

# Pour les petites parenthèses

Joli, sobre, fonctionnel. Le «J/9» symbolise le pragmatisme typiquement américain en construction navale. Malheureusement, le dernier modèle de J/Boats ne sera pour l'instant construit qu'aux États-Unis.

Michael Good | Tobias Störkle

L'attrait réside dans le plaisir de naviguer en toute simplicité. Selon l'envie et l'humeur, de manière impromptue, lorsque les conditions sont favorables et sans préavis après une journée de travail ou le week-end. Il suffit de hisser les voiles, de sortir, de prendre du plaisir, de se ressourcer, puis de rentrer au port – aussi simple que ça! Du «daysailing» par excellence, un plaisir nautique qui n'est pas axé sur une sportivité particulière et qui n'exige pas non plus un confort trop élevé à bord. Un plaisir à l'état pur, un passe-temps sur l'eau. Les daysailers modernes se distinguent par des concepts clairs, des lignes attrayantes et une grande fonctionnalité tout en étant aussi simples que possible à manier. Avec un faible franc-bord, des superstructures réduites – et donc plus d'espace dans le cockpit –, ils se distinguent déjà esthétiquement des voiliers de croisière axés sur un volume habitable maximal.

Malgré l'attractivité et la forte demande qui en découle, le marché des daysailers en Europe reste tout à fait raisonnable. Les marques souvent citées sont, entre autres, Saffier, Esse, Pointer ou Brenta. Ce segment occupe cependant une place

plus importante aux États-Unis, notamment sur la côte est, où il se voit étoffé par de nombreux petits chantiers navals.

J/Boats à Newport ne fait toutefois pas partie de ces derniers. Située dans le petit État de Rhode Island, l'entreprise familiale riche en tradition propose une large gamme de daysailers, de bateaux de plaisance ainsi que de croiseurs de performance et est également présente sur le marché européen. Le nouveau J/9 est le successeur tardif du légendaire J/100, devenu un véritable best-seller pour le chantier naval à partir de 2006, y compris en Europe. Le J/9 reprend pour l'essentiel le concept simple de daysailing de son prédécesseur, mais mesure environ 1,5 mètre de moins en longueur et affiche donc également une plus faible largeur.

Le plus récent modèle de la gamme J sera toutefois construit exclusivement par J/Boats aux États-Unis, ce qui complique sa distribution sur le marché suisse en raison des coûts d'importation élevés. En outre, la date de livraison des commandes actuelles est prévue pour fin 2024. Il serait donc logique que Jeff Johnstone, chef de







J/9

**Chantier** J/Boats (Newport/USA)

**Design** Alan Johnstone

**Longueur hors-tout** 8,54 m

**Longueur flottaison** 7,75 m

**Largeur** 2,63 m

**Tirant d'eau** 1,50 m (1,19 m en option)

**Poids** env. 1925 kg

**Surface de voile au vent** 41,7 m<sup>2</sup>

**Motorisation** in-bord diesel ou électrique

**Prix** dès US\$ 122 950.- hors TVA, sans voiles ni moteur, depuis le chantier

**Bateau testé** US\$ 171 925.-, hors TVA, y compris moteur, transport en Suisse, plus env. CHF 22 000.-, hors TVA, pour voiles, antifouling, traitement

Dyna Sport Boats AG | 6403 Küssnacht  
Tél. 041 850 48 52 | [www.jboats.ch](http://www.jboats.ch)



J/Boats, envisage également de confier le J/9 à la production sous licence de J Composite aux Sables-d'Olonne sur la côte ouest française. Mais rien n'est encore décidé pour l'instant.

**Première européenne en Suisse**

Le premier J/9 livré en Europe est arrivé chez l'importateur suisse Dyna Sport Boats à Küssnacht am Rigi. Damian Weiss et son équipe ont organisé les premiers tests sur le lac de Zoug en automne dernier. Ce jour-là, les conditions de vent laissaient toutefois à désirer: en raison d'un ciel dégagé et d'une zone de haute pression stable, un calme plat régnait et ce n'est que grâce à un faible thermique intermittent d'une force maximale de cinq nœuds que nous avons pu faire quelques virées à proximité du rivage.

Malgré cela, il a été possible de constater que, de construction relativement légère, le J/9 accélère immédiatement au moindre souffle. Il réagit directement et avec beaucoup d'agilité aux

impulsions de la barre franche. La construction d'Alan Johnstone, qui conçoit depuis longtemps et avec beaucoup d'expérience les plans de tous les yachts de J/Boats, garantit des performances cohérentes également par vent fort. On peut donc partir du principe qu'il n'a pas non plus fait fausse route avec son dernier projet et que les propriétés de navigation sont aussi bonnes que celles dont on a l'habitude sur les bateaux de la marque J.

Le mât en aluminium de Sparcraft est typique pour la marque et se situe sur la quille, mais une fois n'est pas coutume, on le retrouve inhabituellement plus à l'avant du bateau. Et ce, pour une bonne raison: le J/9 doit en effet présenter des propriétés presque aussi bonnes et équilibrées au près uniquement avec la grand-voile qu'avec la voile d'avant déployée. Ce qui ne manque pas de plaire aux navigateurs en solitaire, pour qui le maniement déjà très simple se révèle encore plus facile, surtout par grand vent. En standard, le J/9 est équipé d'un foc auto-vireur. En guise d'alternative plus performante, il est possible de commander – moyennant un supplément – un génois à recouvrement avec des avale-tout réglables sur la structure de la cabine. Le beaupré en fibre de carbone est fixe, mais n'est lui aussi proposé qu'en option et en package avec des voiles supplémentaires telles qu'un gennaker ou un code zéro.

L'équipement sur le pont est bien organisé et réduit à l'essentiel. «Keep it simple», telle est la devise de J/Boats pour l'aménagement sur le pont du J/9. En contrepartie, le chantier naval mise sur la qualité et n'utilise que des pièces de fabricants renommés et de taille raisonnable.

**Une orientation claire**

Le concept de daysailing comprend également un cockpit relativement grand avec beaucoup de place pour se détendre et profiter du temps passé à bord. Les banquettes mesurent 2,50 mètres de long et peuvent également servir de solarium au port ou au mouillage. En dessous de ces dernières, on retrouve beaucoup de place des deux côtés afin de ranger du matériel plus ou moins grand. Les coffres de rangement ne possèdent toutefois qu'un seul couvercle chacun et n'ont pas de séparations, rendant ainsi peu accessibles les objets qui pourront potentiellement glisser vers l'arrière. Une des particularités au niveau de la construction est la petite plateforme de bain séparée du cockpit à l'arrière. Pour faciliter l'accès à la



**marina.ch**  
Le magazine nautique suisse

**marina.ch**  
Ralligweg 10  
3012 Berne

Tél. 031 301 00 31  
[marina@marina.ch](mailto:marina@marina.ch)  
[www.marina.ch](http://www.marina.ch)  
Service des abonnements:  
Tél. 031 300 62 56



**marina.ch**  
Le magazine nautique suisse

**marina.ch**  
Ralligweg 10  
3012 Berne

Tél. 031 301 00 31  
[marina@marina.ch](mailto:marina@marina.ch)  
[www.marina.ch](http://www.marina.ch)  
Service des abonnements:  
Tél. 031 300 62 56






poupe, la simple patte d'oie en Dyneema pour le guidage d'écoute de la grand-voile peut être facilement enlevée, et la bôme peut ainsi être attachée sur le côté.

L'intérieur du bateau ne revêt qu'une importance secondaire pour un pur daysailer. Le J/9 dispose toutefois d'un aménagement certes très simple et sobre, mais qui reste fonctionnel et tout à fait habitable. Les couchettes à l'avant et sur les côtés du salon offrent des plans de couchage suffisamment confortables pour deux à trois personnes au maximum. En outre, le chantier naval installe en standard des toilettes avec un réservoir pour eaux usées, mais ouvertes et sans séparation avec la

courette double à l'avant. Les WC chimiques portables utilisés sur de nombreux bateaux comparables constitueraient sans doute une solution plus simple, plus avantageuse et plus pratique. Les espaces de rangement sont nombreux sous le pont avec des niches, des équipets, des coffres et d'autres rangements ouverts. Toutes les fenêtres de la superstructure peuvent être ouvertes et, grâce au grand panneau de pont à l'avant, la ventilation se révèle parfaite.

En résumé, le concept de daysailing attrayant et polyvalent du J/9 a le potentiel de rencontrer du succès également sur le marché européen. 



### Point par point

#### Propriétés de navigation



Lors du test sur le lac de Zoug, les conditions de vent n'étaient malheureusement pas suffisantes pour véritablement évaluer avec pertinence les propriétés de navigation. Cela dit, avec un vent de travers et un genacker, le J/9 a parfois dépassé la vitesse de 4 nœuds, ce qui s'avère très prometteur. Et comme mentionné, J/Boats est réputé pour ses yachts rapides et bien navigables.

#### Construction



La coque et le pont du J/9 sont construits en sandwich de PRV avec une mousse Corecell. Le plancher est solidement stratifié, la quille en plomb (tirant d'eau de 1,50 ou 1,19 m) est boulonnée et collée. Un détail à relever est l'accessibilité parfaite au moteur grâce au marchepied amovible à la descente – là encore, le chantier naval prouve son sens de la simplicité.

#### Équipement



L'aménagement intérieur est suffisant pour une excursion le week-end – à noter cependant l'absence d'équipement pour cuisiner, par exemple un coin cuisine, même en option. En contrepartie, le J/9 est équipé en standard d'une glacière, ce qui ne laisse aucun doute sur l'origine du bateau... Au prix de base de 122 950 dollars, il faudra encore ajouter les voiles, le moteur et le transport.

# marina.ch

Le magazine nautique suisse

marina.ch  
Ralligweg 10  
3012 Berne

Tél. 031 301 00 31  
marina@marina.ch  
www.marina.ch

Service des abonnements:  
Tél. 031 300 62 56