

# ESSAI

100 MILLES A BORD



Sous spi asymétrique,  
le J/99 se comporte à merveille  
pour le plus grand plaisir  
de l'équipage.

# J/99 Le compromis gagnant!

100 milles en J/99, une mission de rêve pour sortir du confinement! Surtout l'occasion de mieux connaître ce plan Johnston aussi doué pour la régate que pour la croisière.

Texte : Paul Gury. Photos : François Van Mallegheem.

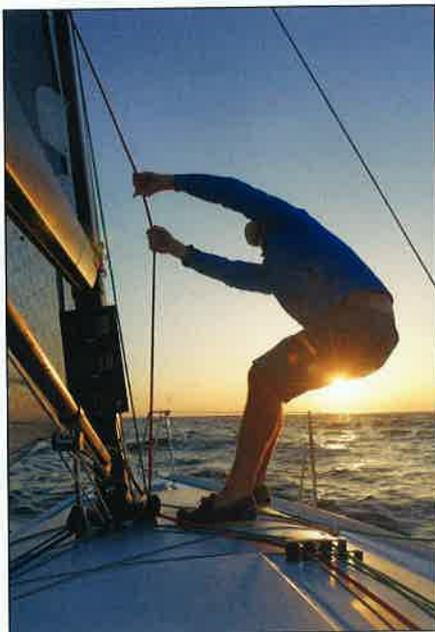


« **TROIS, DEUX, UN**, top les gars, c'est parti pour la séance photos ! » crache la VHF du bord tandis qu'au-dessus du bateau le bruit assourdissant d'un hélicoptère volant à faible altitude nous donne le signal du départ. Calés au vent de la côte sud-est de l'île d'Yeu, nous hissons le génois à la volée pour un premier bord de travers à plus de 8 nœuds. La perturbation des pales crée des accélérations de vent impressionnantes. Au point que nous prions le pilote de prendre de la marge... Puis s'enchaînent sans anicroche : envoi du spi asymétrique, empannage et affalage avant de remonter tranquillement au près en tirants des bords. Même en double, les manœuvres se déroulent à merveille malgré des rafales frôlant les 20 nœuds, bien servies il est vrai par un plan de pont moderne et largement optimisé pour la navigation en équipage réduit. Excepté la descente du pépin dans la brise qui nécessite un peu d'expérience et la bonne technique, à savoir utiliser une « Retrieval Line » – un bout pris sur l'amure pour l'amener sous la bôme depuis le cockpit –, tout est toujours facile à bord. L'accastillage de qualité et bien dimensionné (Harken pour les winches et rails, Antal pour les coinceurs et un pouliage de pied de mât signé Z Spars) rend les efforts demandés toujours raisonnables. Signé Alan Johnston, l'emblématique architecte américain à l'origine du succès du chantier J Boat, le J/99 est issu d'une volonté de se recentrer sur la gamme sport de la marque en profitant du trou existant entre le J/88 et le J/111. Pas de monotypie pure ici mais un bateau proposé avec plusieurs options par le chantier vendéen en fonction des aspirations du client. Son credo : la polyvalence, son ambition : l'efficacité en course quelle que soit la jauge retenue (IRC, ORC, Osiris, etc.) et le confort en mode croisière. En effet, les futurs acquéreurs

pourront choisir au moment de passer commande l'option avec ballast, la quille plate (plus adaptée pour la régates en équipage) ou à bulbe, le bi ou le mono-safran et même opter pour le plan de voilure approprié au programme de navigation à venir : l'asymétrique avec delphinière ou le bon vieux spi symétrique avec tangon, le génois sur enrouleur... D'autres aménagements orientés croisière pourront ensuite être proposés par le réseau de revendeurs de la marque comme le lazy-bag pour la grand-voile ou des volumes de rangement supplémentaires et même carrément un espace douche lavabo dans la pointe avant.

## NE PAS SE LIMITER A LA TRANSQUADRA

L'idée du chantier est de viser un marché mondial et ne pas se restreindre à la Transquadra (sic). La carène, pincée sur le tiers arrière, est légèrement tendue à l'étrave pour passer la mer, le maître bau est reculé. Des choix architecturaux qui lui confèrent plus de largeur et de volume à la flottaison que la moyenne des autres modèles de la gamme. C'est notamment vrai si on le compare au J/97, le plus proche du J/99 en taille et en programme. L'utilisation des volumes s'est cependant voulue modérée comparée à ses principaux concurrents comme le JPK 10.30 ou le Sun Fast 3300 sortis en 2019. Des racers pur jus qui affichent beaucoup de puissance et dont les performances semblent imbattables aux allures de reaching, notamment dans la brise. Si le J/99 est plus raisonnable dans sa conception, c'est aussi pour être capable de sortir son épingle du jeu au près, dans les petits airs comme dans la brise, tout en gardant un excellent VMG sur les bords



▲ Reprendre la drisse de GV à la volée fluidifie la manœuvre, surtout s'il y a du clapot.



▲ Un petit 100 milles pour cet essai post-confinement dans un triangle compris entre les Sables d'Olonne et Port-Joinville avec en prime un grand tour de l'île d'Yeu.



« Sous gennaker, nous naviguons  
au ras des cailloux de la pointe des Corbeaux. »

## Ile d'Yeu : l'Auto Bécane à votre service !

Pour qui veut visiter l'île d'Yeu au départ de Port-Joinville, rien ne vaut la location d'un vélo. Avec une superficie d'un peu moins de 25 km<sup>2</sup>, cette petite île vendéenne se visite sans forcer en une journée. Et contrairement à Belle-Ile, ici les côtes sont raisonnables ! On a donc vite fait de se retrouver en famille sur les abords de la côte sauvage pour profiter des petites criques qui encadrent la pointe du Châtelet à l'ouest de l'île ou se rafraîchir à la sympathique buvette calée au fond du port de la Meule. L'Auto Bécane est ouverte dix mois de l'année et c'est bien pratique. Située à 50 m de la gare maritime, elle propose des vélos, VTT, VTC, mais aussi des tandems pour les amoureux, des vélos pour enfants de tous âges. Les parents rajouteront la remorque pour les plus petits – qui peut accueillir deux enfants – ou, pour les tout jeunes apprentis cyclistes, une canne additionnelle. Quant aux moins courageux, ils se voient proposer des scooters 2 places (49,9 CC), et même des motos. Le dépannage vélo est gratuit.  
Téléphone : 02 51 58 70 42. Location vélo électrique pour une demi-journée : 25 €.

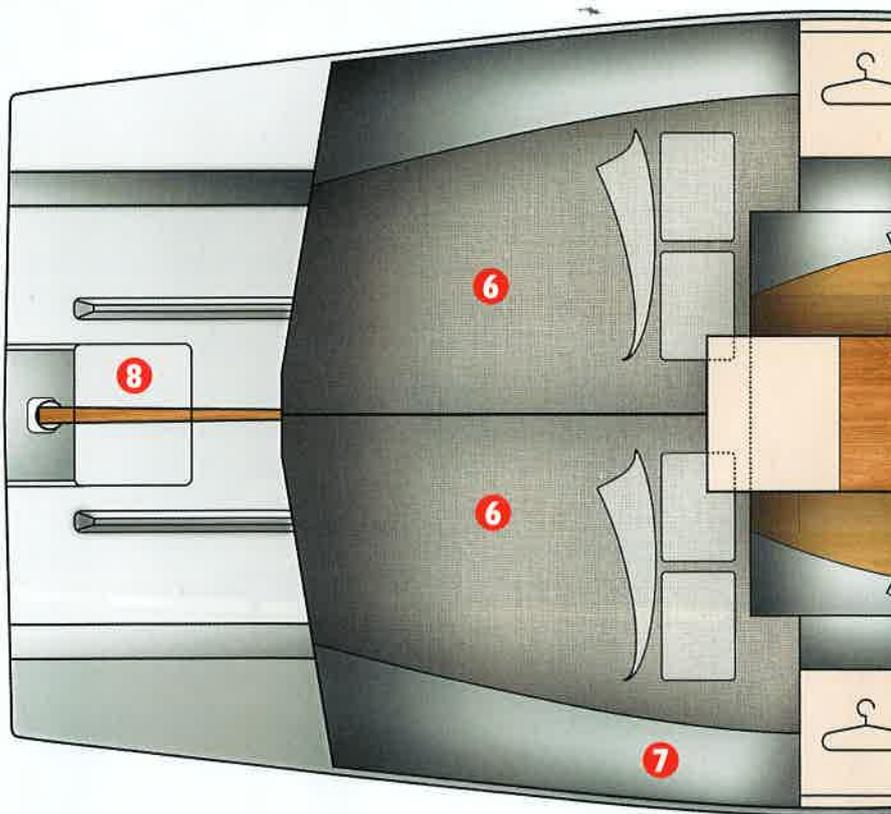
Ouvert dix mois dans l'année, l'Auto Bécane propose vélos, scooters et même des voitures pour les plus fainéants ! ►



## EN CHIFFRES...

LONGUEUR COQUE	9,94 m
LONGUEUR FLOT.	8,80 m
LARGEUR	3,40 m
TIRANTS D'EAU	2 m (q. à bulbe), 2,10 (q. plate)
DEPLACEMENT	3 850 kg
LEST	1 580 kg
SV AU PRES	65 m <sup>2</sup>
GRAND-VOILE	35 m <sup>2</sup>
GENOIS	30 m <sup>2</sup>
SPI ASYMETRIQUE	105 m <sup>2</sup>
SPI SYMETRIQUE	90 m <sup>2</sup>
MATERIAU	sandwich verre mousse-balsa/ résine vinylester
CONSTRUCTION	infusion
MOTORISATION	20 ch Volvo D120
RESERV. CARBURANT	50 l
RESERV. EAU	100 l
ARCHITECTE	Alan Johnston
CONSTRUCTEUR	J Composites
CATEGORIE CE	A pour 6 personnes
PRIX DE BASE	<b>137 000 €</b>
PRIX BATEAU ESSAYE	<b>205 000 €</b>

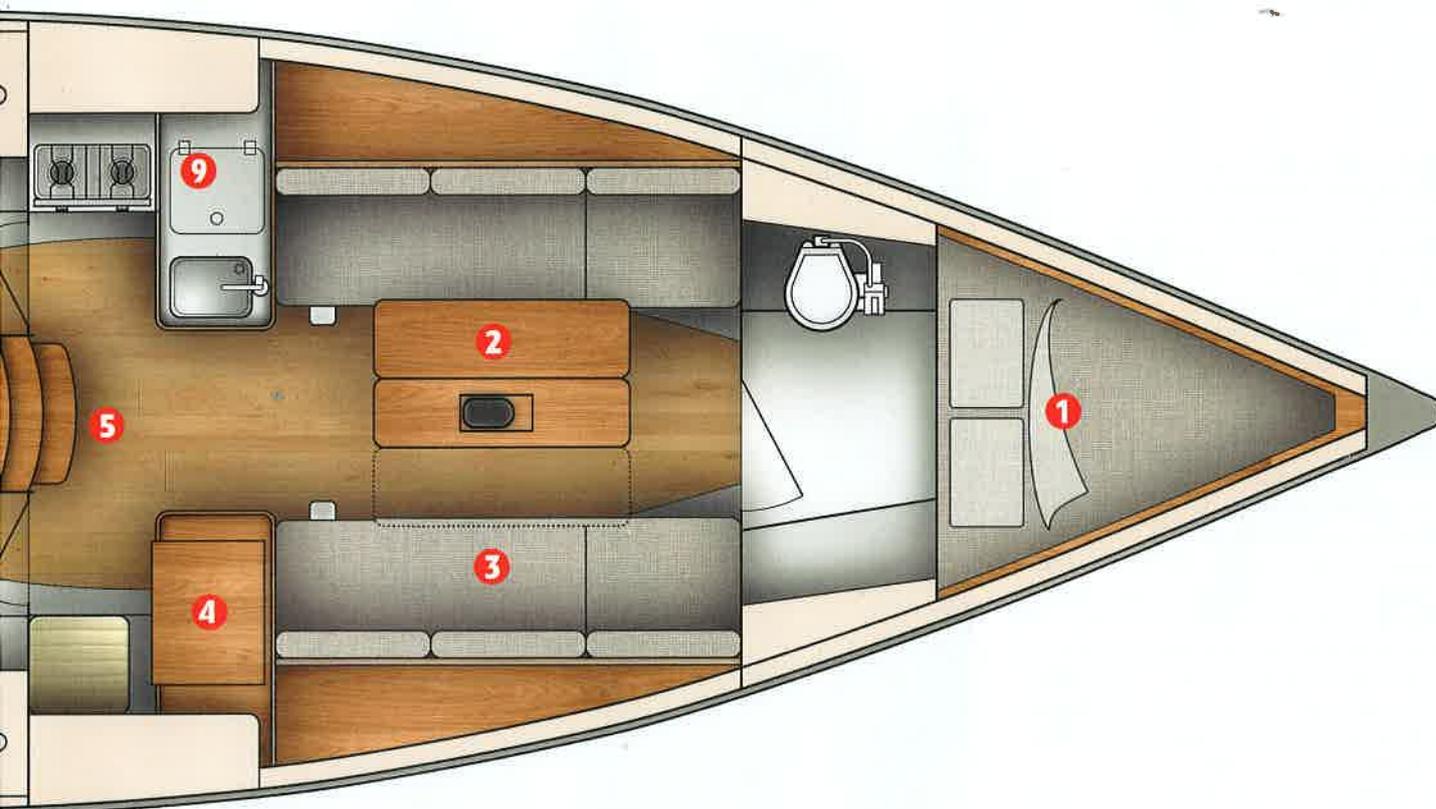
**Principales options :**  
 Quille plate en plomb : 4 830 €, système bisafra : 3 400 €, enrouleur de foc : 2 630 €, couchettes de mer dans le carré : 2 010 €, taquets escamotables : 1 060 €...



“ Les cabines arrière n'ont rien à envier à celles d'un pur croiseur. ”



Les équipets textiles qui courent le long des bannettes autorisent une belle capacité de rangement supplémentaire.



## Le J/99 en 9 points

1. La pointe avant mesure 1,70 m de large aux épaules par 1,90 m de long.
2. La table du carré, avec deux battants, affiche les dimensions suivantes : 0,92 x 0,80 m.
3. Les banquettes du carré mesurent 1,93 m de long pour 0,60 m de large.
4. Table à cartes : 0,76 m de large pour 0,45 m de long.
5. La hauteur sous barrots au pied de la descente est de 1,78 m.
6. Dans les cabines arrière, les couchettes doubles mesurent : 1,40 m de large pour 1,93 m de long.
7. La largeur maxi des passavants est de 0,68 m.
8. Le cockpit à la barre d'écoute mesure 1,95 m de large.
9. La cuisine en L propose un plan de travail de 0,70 m et un évier de 0,30 par 0,25 m.



▲ De la place et de la hauteur pour ces cabines doubles qui abritent en plus une penderie de belles dimensions à l'entrée des couchettes. La qualité des mousses est plutôt bonne.



▲ La cuisine propose plusieurs rangements (équipets en hauteur, placard sous l'évier et fourre-tout), une gazinière avec double feu (le four est en option) et un frigo de 90 litres.



▲ Dans le triangle, les WC et plein de rangements pour les voiles, l'annexe, le cordage, etc.

de portant. En gros, réussir à trouver des angles de descente suffisamment bas tout en gardant de la vitesse. Il s'agit de maximiser la stabilité à toutes les allures pour obtenir un voilier rapide mais toujours marin et sécurisant, en croisière comme en course. De la stabilité justement, nous allons en avoir besoin puisque pour ce 100 milles post-confinement, les planètes se sont alignées à la perfection avec ce nord-est d'une bonne quinzaine de nœuds accompagné d'un soleil estival. Des conditions parfaites pour lâcher les chevaux sur un triangle de navigation compris entre les Sables d'Olonne et l'île d'Yeu. Nous partons sur *Space Jockey*, un J/99 flambant neuf destiné à un navigateur russe, fana inconditionnel des J. Lorsque la vaillante équipe de Voile Magazine met le pied à bord, l'avitaillement déjà réalisé par le responsable commercial de J Composites, Frédéric Bouvier, a trouvé place sans difficulté dans le profond frigo de la cuisine (90 litres) derrière les banquettes du carré et dans des équipets textiles installé le long du bordé.

## UNE GARDE-ROBE MAGNIFIQUE!

Notre skipper connaît le bateau sur le bout des doigts et son expérience de régatier est un sacré plus pour répondre à toutes nos questions techniques. Mais il est déjà temps de larguer les amarres pour rejoindre l'île d'Yeu située à 30 milles de là. Dans le long chenal des Sables, nous préparons les voiles en vue d'un long bord de portant à fond les ballons. Le jeu de voiles fabriqué par Technique Voile avec Fred Duthil, figariste émérite à la baguette, est magnifique : GV et génois sont réalisés dans une membrane noire translucide du plus bel effet ! Entre les Nouch qui encadrent l'entrée du port vendéen, nous hissons les voiles avant d'envoyer le grand spi asymétrique dans la foulée. L'accélération est fulgurante au speedo et les milles s'enchaînent à près de 10 nœuds de moyenne sans jamais avoir l'impression de forcer sur la machine : c'est magique ! A la barre franche, l'attention est tout de même de mise pour éviter de partir au tas dans ce petit force 5 ponctué de bouffes d'air chaud tandis que nous glissons à vive allure entre 100 et 110° du vent apparent. Pour autant le manche reste d'une douceur déconcertante et les sensations bien réelles. Il faut dire que l'option quille à bulbe (2 m de TE, voile de fonte et bulbe en plomb) et le monosfran avec sa pelle profonde s'avèrent être un sacré gage de stabilité ! Finalement, alors que le vent de nord-est refuse peu à peu en approchant de notre destination – la brise thermique qui essaie de s'installer dévie le vent synoptique vers la gauche –, nous décidons de finir cette première traversée en envoyant le gennaker sur son emmagasineur. Là non plus, pas de grosses difficultés à condition de bien vérifier le système



de la drosse d'enroulement. Avec cette voile d'avant plus plate, nous pouvons remonter au vent tout en gardant parfaitement le contrôle à la barre. Ecoute de GV, palan fin, bout de pataras et réglage du rail d'écoute reviennent tous à la main du barreur sans pour autant provoquer un embouteillage de bouts dans le fond du cockpit. Preuve de la bonne ergonomie réalisée sur le pont. Entre 60 et 80° du vent, cap sur la côte est de l'île d'Yeu, nous nous relayons aux commandes le sourire aux lèvres, le bateau va vite et bien, que demander

de plus ? Un peu d'ombre peut-être, tant le soleil de cette fin d'après-midi continue encore et toujours de brûler notre cuir fraîchement déconfiné... C'est sous le regard courroucé des goélands surpris de voir l'homme sapiens reprendre possession de leurs terres que nous accostons à Port-Joinville. La manœuvre entre les pannes ne pose pas de souci particulier : vive le monosfran ! Il faudra toutefois prendre garde à l'hélice repliable qui peut jouer de vilains tours si l'on passe trop rapidement de la marche avant à la marche arrière...

## LE J/99 FACE A SES CONCURRENTS

Modèle	J/99	JPK 1030	Sun Fast 3300	Grand Soleil 34
LONG. DE COQUE	9,94 m	10,34 m	9,99 m	10,70 m
LARGEUR	3,40 m	3,24 m	3,40 m	3,60 m
TIRANT D'EAU	2 m	1,98 m	1,95 m	2,18 m
DEPLACEMENT	3 850 kg	3 600 kg	3 500 kg	4 900 kg
SV AU PRES	65 m <sup>2</sup>	60 m <sup>2</sup>	60 m <sup>2</sup>	71 m <sup>2</sup>
COEFFICIENT IRC	1.013	1.022	1.026	1.020
ARCHITECTE(S)	Alan Johnston	Julien Valer	Andrieu/Verdier	Skyron
MATERIAU	sand./balsa-mousse	sand. verre/Airex	sand. verre/mousse	sand. verre/PVC
CONSTRUCTEUR	J Composites	JPK Composites	Jeanneau	Del Pardo
PRIX DE BASE	137 000 €	135 900 €	132 000 €	170 000 €

**L'avis de Voile Magazine.** Premier sorti dans la famille des nouveaux IRC, le J/99 assume sa polyvalence. Moins extrême que ses deux concurrents directs sur le circuit IRC, le Sun Fast 3300 et le JPK 10.30, le J/99 reste dans la même fourchette de prix, avec de nombreuses options.



“ Port-Joinville : ce n'est pas encore le Sud mais presque ! ”



▲ Du confort autour de cette belle table à cartes. Pratique la lumière rouge intégrée au plafonnier.



▲ Fred Bouvier, responsable commercial du chantier, nous a régelés pendant ces trois jours.

## Le J/99 côté chantier



Il fallait à peine une semaine pour sortir un J/99 flambant neuf avant le début de la crise sanitaire. Chez J Composites, l'infusion est maîtrisée depuis belle lurette et l'organisation du travail est une référence dans le monde de l'industrie nautique. Ce ne sont pas moins de 50 unités qui sont déjà sorties sur le marché depuis le lancement de ce nouveau modèle en 2019. Vingt autres J/99 sont d'ores et déjà inscrits dans le carnet de commandes du chantier. Il faut dire que le procédé de construction – une infusion de précision pour garder un excellent ratio poids/résistance – et la qualité de finition des J n'est plus à faire. En effet, elle associe un sandwich fibre de verre, mousse-balsa, résine vinylester pour la coque à un sandwich fibre de verre, mousse, résine polyester pour le pont. Les deux parties étant reprises ainsi que les cloisons, toutes structurales, par une colle méthacrylate haute résistance. Du costaud pour voir venir dans toutes les conditions et un excellent sésame pour une revente ultérieure en occasion.

# A voir... et à revoir !

Une fois ce point de vigilance en tête, le J/99 se manie à la perfection. Même si le bateau est équipé d'un groupe d'eau sous pression et d'un réservoir souple de 100 litres d'eau douce, la douche se fera sur le ponton ou aux sanitaires. Rien ne vous empêchera d'installer un ballon d'eau chaude – amovible pour les régatiers – dans le triangle avant associé à une douchette de cockpit pour gagner en confort. Le large cockpit du J/99 en forme de T, épuré et ouvert sur la poupe, paraît aussi bien adapté aux manœuvres en course qu'au farniente en mode relax. En mer, des cale-pieds moulés dans le pont permettent au barreur et à l'équipier en charge de la grand-voile de ne pas bouger d'un iota même au près dans la brise. Expérience validée lors de notre convoyage retour dans un nord-est bien soutenu combiné au clapot désagréable soulevé par cette zone de navigation peu profonde comprise entre l'île d'Yeu et le continent.

## UN VRAI COIN CAMBUSE

Mais pour le moment, il est temps de passer à table. Oui la vie est dure sur ce 100 milles de rêve... Le coin cambuse en L, pas trop mal conçu pour se caler en mer à la gîte, est digne d'un voilier de croisière avec ses nombreux rangements, son frigo à trois étages, son évier et sa gazinière sur cardan à double feu. Petit défaut, la position trop basse de cette dernière oblige à se casser le dos pour préparer la popote... Un quart d'heure plus tard, nous nous installons autour de la table du carré pour savourer une délicieuse carbonara arrosée d'une bonne bouteille de bourgogne. Le mât traversant en aluminium – préféré au carbone plus cher et parfois trop raide pour une unité de cette taille – occupe pas mal de place mais pour autant, l'ambiance reste cosy et lumineuse grâce aux deux grands hublots latéraux et à la présence de deux rangées de plafonniers à LED. A trois, la place ne manque pas et les conversations vont bon train. Nous apprenons de la bouche de Fred que les aménagements intérieurs ont été longuement réfléchis par le chantier pour obtenir un devis de poids le plus bas possible sans pour autant empiéter sur la qualité de vie intérieure. Un compromis difficile à atteindre, finalement obtenu en diminuant autant que possible l'utilisation de bois massif (exception faite des fargues réalisées en moabi) remplacé systématiquement par du contreplaqué usiné. Au final, la menuiserie n'est pas plus lourde que du plastique moulé pour une impression visuelle incomparablement plus esthétique. La panse bien remplie, nous passons à la table à cartes pour préparer les mouillages du lendemain. Située à tribord, cette dernière affiche des dimensions encore honnêtes à l'heure de la cartographie électronique. Le siège est confortable et le vide-poches bien



Le mât en aluminium fait sur mesure pour le J/99 intègre un rail polyvalent : une entrée pour une GV avec ralingue ou coulisseau selon les désirs du propriétaire.



Le système de réglage du génois est conçu avec un point de tire multidirectionnel.



Il manque une main courante sur la partie avant du carré pour accéder à la pointe.



Pour faire chauffer la popote, il faut se plier en deux, la gazinière est trop basse.



Le carré est truffé de petits rangements, sous les banquettes et derrière les dossiers.



Pour ne pas encombrer le cockpit des dormants, on les laisse passer par le hublot des cabines arrière.



Le grand cockpit ouvert du J/99 est une réussite : des cale-pieds assurent la stabilité des équipiers et les réglages de la GV reviennent à la main du barreur.



Le tour de la porte de descente est un peu agressif pour les jambes lors de la montée sur le pont.



Les taquets escamotables sont un sacré plus : au port on les soulève, en mer on les rabaisse pour éviter d'accrocher écoutes et autres manœuvres.



Au top les terminaisons textiles pour frapper les drisses : une simple manille textile avec scratch et axe en composite vendu par Equiplite.



La baïlle à mouillage malgré, une ouverture réduite, propose une belle capacité de stockage. On y loge sans problème mouillage, aussières et pare-battage de petite taille.



Tout est conçu pour durer sur le J/99, à l'image des jambes de force XXL présentes sur chaque chandelier.



« L'anse des Soux nous a permis de goûter aux joies du mouillage »

pratique pour y déposer ses petites affaires. Quant au tableau électrique, il est dans l'air du temps, c'est-à-dire moderne et fonctionnel avec en prime la présence d'une double sortie USB pour recharger ses appareils électriques. Côté batteries, deux parcs sont installés à bord en standard : un de 100 Ah pour la servitude et un accumulateur de 70 Ah pour le démarrage moteur (un Volvo 20 ch saildrive). De quoi voir venir.

## UN GENNAKER EFFICACE

Ereintés par cette journée de forte chaleur, nous avons hâte de retrouver nos couchettes. Je me sacrifie pour dormir dans le carré tandis que mes deux acolytes profitent des deux spacieuses cabines doubles arrière équipées chacune d'une penderie digne de ce nom. Quant à mes affaires, elles trouveront place dans un grand coffre situé sous la bannette. A l'avant pas de couchage possible puisque le triangle est occupé par les toilettes ainsi que par une grande soute à voiles qui communique avec le pont via un panneau ouvrant. Vu les ronflements de la nuit, les couchettes semblent avoir bien rempli leur office ! 7h30, le réveil sonne, dehors le soleil brille déjà, juste le temps d'avaler un « petit-dej » sur le pouce et nous voilà repartis pour explorer les mouillages de la côte sud de l'île d'Yeu. Nous décidons d'envoyer une nouvelle fois le gennaker. Cette voile s'avère très propulsive malgré le calme plat qui s'installe à mesure que nous nous rapprochons de la pointe des Corbeaux. C'est l'anse des Soux qui retient au final notre attention. Une jolie petite baie de sable entourée d'enrochements sauvages : parfait pour s'essayer au mouillage. Avec l'option delphinrière, balancer la pioche demande tout de même un peu de

préparation. En effet, il est nécessaire de faire passer son mouillage dans un loop frappé à l'extrémité du bout-dehors pour éviter que la chaîne ne vienne frotter contre l'étrave lors de l'évitement. Avec son ancre FOB légère, ses 5 mètres de chaîne prolongés par un câblot lesté, nous ne bougerons plus de la journée, profitant ainsi des joies du mouillage en toute sérénité. Une table de cockpit amovible nous aurait d'ailleurs permis d'être encore plus confort. En croisière, il faudra donc penser à en prendre une à bord. Cerise sur

le gâteau : des paddles menés par de jeunes sirènes islaises viendront à tour de rôle nous faire de petits saluts forts sympathiques... Levés aux aurores le lendemain, nous profiterons des belles couleurs du matin et de la fin de la brise thermique de nuit pour rallier les Sables. Il nous suffira de deux bords à plus de 8 nœuds de moyenne pour conclure en beauté cet essai béni des dieux sur ce voilier promis au plus bel avenir. Pour ceux qui en douteraient encore : la croisière rapide, c'est génial ! ■

## Un Volvo qui a la patate !



Notre bateau était pourvu d'un moteur Volvo D120 de 20 ch sur saildrive équipé d'une hélice bipale repliable. Une puissance qui nous a paru pertinente lors de notre essai (4,5 nœuds en régime bas, 1 700 tr/mn, 6,5 nœuds en mode croisière à 2 200 tr/mn). L'accès au moteur se fait facilement via un capot basculant situé dans la descente. Nous n'avons constaté ni résidu dans les fonds ni mauvaises odeurs dans les cabines lors de notre essai. Mais de l'eau mélangée à de la rouille provenant de l'échangeur avait tendance à être recrachée par le refroidissement moteur à l'allumage. Un point à surveiller !

### Conso



CAPACITE DU RESERVOIR CARBURANT **50** litres

AUTONOMIE EN VITESSE DE CROISIERE **20** heures

### Vitesse



VITESSE DE CROISIERE **4,5** nœuds  
1 700 tr/mn

VITESSE MAXI **6,5** nœuds  
2 200 tr/mn

### Niveaux sonores (en dB)

