

et bien sûr la nourriture prévue pour trois durant trois jours. Ils n'étaient pas fondés. Démonstration. Deux des trois équipets supérieurs – les plus en avant – ont reçu la vaisselle. Dans celui de l'arrière : les petits-déjeuners. Dans la glacière de 60 litres : les vivres frais tandis que le tout le volume situé sous l'évier se partage l'espace entre la poubelle, les casseroles, et quelques boîtes de conserve. Quant aux bouteilles, nous les avons dispatchées entre le casier central de la table et l'espace situé sous la gazinière, cette dernière étant proposée en option tout comme la capote, le davier démontable ou les deux hublots ouvrants supplémentaires situés sur la face arrière du rouf (837 €).

15 NŒUDS DE SUROÏT DANS LES HANCHES

Pour une fois, nous disposons même d'un rangement pour les cirés constitué d'une barre d'accrochage et d'une penderie ouverte située sur l'arrière des WC. Quant aux clés, aux portables, et autres gadgets qui ont souvent tendance à quitter vos poches pour rejoindre le fond du port, ils se rangent dans l'équipet vide-poches voisin de la table à cartes. Pour l'heure, elle est déserte. Tout se passe dans le cockpit après un passage par la plage avant, le temps d'entraîner le génois sur l'étai en rod. Dehors, malgré un reste de houle, nous avons toutes les raisons de pavoiser tant les conditions annoncées par la météo sont, pour une fois, favorables : du suroît par 15 nœuds. Soit du débridé et une route quasiment rectiligne depuis la balise des Petites Barges jusqu'au port du Croesty (75 milles) précédée d'un bord de près. Façon comme une autre de se mettre en jambes et de se dégager du phare des Barges. Au louvoyage, une poignée de minutes suffira à prendre le pouls de cette carène signée Alan Johnstone, dont le père Rodney dessina et construisit le célèbre J 24.

LE J 97 FACE À SES CONCURRENTS

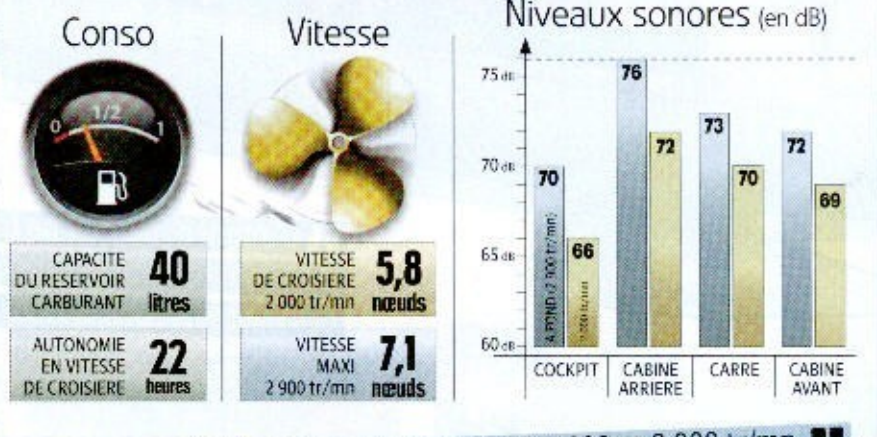
Modèle	J 97	A 31	First 31.7	JPK 9,60	Sun Fast 3200
LONG. DE COQUE	9,65 m	9,55 m	9,50 m	9,60 m	9,78 m
LONG. FLOTTAISON	8,10 m	8,34 m	8,80 m	8,90 m	8,55 m
LARGEUR	3,35 m	3,23 m	3,23 m	3,48 m	3,48 m
TIRANT D'EAU	1,90 m	1,90 m	1,90 m	1,95 m	1,90 m
DEPLACEMENT	3 800 kg	3 150 kg	3 600 kg	3 450 kg	3 400 kg
LEST	1 350 kg	1 335 kg	1 050 kg	1 400 kg	1 300 kg
SV AU PRES	57 m ²	51,50 m ²	55,40 m ²	56 m ²	60 m ²
ARCHITECTE(S)	A. Johnstone	Joubert/Nivelt/Mercier	Finot/Conq	J. Yaler	D. Andrieu
MATÉRIEAUX	sand. balsa/verre	strat. verre/polyester	strat. verre	sand. verre	strat. verre
CONSTRUCTEUR	J Europe	Archambault	Bénéteau	JPK	Jeanneau
CATÉGORIE CE	A	A	A	A	A
PRIX	125 580 €	92 000 €	78 340 €	98 000 €	95 030 €

L'avis de Voile Magazine. Dans la famille des 32 pieds, on n'a que l'embaras du choix même si chacun des membres affiche ses différences. Malgré leur écart d'âge, le J 97 se rapproche plus du First 31.7 Bénéteau appelé à être remplacé l'an prochain. Si différence il y a, elle porte sur la cabine avant, séparée sur le 31.7, façon lit breton sur le J 97. Ce dernier, comparé à l'A 31 qui fait des ravages en course, est plus cossu et plus polyvalent. Quant au Sun Fast 3200, il est plus typé grand large. Cela dit, le J 97 est le plus cher de tous. Un écart en partie justifié par une construction en sandwich selon la technique de l'infusion et une belle finition.

Forcément sail-drive



A juste titre, le chantier J Europe utilise des moteurs Volvo-Penta à transmission sail-drive. Sur le 97, un trois-cylindres D 1 20 de la nouvelle génération déjà prêt pour répondre aux nouvelles normes antipollution. En standard, le J 97 est équipé d'une hélice bec de canard et d'un tableau de contrôle mis en place dans le cockpit, la jauge à gasoil étant solidaire du tableau électrique et trop sensible aux coups de coude du navigateur.



Peu d'écart entre les niveaux sonores à 2 000 et 2 900 tr/min.

Nous en aurons le lendemain la confirmation, mais le J 97 est à classer dans la catégorie des bateaux raides à la toile, ce que laissent déjà présager les mesures de stabilité statique. Il se révèle également facile à mener dans la mesure où la barre « parle ». En d'autres termes, on n'est pas là à surveiller en permanence les penons du génois pour ne pas trop abattre. La carène est ardente juste ce qu'il faut pour bien sentir le bateau. Cerise sur le gâteau, la présence d'un génois à faible

recouvrement (106 %) facilite les virements de bord, manœuvres complétées par un dispositif d'écoute de grand-voile et de barre d'écoute bien pensé. Concrètement, le palan d'écoute de la GV reprend le principe déjà adopté sur le J 92 S ou le 109. Il se décline en un palan de réglage fin et un second, plus direct, revenant dans les mains du barreur par l'intermédiaire d'une tourelle. Pour lui, ajuster la position du chariot de barre d'écoute est également facile. Tout comme il est aisé de régler la tension du pataras, toujours depuis la barre. En course il est évident que nous aurions joué avec. Mais là, dans ce long bord jusqu'au Croesty, il est resté réglé une fois pour toutes.

LA BONNE INCLINAISON DE L'HILOIRE DE COCKPIT

A l'unanimité, chacun a apprécié le confort du cockpit. Assis sur le plat-bord, sans chandelier dans le dos, on y est parfaitement calé en raison de la judicieuse inclinaison de l'hiloire tout en pouvant se bloquer les pieds sur le léger retour du banc. Si l'on adopte une position plus « croisière », c'est-à-dire assis cette fois sur le banc, on a la possibilité de se bloquer les pieds sur le banc opposé. Balise du pont d'Yeux à laisser sur tribord, chaussée des Bœufs, SN 2, le J 97, à 7,5 nœuds, nous rapproche du port du Croesty atteint au coucher du soleil. Sûr, en raison de la présence