

A la barre du Jouët 680

Essai revue Bateaux n° 253, juin 1979

La proportion de plaisanciers pratiquant la course au large ne dépasse pas un pour cent selon les chiffres les plus optimistes. De là à condamner ou à ignorer son influence, il n'y a qu'un pas que Jean Berret a franchi en sens inverse. Son Jouët 680 apporte à la croisière la formule qui a révolutionné l'I.O.R. ces dernières années : le dériveur à lest intérieur.

Par curiosité, nous nous sommes demandé à quoi correspondait le nombre 680 accolé à la marque pour désigner ce modèle. Chez ce constructeur, il semble s'agir de la longueur de coque y compris le safran extérieur accroché au tableau. Si l'on rajoute le balcon, on obtient 7,32 m, tandis que la coque seule mesure 6,55 m. Cette énumération de chiffres pourrait paraître superflue, mais dans cette taille de bateau trente centimètres de plus ou de moins peuvent influencer de manière importante sur l'habitabilité. La comparaison avec les bateaux équivalents de la concurrence fait ressortir une longueur de flottaison sensiblement plus importante à l'avantage du Jouët 680 ainsi qu'un déplacement plutôt élevé, tandis que la surface de voilure reste dans les mêmes chiffres avec 25 m² en additionnant la grand-voile et le génois. Mais la comparaison s'arrête là dès que l'on aborde la conception de la coque.

Conception-construction

Dans le Jouët 680, la nouveauté ne réside pas dans le principe du dériveur lesté, connu et appliqué depuis des lustres, mais Jean Berret a délibérément rompu la tradition qui voulait que le dériveur lesté de croisière soit doté d'un lest extérieur, appendice néfaste pour la vitesse à moins qu'il ne s'agisse d'un lest coulissant ou pivotant, solutions complexes sur le plan mécanique. Le système adopté, en conjonction avec des fonds plats comme sur les coques de course, accorde totalement la recherche de performances élevées avec le programme de croisière. Toutefois, l'architecte a choisi de donner de cette formule moderne l'image la plus sécurisante possible grâce à une largeur de flottaison importante, un lest généreux et un plan de voilure plutôt ramassé (sloop 7/8e). Il ne s'est pas laissé arrêter par l'augmentation du déplacement préjudiciable au transport sur route. On lui concédera volontiers que le remorquage d'un tel bateau derrière une voiture relève un peu de l'utopie si l'on veut respecter les normes du code de la route. En revanche, le Jouët 680 se passe aisément de berceau et peut voyager sur camion ou être posé à terre sur quatre pneus, les fonds renforcés ne craignant pas l'enfoncement.

Pour l'échouage, le débat reste ouvert. Evidemment, le sable et la vase tant qu'ils ne cachent pas de roches assureront une position parfaitement confortable. Sur les cailloux, le constructeur affirme que du fait de la résistance du plastique armé au poinçonnement, la coque ne risque rien d'autre que des égratignures de gelcoat. Notre amour pour les bateaux nous porte à quelque réticence envers ce contact direct, même s'il ne provoque pas de rayures. De façon très contradictoire, les plaisanciers de Bretagne seront tentés de prendre la version à quille qui permet le béquillage. A l'analyse, ne s'agit-il pas d'un faux problème, tous les endroits connus comme havres d'échouage corrects étant justement des emplacements où les cailloux sont rares ? De plus, il ne ferait pas bon poser une béquille sur l'un d'eux, et même avec une quille extérieure, le bon navigateur les évite soigneusement.

La coque du Jouët 680 est moulée d'une seule pièce avec son puits de dérive. Ce dernier est donc lisse intérieurement et comporte des nervures laissant entre elles des cavités destinées à éviter l'encrassement et à faciliter son nettoyage. La dérive elle-même est constituée par une tôle de 10 mm en acier galvanisé pivotant autour d'un axe de 30 mm, noyé par stratification.

La manœuvre est assurée par un palan aisément accessible en démontant la table qui coiffe le puits. En position haute, une clavette en inox enfilée à travers les flancs du puits soulage le palan. A ce lest mobile qui pèse environ 75 kilos s'ajoute un lest fixe en fonte (660 kg) en forme de "galette", scellé dans les fonds avant la pose de la grande pièce de contremoulage qui sert de base aux emménagements et assure le doublage de la coque.

La pose du pont est effectuée par collage sur les lèvres horizontales de la coque. Une fois le scellement terminé, un rail de fargue en alliage léger vient se boulonner sur cette liaison, solution désormais très classique, et satisfaisante à condition que le profilé d'aluminium soit assez haut pour former un bon cale-pieds, ce qui est le cas.

La rigidité de la coque est assurée tant par cette liaison que par les nombreux scellements de la pièce d'emménagements à tous les endroits où cette opération est possible. Du côté du rouf, nous avons constaté une certaine souplesse qui résulte probablement de la recherche de l'abaissement du centre de gravité, liée à la formule du lest intérieur. La solidité des hauts ne semble pas mise en cause, mais l'impression désagréable pourrait être certainement évitée par la pose de quelques raidisseurs.

Les clients récemment livrés ont bénéficié d'un certain nombre d'améliorations de construction et de finition. Au nombre de celles-ci, citons le nouveau safran en contreplaqué de 25 mm à 19 plis construit suivant la formule mise au point par Christian Maury pour le 420. Très rigide et bien profilé, il supprime les vibrations constatées sur les modèles de la première année.

La comparaison de deux modèles 78 et 79 fait apparaître de nombreuses différences et une nette progression de la qualité qui, sans être irréprochable, se hisse à un niveau très honorable.

Pont-cockpit, accastillage

Venu de la course, Jean Berret a du goût pour la simplicité et le fonctionnel. Un plan de pont net permet de positionner l'accastillage au mieux, sans être obligé de réserver des emplacements spéciaux. La circulation est facile, la seule légère différence de niveau se situant à l'aplomb de la cloison arrière du rouf comme pour former un petit brise-lame assez symbolique. Sur les modèles récents, l'antidérapant moulé a été prolongé sur le pont de part et d'autre du cockpit, emplacement où l'équipage se tient facilement assis ou debout.

Typique des plans Berret par sa forme, le rouf bombé et plongeant se prolonge un peu devant le mat, mais laisse une plage avant de taille suffisante pour le travail de l'équipier de foc. Les deux courtes mains courantes en tube inox glissant ont été remplacées par des barres en teck encore plus courtes. L'esthétique y gagne sinon la sécurité. Comment faire comprendre aux constructeurs que les mains courantes ne sont pas un accessoire décoratif et qu'elles doivent se prolonger sur toute la longueur du rouf même si cela «charge» la silhouette du bateau.

L'accastillage de mouillage a souffert de la même lutte pour l'économie. A l'étrave, la ferrure comporte un seul chaumard en fil rond d'inox, et un seul taquet près du pied bâbord du balcon est prévu pour toutes les amarres. Toutefois une baille à mouillage de taille convenable occupe la partie tribord. Nous n'avons pas compris la position de l'échancrure prévue pour laisser passer la chaîne lorsque le couvercle est fermé, à moins qu'elle ne soit prévue pour l'adjonction d'un guindeau et d'un davier à réa. Les deux taquets d'amarrage arrière sont complétés par des chaumards fermés en fil rond d'inox soudés sur des ferrures aux coins du tableau qui ont d'ailleurs été agrandis sur les derniers modèles. On peut maintenant y passer une amarre de bonne dimension.

L'accastillage de pont se résume à deux grands rails de foc munis d'avale-tout suivis de deux winches de foc et de deux taquets. En standard, l'écoute de grand'voile est frappée sur un œil au fond du cockpit. Toutefois, les nouveaux modèles comportent un emplacement moulé pour rajouter une barre d'écoute à la demande de nombreux clients.

Le gréement 7/8 est tenu par un étai, une paire de haubans et galhaubans montés sur une cadène unique légèrement en arrière du mât et par un pataras muni d'une patte d'oie équipée d'un palan. L'ensemble très souple cintre facilement autorisant toutes les possibilités de réglage selon la brise. Aucune drisse ne revient au cockpit et un seul winch sur le mât assure l'étarquage, malgré un vit-de-mulet non coulissant. Mais un système de clamcleats permet d'utiliser successivement ce winch pour toutes les drisses, solution économique et efficace.

Emménagements

Malgré un rouf assez haut, le Jouët 680 ne fait pas partie de la génération des « 7 mètres » avec hauteur sous barrots. Sous le capot de descente, on dispose d'un mètre cinquante-trois. Dimension convenable pour enfiler un ciré en courbant la tête. En l'absence de bridge-deck, la descente est facile. Une fois à l'intérieur, il faut choisir son bord. En effet, le puits de dérive central masqué sous la table du carré ne laisse le passage vers l'avant que du côté tribord, le couloir bâbord butant sur la cuisine. L'inconvénient de cette installation fixe plutôt encombrante pour un bateau de cette longueur se révèle moins nettement il l'usage, dans ce carré où l'on vit assis ou couché et non debout. Une fois dépliée, la table dépourvue de fargues accueille facilement cinq personnes au port.

Il est toutefois curieux sur un bateau moderne de ne pouvoir s'asseoir qu'au bord de la couchette, si l'on veut éviter de buter de la tête sur le rouf. Dans la querelle entre l'intimité et l'impression d'espace, l'architecte a pris parti pour cette dernière, seules deux demi cloisons largement échancrées séparent symboliquement le carré du poste avant. Les couchettes sont larges. Recouvertes de matelas en skaï, elles abritent des coffres non contremoulés, mais assez vastes. Heureusement, car l'espace sous les planchers est tout à fait insignifiant en raison de la présence du lest intérieur. La présentation générale claire et fonctionnelle a été améliorée depuis le dernier Salon avec des grands panneaux de contreplaqué teck le long des hiloires de rouf et de la moquette au plafond.

Pendant notre essai effectué par temps humide, cette moquette était gorgée d'eau tout autour du capot. Il est certain que le doublage en plastique lisse de la coque, s'il est un peu triste, gardera sa fraîcheur beaucoup plus longtemps.

l'aération n'a pas été oubliée avec un capot avant ouvrant, agrandi sur les derniers modèles et un aérateur fixe au-dessus de la cuisine.

La visite du Jouët 680 laisse apparaître l'absence de penderie, de table à cartes et celle de mains courantes. On regrettera l'un ou l'autre selon le genre de navigation effectuée. Dans la version quillard la table de repas pivote en venant couvrir le bloc cuisine et sert alors pour le navigateur. En dégageant le centre du carré, l'impression d'espace change du tout au tout entre ces deux modèles. Mais évidemment l'originalité de cette formule de dériveur, surtout avec le profil de dérive adopté, doit se payer en acceptant l'encombrement du puits.

Performances et qualités nautiques

Petite remarque en montant bord du bateau : l'eau stagne à l'avant des banquettes, près de la descente. Une fois l'équipage embarqué dans le cockpit, le 680 revient parfaitement dans ses lignes, et l'eau s'écoule vers les deux vidanges arrière. En dehors de la pente mal calculée, ce fait illustre la sensibilité du 680 en matière d'assiette horizontale. Les volumes avant étroits sont incomparablement moins porteurs que ceux de l'arrière.

En partant du mouillage, on prendra la précaution de baisser complètement la dérive mais aussi le safran, car celui-ci devient très dur dès que sa lame remonte vers l'arrière. Il faut dire que les nouveaux taquets coinçeurs prévus pour les bouts de safran ne constituent pas un progrès. En revanche la manœuvre de la dérive s'effectue sans problème. L'évolutivité n'est pas étonnante, bien que largement suffisante pour tirer des bords entre les pontons, même sous grand'voile seule.

Le déplacement élevé du bateau traduit par une erre importante qui facilite les manœuvres de port une fois le bateau pris en main.

Bien réglé au près, le 680 marche pratiquement tout seul, mais si l'on en profite pour faire un tour à l'avant, l'étrave qui s'enfonce modifie l'équilibre de la carène et celui de la barre.

Le cap nous a paru meilleur au près dans la brise avec le foc n° 1 qu'avec moins de vent et le génois médium dont le point de tire reculé semblait donner un angle un peu trop ouvert. Il peut s'agir d'une question de coupe de voile ou de réglage de la quète du mât. Le comportement dans le clapot procure de grandes satisfactions, cette étrave élancée se frayant un chemin sans aucun heurt avec un absence remarquable de tangage. On en vient à excuser l'architecte pour avoir supprimé de l'avant du bateau tout accastillage superflu.

Grâce à la dérive pivotante, le barreur peut même reculer le centre de dérive en la remontant. L'absence de barre d'écoute oblige à demander beaucoup du halebas qui n'a pas été prévu particulièrement échantillonné. De même, le faible diamètre des poulies de grande écoute a gêné le barreur A mainte reprises pour choquer ou border la grand-voile. Il est dommage de chipoter pour des détails comme ceux-là.

Bien qu'il s'agisse d'une simple tôle, la dérive procure une remontée au vent pratiquement égale par rapport à l'aileron lesté.

Il faut dire que le puits est équipé de lèvres en caoutchouc qui évitent les remous et que le déplacement plus élevé du dériveur lui confère une raideur à la toile au moins équivalente à celle du quillard.

Nous avons tenté une petite expérience consistant à remonter totalement la dérive au près. Elle est à déconseiller, car c'est alors le safran qui développe tout l'effort antidérive, mais à mi-course du palan, on peut louvoyer pour sortir d'un mouillage avec moins d'un mètre d'eau.

Aux allures portantes, le comportement du Jouët 680 se traduit par une parfaite aisance qui permet au barreur de se décontracter. Le bateau étant livré en standard sans gréement de spi, nous avons dû en improviser un et malgré cela nous n'avons eu aucune peine à tenir cette voile, même au large où la coque fait preuve de la meilleure bonne volonté du fait de sa raideur et de ses formes. Comme au près on évitera cependant d'envoyer un équipier dans le balcon pour ne pas faire plonger l'étrave.

Bien que la barre soit généralement facile à tenir, on aimerait que sa poignée soit un peu moins anguleuse pour ne pas faire mal aux mains.

Conclusion

Bateau intéressant par sa conception et bien placé par son prix, le Jouët 680 est un modèle plaisant et confortable faisant preuve de performances très convenables. Le souci de rester dans une fourchette de prix aussi compétitive que possible a conduit le chantier à « tirer » sur les équipements.

Pour distinguer le superflu de l'indispensable, les plaisanciers, les constructeurs et les essayeurs ont parfois des jugements divergents. Heureusement, dans le cas présent, il ne s'agit en général que de problèmes de fourniture, l'acheteur du Jouët 680 disposant d'une base parfaitement saine, aussi bien en dériveur qu'en quillard, Jean Berret ayant réussi à doter les deux versions de performances équivalentes.

Jacques MONSAULT

Le point de vue du technicien

Au début de la décennie les dériveurs, attaqués de tous côtés, n'étaient pas des produits commercialement vendables. Mais les esprits ont évolué et, aujourd'hui, la quasi totalité des croiseurs de 6 à 7 mètres sont à dérive ou quille relevable. Le Jouët 680, dessiné par Jean Berret, est un des premiers de cette nouvelle génération et l'architecte s'est surtout attaché à démythifier la soi-disant instabilité des dériveurs en concevant un voilier, dériveur pur, dont un des points forts est justement la stabilité. Dériveur pur, c'est-à-dire dont le lest est situé en quasi totalité dans les fonds du bateau (660 kg), la dérive, une plaque de tôle galva ne pesant que 75 kg. Pour cela, Jean Berret a joué sur la forme de la carène, très large à la flottaison (2,15 m pour une largeur maxi de 2,42 m) avec des lignes d'eau arrière, relativement tendues. On peut comparer ce parti avec celui, adopté par Finot pour le First 22 (Bateaux N° 249) : la largeur à la flottaison est plus faible (2,05 m) mais les lignes arrière sont beaucoup plus pleines; l'inertie de la flottaison, facteur déterminant de la stabilité aux faibles angles, étant ainsi comparable dans les deux cas.

La dérive légère, adoptée par Jean Berret, a l'avantage de pouvoir être relevée grâce à un système simple et économique (un palan) ; en revanche, la portance hydrodynamique, au plus près, d'une plaque de tôle est inférieure à celle développée par la quille relevable, profilée du First 22.

En ce qui concerne le gréement, on pourra noter que les haubans et bas-haubans, situés dans l'axe transversal passant par le mât, ne participent pas à la raideur de l'étai qui n'est assurée que par le pataras.

Le capelage étant situé 1,2 m, sous la tête de mat, il semble que la présence de bastaques soit souhaitable pour conserver une attaque de foc raide, facteur d'un bon cap dans le clapot.

Daniel Andrieu