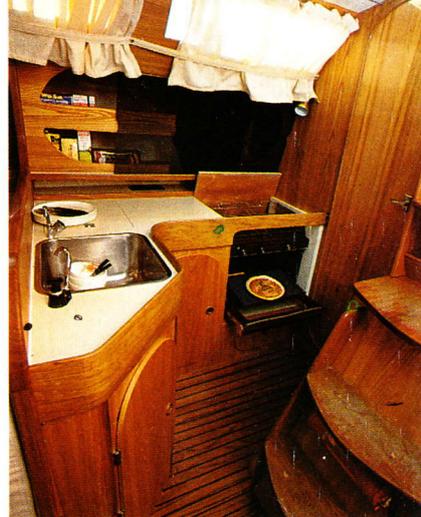
dans le carré, ça me fait hurler. Ce bois clair et fragile dans un endroit destiné à être mouillé, taché, ça n'a pas de sens. Un bateau doit être pratique : il y a vingt ans que les femmes ont adopté le formica dans leur cuisine.

"Les équipets placés derrière les banquettes montrent l'expérience de l'architecte : c'est là, bloqués par les cadènes, qu'on entassera les duvets et les sacs. Les rangements situés derrière les dossiers sont inaccessibles avec leur ouverture en rond, et puis les dossiers sont fixés aux cloisons par des velcros : bonne idée, mais je ne donne pas cher des agrafes qui fixent le velcro aux cloisons : quinze jours d'utilisation et elles seront rouillées ou arrachées. La table est belle et grande, mais bien encombrante : je n'aime que les tables qui se replient derrière l'épontille ou celles qui remontent, laissant tout le volume du carré disponible. Quand on est coincé sur la banquette tribord, on ne peut plus bouger, et on ne peut pas y dormir, la table est trop basse. L'autre partie est repliable pour laisser le passage libre vers les toilettes et la cabine avant, ce qui est la moindre des choses ! Une bonne idée : la main-courante au plafond qui facilite le passage. Un bateau est fait pour le plaisir : on doit pouvoir naviguer confortablement, ce qui est le cas sur ce bateau qui est rapide, qui remonte bien au vent, donc sûr. Mais en plus, les gens ont besoin de vivre à bord de manière agréable. Or dans ce carré, très joli par l'esthétique, la moitié tribord côté table est inutilisable. Il faut penser que les repas, c'est deux fois une heure dans la journée. Je proposerais une longue table partant de la cloison du cabinet de toilette, s'allongeant à volonté et se repliant quand on navigue. Le velours des coussins est ravissant, mais comment oser se jeter dessus en ciré pour se reposer un moment ?

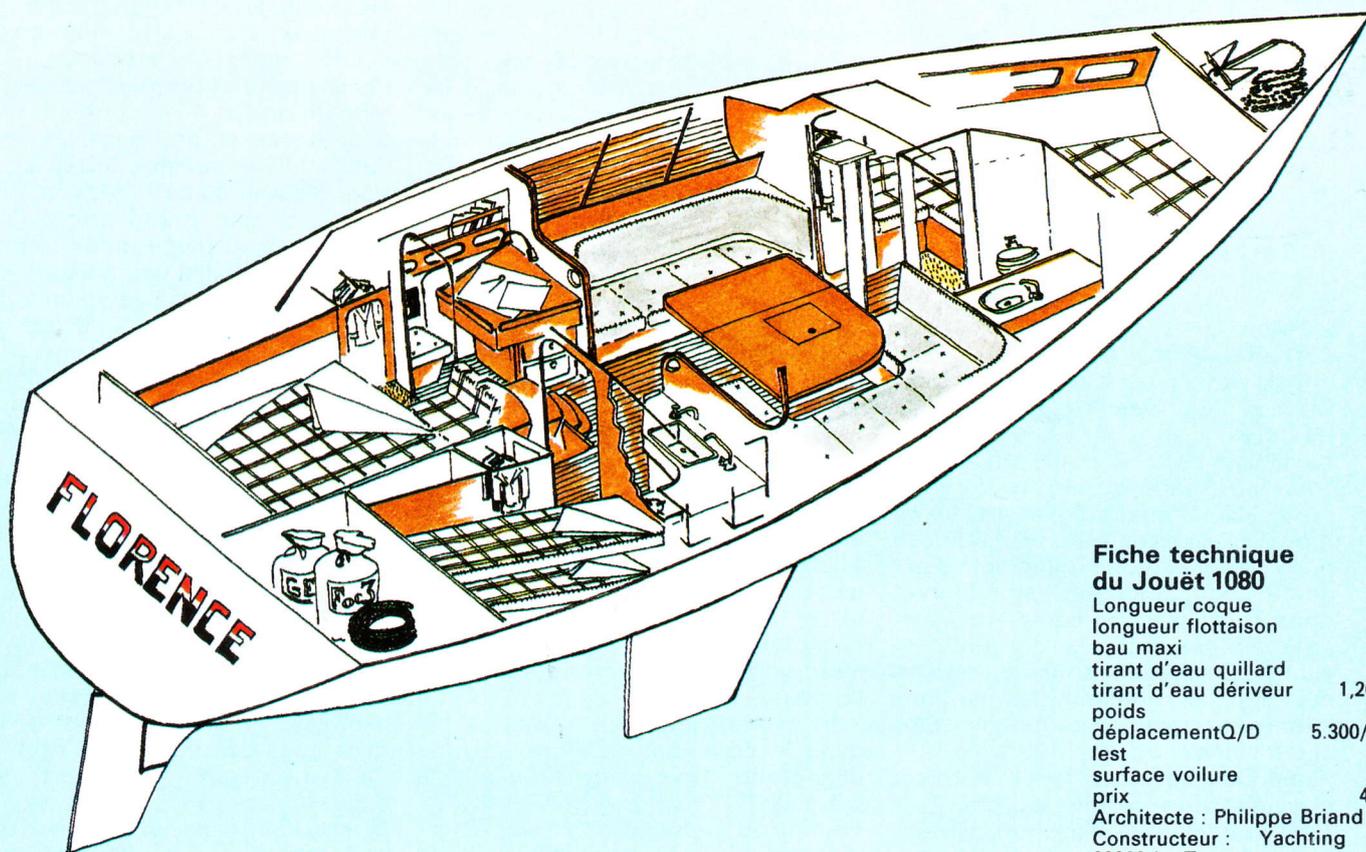
"La cuisine est belle et pratique :



Le carré est exceptionnellement lumineux, la table belle mais trop encombrante. Quant à l'intérieur en orme et velours crème,....



Descente et cuisine sont bien conçues.



Fiche technique du Jouët 1080

Longueur coque	10,80 m
longueur flottaison	9,45 m
bau maxi	3,70 m
tirant d'eau quillard	1,95 m
tirant d'eau dériveur	1,20/2,00 m
poids	5.600 kg
déplacement Q/D	5.300/5.600 kg
lest	2.200 kg
surface voilure	77,50 m ²
prix	412.000 F
Architecte : Philippe Briand	
Constructeur : Yachting France, 33260 La Teste	

Enfin une vrai banette, s'est écriée Florence en découvrant la cabine arrière, c'est la meilleure place du bateau !"





Le rail d'écoute de foc est assez long et, d'une manière générale, l'accastillage correct.

réchaud à four, glacière avec système réfrigérant en option, évier en inox qui gagnerait à être pourvu d'une partie égouttoir. Les équipets protégés d'altuglass fumé sont vastes et la couleur fumée empêche de voir le désordre !"

La cabine arrière tribord : "enfin une vraie banette ! Deux personnes peuvent y coucher et ranger leurs affaires, mais l'astuce, c'est la transformation possible en atelier : le volume de rangement est surmonté d'un plan de travail pratique, éclairé et aéré par un hublot donnant dans le cockpit, chaque banette ayant un hublot fixe qui permet de voir la mer. Cette cabine : c'est la meilleure place du bateau !"

La descente : "là aussi, on voit le souci de Briand de faciliter la vie à bord : les marches sont larges, sur ce modèle il y a un antidérapant efficace mais moche ; habituellement, c'est un TBS beaucoup plus esthétique et doux aux fesses des équipiers l'été. La main-courante de descente, le vide-poches situé sous la marche médiane, les montants des marches inférieures garantissent un accès facile à l'intérieur.

"La double cabine arrière bâbord est classique et agréable : du coin lecture, je peux surveiller mon barreur. La hauteur sous barrots dans tout le bateau est impressionnante : 1,82 m dans la cabine avant, 1,97 m dans le carré, 1,80 m dans les toilettes, 1,85 m dans la cabine arrière tribord, et 1,87 m dans la double cabine arrière bâbord. Fameux ! Mais venons-en au coin navigation sur lequel j'ai beaucoup de choses à dire. Deux choses m'ont frappée dès que je suis descendue dans le bateau : la table à cartes et l'absence d'un placard à cirés. Ce bateau n'est quand même pas une résidence secondaire flottante, il faut donc pouvoir ranger les vêtements de mer d'au moins six personnes. Quant à la table à cartes, elle est trop basse et beaucoup trop grande : les gens savent-ils que

nous, en course, nous ne sortons les grands routiers que tous les quinze jours ? Par contre, le plumier et les petites barres d'altuglass, facilement amovibles qui bloquent les bouquins dans les équipets sont astucieux. La banquette qui fait face à la table ne sert à rien. Je verrais bien une table à cartes plus petite, située face aux bordés, et non dans le sens de la route (argument pour les faux loups de mer) avec un tabouret qui ne soit pas recouvert de velours mais de skaï. Il faut qu'elle soit plus haute : ainsi placée, on pourrait venir jeter un coup d'œil facilement à la carte. Avec le gain de place contre la cloison de la cabine arrière, on pourrait installer un placard à cirés, juste à côté de la descente. Sur la paroi de ce placard, on mettrait le tableau de bord électrique, et les instruments électroniques. Au fait, j'en profite pour dire mon étonnement de voir qu'aucun instrument n'est livré avec les bateaux. C'est ridicule d'obliger l'acheteur à courir pour installer un loch, un speedo, un sondeur, et un compas.

"Un dernier détail : le puisard situé dans le carré pourrait être un peu plus grand : trois gouttes d'eau et il est plein."

Le mâit du Jouët 1080 est en alliage léger, pourvu de haubans, galhaubans, et bas-haubans arrière : "un système bizarre, dit Florence, je ne saisis pas l'intérêt des bas-haubans qui montent au deuxième étage de barre de flèches. J'ai remarqué que dès que l'on navigue au portant, la grand'voile rague dessus. De plus, ils ne sont gainés que dans la partie inférieure, et c'est l'inox qui est en contact avec la voile. Quatre winches sur le rouf, deux pour les écoutes de foc, c'est bien, en plus des triples bloqueurs et des taquets. Les winches à self-tailing sont très utiles : en famille, les skippers n'ont pas toujours beaucoup d'équipiers rapides sous la main. Le rail d'écoute de foc est assez long, pas de problème de



Florence... en pleine récupération.

raguage de ce côté-là. Le chariot de grand'voile est nul : si on veut faire de la course, il faut le changer, et en mettre un dont les bloqueurs soient solides, rapides et efficaces.

"Les mains-courantes en inox le long du rouf et du capot de descente sont belles et pratiques. Je trouve l'accastillage correct, le rail de targon est bien placé sur le mâit. Je ne peux pas dire grand'chose sur les voiles d'avant parce qu'un tourmentin, ça n'appelle pas beaucoup de commentaires, mais la grand'voile, si elle est bien coupée, n'a que deux bandes de ris, larges seulement d'un mètre. C'est trop peu, il faudrait un mètre vingt, et trois bandes de ris, comme sur celle que nous avons, mais avec un écart plus grand.

"Je pense qu'au près, la gîte maximum est à 25°. Il ne faut pas vautrer le bateau, qui aurait tendance à dériver beaucoup. Si on ne gîte pas trop, il fait un excellent cap au près, sans heurt, avec une barre très douce. Mais je pense que son allure favorite est le portant, on le sent prêt à bondir et à filer, c'est une sensation très excitante. Nous n'avons pas pu naviguer dans des conditions normales, mais après tout, les plaisanciers encaissent bien un coup de vent, un jour ou l'autre. Le bateau est toujours resté très manœuvrant, il revient bien sur les coups de lof, par petit temps, ça doit être un plaisir de le barrer.

"En conclusion, je pense que c'est un très beau et un très bon bateau. Il est sympathique, je regrette seulement le côté un peu m'as-tu-vu de la barre à roue et de l'immense table à cartes. Je sais qu'il y a des gens qui achètent un bateau si on leur donne une belle casquette avec, mais c'est lamentable." Et dans un éclat de rire sans pitié pour ces plaisanciers d'opérette, Florence saute à quai où l'attendent des demandeurs d'autographes, des journalistes régionaux, et, ce qui lui fera le plus plaisir, un énorme bouquet de fleurs roses.

Propos recueillis par Noëlle Duck

