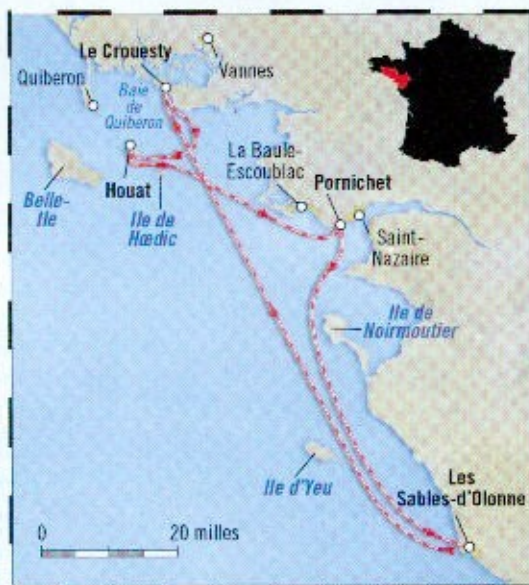


**QUEL CHANGEMENT!** Ce même ponton où, il y a quelques mois je tentais de me frayer une place pour saluer Michel Desjoyeux de retour de son *Verdée*, est aujourd'hui désert. Seuls *Akena Veranda* d'Arnaud Boissières et *Fondation Océan Vital* de Raphaël Dinelli y sont amarrés pour rappeler que onze marins sont venus là mettre un terme à leur voyage en solitude. Bref, en ce dimanche sablais, pas âme qui vive, en revanche l'assurance d'une nuit paisible. Notre première à bord du J 97 qui occupe, heureux présage ou fait du hasard – je penche évidemment pour la première solution – la place réservée, avant son départ pour le tour du monde, à *Foncia*, le plan Farr de Mich Dej. Ce n'est pas la première fois que je découvre le dernier-né de la famille J. Notre rencontre s'était déjà déroulée dans le cadre du Salon de Paris sous la houlette de Didier Le Moal, si ce n'est qu'en raison d'aménagements non terminés, l'intérieur était interdit à la visite. A l'époque, je me souviens que ce J 97 privé de sa quille m'avait donné l'eau à la bouche sans pour autant générer la surprise. Souvent répété mais toujours vrai, un J reste un J. Le petit dernier, à l'image des autres, ne fait pas dans le spectaculaire ni dans l'esbroufe. Les J affichent cette élégance classique, cette silhouette presque intemporelle qui souvent se bonifie avec le temps. L'avenir le dira, tandis que le présent se joue sur le refrain bien connu du choix de la cabine. A moi la double sur l'arrière bâbord. A Pascal Morvan, l'équipier lecteur volontaire de ce « 100 milles », la cabine avant. Plus exactement le lit breton qui permet de privilégier l'espace en créant une vue dégagée depuis la descente jusqu'à l'étrave, exception faite du mât, implanté sur la quille, qui traverse la table du carré. De cette première nuit, prémices à notre départ pour trois jours de croisière, peu de commentaires si ce n'est un inventaire des possibilités de rangement. Elles sont limitées.

Concrètement : une penderie à l'entrée et sous la couchette double, de quoi stocker un sac marin vide. Des étagères ou encore un équipet latéral qui aurait tout le loisir de courir le long du bordé, point. D'ailleurs, j'ai comme l'impression que ce manque de rangements dans les cabines arrière est aujourd'hui un mal chronique de nos bateaux de croisière. Sur l'A 31 d'Archambault, essayé il y a deux mois dans *Voile Magazine*, ça pouvait encore se comprendre. Son programme est très régate. Mais sur le J 97 plus aménagé, plus cossu, c'est moins pardonnable... néanmoins facilement corrigible.

## LE PREMIER DEPART VERS LE GRAND LARGE

Nous venons d'évoquer la vocation de l'A 31. Celle du J 97 reste à définir. Sans vraie surprise, elle s'inscrit dans la lignée de ses aînés, le J 109 et le J 122. En clair : la course-croisière. Ou, si vous préférez, la course et la croisière. Une partition interprétée avec succès depuis onze années par un voilier de référence et néanmoins concurrent : le First 31.7 de chez Bénéteau. Lui est en fin de vie et devrait être remplacé l'an prochain. Quant au J 97 il se prépare, grâce à *Voile Magazine*, à vivre son premier départ vers le large, ses précédentes navigations s'étant limitées à quelques bords dans la baie des Sables-d'Olonne. Avant de saluer dans le chenal la tour d'Arundel, revue d'inspection générale rapidement menée sur le pont. Elle se limite dans le cockpit à deux coffres complétés par un troisième au niveau de l'étrave dévolu au mouillage. Pour lui c'est vite fait. Il est vide, l'ancre et la chaîne – performances obligent – ayant trouvé refuge dans le carré, sous la banquette tribord. Vite faite également la visite du petit coffre arrière, côté tribord, dans le cockpit. Il accueille les deux bouteilles de gaz. Le plat de résistance réside dans le grand coffre où nous avons rangé l'annexe, le spi asymétrique, le génois à mousquetons, les aussières et les défenses. Il est très profond et mériterait pour cette raison une longue étagère ainsi qu'un petit quelque chose pour y stocker le panneau qui ferme la descente. Il est monopiece et l'on ne sait pas très bien où le ranger. Sur le pont, toujours au port, l'on apprécie de se déplacer facilement sur les passavants qui sont larges (0,55 m) et si ce n'était le bas-hauban à esquisser au niveau de la cadène, c'est un vrai boulevard. Pour en finir avec le pont, une remarque s'impose au niveau du cockpit dont nous aurons largement l'occasion de reparler en mer. Il est généreux dans le sens de la longueur (2,50 m) mais plus étroit que la moyenne entre les bancs (0,80 m). Sous le pont, une petite heure aura suffi à vider nos sacs et à remplir les équipets et la glacière. Au départ, j'émettais quelques doutes sur les capacités de la cuisine à accueillir la vaisselle, les casseroles (Suite page 52)



▲ Prévue sur 100 milles, notre navigation s'est poursuivie sur quasiment 200 milles.

