

à la barre du Jouët 22 (Elor 65)

Jacques
Monsault

Peu de temps avant d'entrer dans le groupe Yachting France, les chantiers Morin s'étaient lancés dans la fabrication de l'Elor 65, un croiseur rapide de 6,50 m à quatre couchettes pour lequel ils avaient fait appel aux architectes danois Paul Elvström et Jan Kjaerulff. Avec la fusion, ce bateau a été rebaptisé Jouët 22 tandis que sa construction a bénéficié d'un certain nombre de modification de détail. Mais sa conception de base n'a pas changé, conservant une approche très originale du programme par rapport aux voiliers habitables de cette taille construits en France.

Il s'agit en effet d'une coque très racée que les architectes n'ont pas hésité à doter de superstructures importantes pour obtenir un vaste volume habitable. Par ailleurs, l'adoption d'un plan de voilure style Soling doit permettre d'après les auteurs du projet de réduire considérablement la garde-robe, simplifiant par là même le travail d'un équipage normalement limité.

CONCEPTION - CONSTRUCTION

La carène a nettement subi l'influence de la jauge I.O.R. avec une flottaison étroite en dehors du maître bau où elle intervient dans les mesures. La lecture du plan fait ressortir les lignes rectilignes de l'étrave très pincée à l'élan agressif ainsi que le V des fonds très plats dans les sections proches de la mi-longueur. La stabilité naturellement très faible aux petits angles n'atteint jamais des valeurs considérables comme le montrent les tableaux de comparaison.

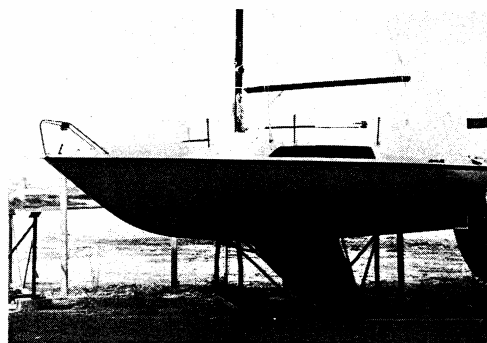
Sur le modèle compétition, l'aileron de lest présente une attaque arrondie qui rappelle celle du safran compensé, mais aucun modèle croisière existe avec un lest à semelle horizontale permettant l'échouage. Dans ce dernier cas, le tirant d'eau passe de 1,38 à 1,23 m

différence qui ne doit pas tellement influencer sur les performances mais qui s'ajoute cependant à un profilage un peu moins élaboré.

Les formes arrières ne semblent pas favoriser particulièrement le planing mais dénotent un bon travail de recherche hydrodynamique se traduisant par un bustle marqué s'affinant pour se terminer en un aileron de même épaisseur que le safran auquel il se raccorde. Au niveau de la ferrure inférieure, au bas du tableau, deux plaques souples en P.V.C. évitent les tourbillons engendrés par l'espace entre le safran et la coque.

La construction mérite le qualificatif de classique en matière de polyester renforcé. Dans la coque, une grande pièce d'emménagement forme deux longs caissons servant pour les couchettes qui donnent une bonne rigidité longitudinale. Le pont fait preuve d'une certaine souplesse qui peut s'interpréter par un souci de légèreté dans les hauts ou par le petit nombre de raidisseurs. L'assemblage du pont et de la coque forme une ceinture saillante tout autour du bateau. Un liston en néo-

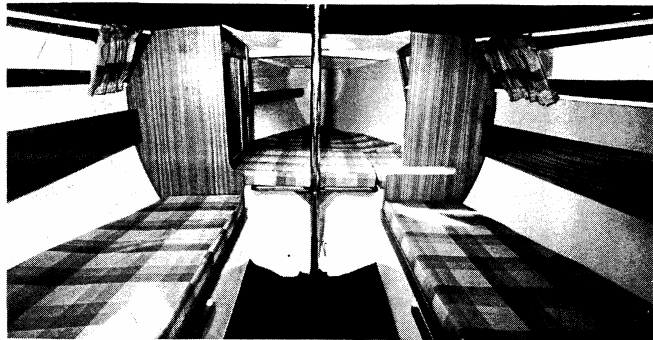
Sur son ber de transport, ce Jouët 22 montre son profil élancé et agressif. Cette coque est équipée d'un lest court étudié pour l'échouage.



**les
emménagements
du
Jouët 22**

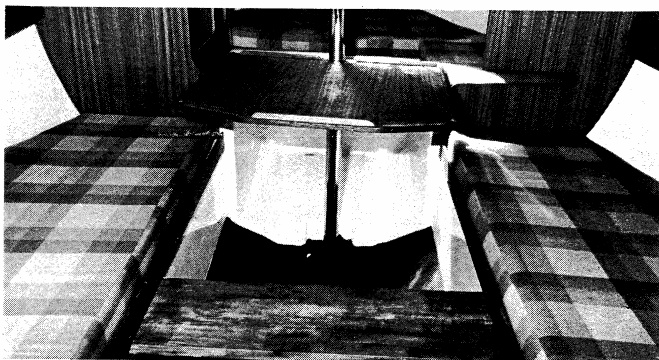


Si la disposition de la cuisine ne mérite que des compliments, sa réalisation laisse à désirer avec un cardan qui bute et un feu trop proche de la cloison en contreplaqué.

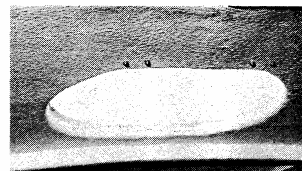
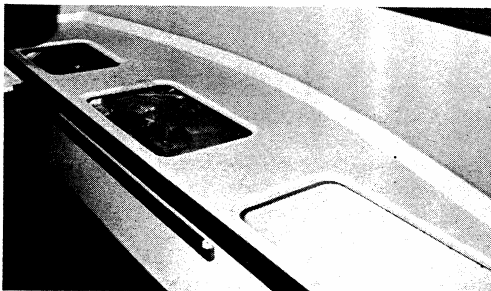


Grâce aux roof sans passavants, la cabine du Jouët 22 offre un volume habitable considérable.

La couchette bâbord du carré s'enfonce sous le banc de cockpit. A tribord, l'espace est réservé à un tiroir abritant le réchaud.



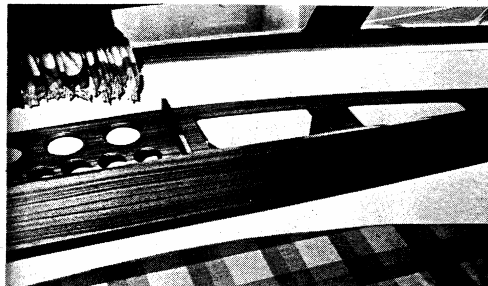
Sous les couchettes, des coffres spacieux, celui du fond à bâbord contenant une vache à eau de 50 litres pour alimenter la cuisine.



La finition sous le pont dans le poste avant contraste avec l'effort méritoire réalisé dans le carré.

Petite, la table se révèle très pratique grâce à ses multiples positions, en place pour le repas comme ici, rangée au plafond, ou servant de support à la couchette double avant.

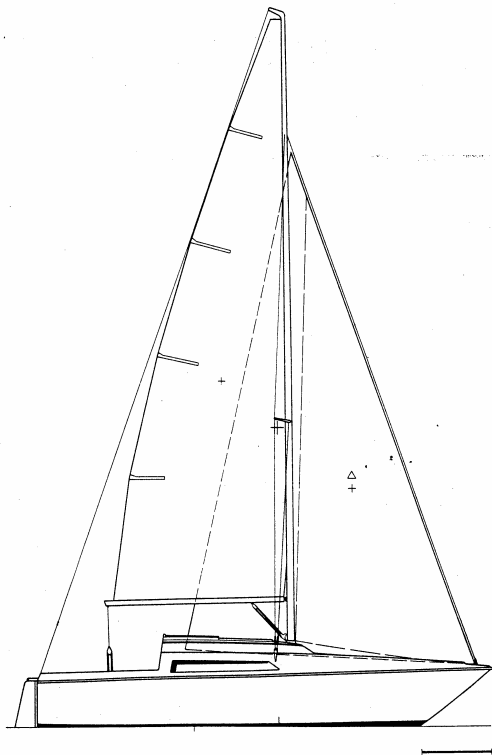
De chaque côté du carré, deux grands équipets servent d'appui aux omoplastes des équipiers assis, disposition confortable, laissant la hauteur nécessaire pour les dormeurs.



prène dont le procédé de fixation laisse à désirer recouvre les lèvres fixées ensemble par rivetage avant une stratification intérieure.

La coque ne comporte qu'une cloison transversale complète : celle du puits à chaîne aménagé dans l'étrave. La demi-cloison tribord au niveau de l'épontille de mât est largement échancrée pour permettre la rotation de la table tandis que celle de la descente est découpée pour le passage du bloc réchaud escamotable.

Le constructeur a choisi le teck comme bois de base pour les emménagements. Le mariage avec la moquette recouvrant les bordés et le roof, et de même qu'avec les coussins de couleur gaie nous a semblé très plaisant bien que la moquette foncée sous le pont donne un peu une impression d'écrasement. En navigant, ce choix se révèle très reposant pour les yeux et l'isolation comme l'absence de condensation constituent deux éléments de confort appréciables. La finition de la menuiserie se situe à un niveau très honorable par rapport aux voiliers de même taille, une certaine légèreté ne paraissant pas toutefois entraîner de fragilité. Nous avons cependant des doutes sur la robustesse du tiroir du réchaud et l'échancre de la table mériterait un renforcement local de la mi-cloison tribord.



L'aspect de surface du plastique ne donne lieu à aucune critique et l'antidérapant sans pointes saillantes ne pose pas de problème de nettoyage. En revanche, son efficacité laisse un peu à désirer. Ces deux données s'avèrent presque contradictoires.

L'accastillage de série donne satisfaction sur le plan de la robustesse à part la fixation des rails de focs dont les vis demandent à être plus rapprochées. Un propriétaire nous a également fait remarquer le bruit provoqué par un jeu excessif des boulons servant d'aiguillots de safran.

Ces petits détails choquant par rapport à la présentation générale plutôt soignée doivent faire facilement l'objet de modifications pour atteindre une qualité sans reproche.

PERFORMANCES ET QUALITÉS NAUTIQUES

Comme les bateaux modernes à faible surface mouillée, le Jouët 22 démarre à la moindre brise, son fardage relativement important devant être pris en considération pour les manœuvres de port. Il suffit au vent arrière de larguer les amarres avec une gentille brise pour que le bateau acquiert très rapidement une vitesse suffisante pour manœuvrer, même à sec de toile. Le moteur hors-bord de 6 ch conseillé par le constructeur suffit donc largement pour propulser cette coque qui ne demande qu'à avancer. Un arbre long s'avère indispensable en raison de la hauteur du tableau sur laquelle est fixée, en série, une chaise coulissante. Grâce aux volumes assez porteurs de l'arrière l'assiette de bateau ne souffre pas trop. En course, il faut certainement trouver un autre emplacement pour améliorer le centrage des poids.

Très sensible au poids de l'équipier mettant son sac à bord ou changeant de banquette dans le cockpit, le Jouët 22 prend facilement un angle de gîte dépassant 20°. Grâce au dessin de la carène, l'équilibre de la barre ne s'en trouve absolument pas perturbé. Lorsque la stabilité de poids prend le relais de la stabilité de formes, la coque se cale sans qu'il semble possible d'enfoncer le liston sous l'eau. Même en poussant les choses aussi loin, la barre reste dans l'axe, mais bien entendu le rendement baisse.

Avec la forme du pont, il vaut mieux dans ces conditions envoyer un équipier se coucher sur la couchette au vent que de le mettre au rappel sur le roof, le point d'application de son poids se situant plus à l'extérieur. Le plan de voilure particulier avec sa grand voile très élancée et son foc relativement petit par rapport aux dessins de nos architectes se révèle une solution tout à fait satisfaisante pour l'utilisateur moyen. A moins de rechercher la performance à tous prix, le bateau reste manœuvrant et continue à marcher

(suite page 71)