

Plans de formes.

A LA BARRE DE JOUËT 760

Après les secousses qui ont agité Yachting France, le chantier compte sur ses nouveaux modèles, en particulier sur le Jouët 760, pour consolider sa situation. Avec raison, semble-t-il car le comportement de ce voilier nous a séduits.

Pour succéder à un bateau aussi étonnant que le Jouët 24, il fallait que le nouveau modèle de la gamme Yachting France se distingue aussi bien par la qualité de ses performances que par l'originalité de ses aménagements. Architecte éclectique, Philippe Briand s'est bien tiré de cette épreuve: avec seulement trente centimètres de plus de longueur de coque que son prédécesseur, le Jouët 760 réussit en effet à offrir une toute autre dimension d'habitabilité grâce à l'adoption de la cabine arrière.

En fait, du Jouët 24 au Jouët 760, on a vraiment l'impression de passer du croiseur côtier au vrai voilier de croisière, aussi bien par la possibilité de s'isoler que par le volume d'un seul tenant formé par l'ensemble descente carré et poste avant.

Il est toutefois amusant de rappeler que la paternité de cette cabine arrière, maintenant presque généralisée sur les voiliers, revient à l'architecte du Jouët 24, Daniel Tortarolo, qui avait fait sensation avec son Jouët 920 aménagé de cette façon. Mais, là encore, une évolution très rapide dans l'architecture des coques à permis de les élargir suffisamment à la hauteur du cockpit pour disposer d'un volume convenable, y compris dans des voiliers de moins de huit mètres.

Conception - construction

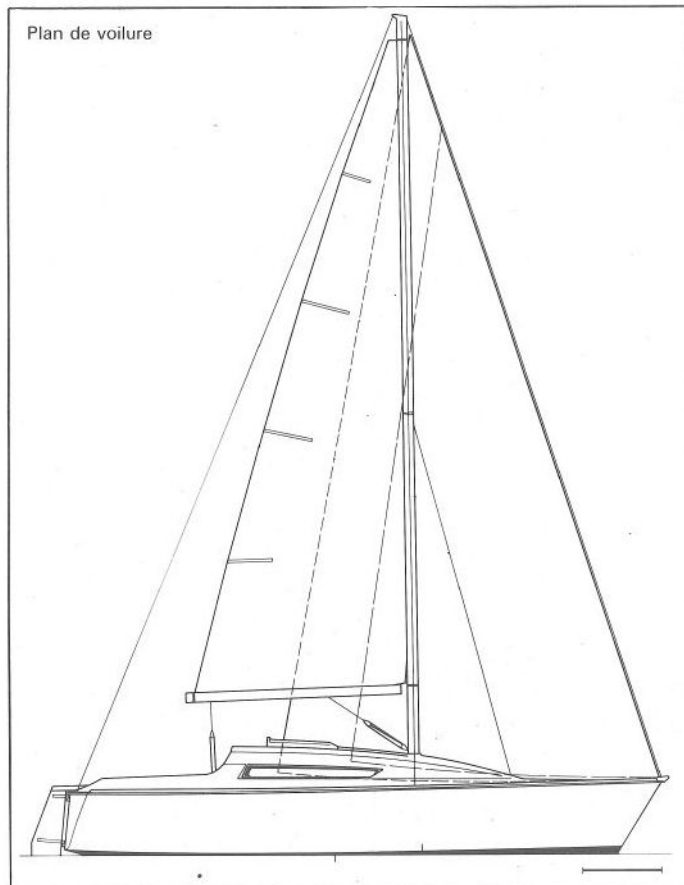
Si l'on compare avec la nouvelle génération de 8,50 m que nous avons présentée dans notre précédent numéro, le Jouët 760 propose des prestations très voisines en matières d'emménagements.

La hauteur sous barrots frôle 1,80 m dans la descente et, avec son lit clos avant, sa cabine arrière double et sa cuisine faisant face à un coin navigation dans la descente, on retrouve les mêmes éléments de confort, y compris la possibilité d'un moteur fixe. La différence se chiffre

uniquement en quelques centimètres grignotés un peu partout, sacrifice visible par exemple dans le carré. Ainsi, la banquette tribord est trop courte pour faire une couchette et celle de bâbord ne trouve la longueur suffisante que grâce à une partie en cercueil sous la table à cartes. Néanmoins, le Jouët 760 est si rempli que l'on s'attend à retrouver cette impression dans l'allure générale extérieure. Bien au contraire, le Jouët 760 arbore des lignes tendues

qui escamotent complètement la plénitude de ses volumes.

L'arrière très important est allégé par un dévers du bordé qui, comme sur un dériveur de sport, élargit le pont sans pour autant alourdir le tableau arrière. La convergence générale des lignes vers une étrave rectiligne et assez pentue aboutit sous certains angles à l'apparence dynamique d'une pointe de flèche, en dépit d'une hauteur de rouf non négligeable, et ce résultat esthétique





A LA BARRE DE JOUËT 760

flatteur ne l'est pas moins pour l'architecte, très attaché à cet aspect de ses créations.

En matière de déplacement, le Jouët 760 ne joue pas sur la légèreté à tout prix, ce qui réduirait sa capacité à supporter aussi bien le poids de l'équipage normal correspondant à ses emménagements que la surcharge éventuelle d'un moteur fixe.

La surface de voilure correspond elle aussi à une optique raisonnable, si l'on choisit comme référence une «bête» de petit temps comme le Surprise, de même longueur de coque, mais pesant presque la moitié pour une voilure à peine inférieure. Mais, par rapport à ses concurrents de programme équivalent, le Jouët 760 ne manque pas de facteurs de vitesse en plus de l'élanement très élégant de son gréement : une coque longue de flottaison et de franc-bord modéré, une carène fine et dotée d'un aileron de lest à haut rendement, tout au moins dans la version quillard. On a même évité d'augmenter la surface mouillée en renonçant à toute forme d'aileron arrière devant le safran accroché au tableau.

Ce genre d'économie peut passer pour de la mesquinerie, mais il est certain que la qualité des performances d'un voilier de croisière dépend en grande partie de gains presque impalpables sur de nombreux points de détail de ce style.

Il en va de même pour la construction, si l'on veut obtenir un ensemble léger et cohérent qui soit un véritable produit de série. Celle du Jouët 760 fait appel à des méthodes assez peu répandues dans la plaisance, avec des conformateurs, non seulement pour la coque, mais également pour la pose des renforts et des emménagements.

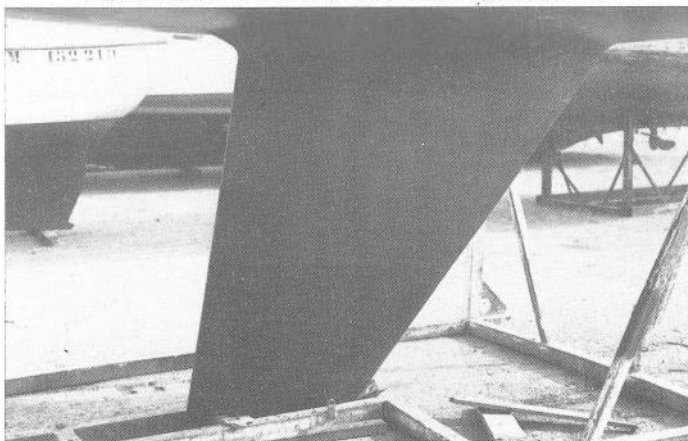
Une première opération consiste à positionner tous les renforts de coque à l'aide d'un mannequin tubulaire avec quatre points d'ancrage et de repère, obtenant ainsi une précision rigoureuse dans la pose des éléments de structure. On descend ainsi dans la coque la porque en tube inox qui servira à accrocher les cadènes et à supporter l'épontille de mât. De même, un premier collage sert à mettre en place les varangues en contre-plaqué ou en okoumé massif ainsi que les lattes de bois destinées à recevoir les fonds de couchettes et les équipets, sans oublier les cloisons. Une fois cette opération



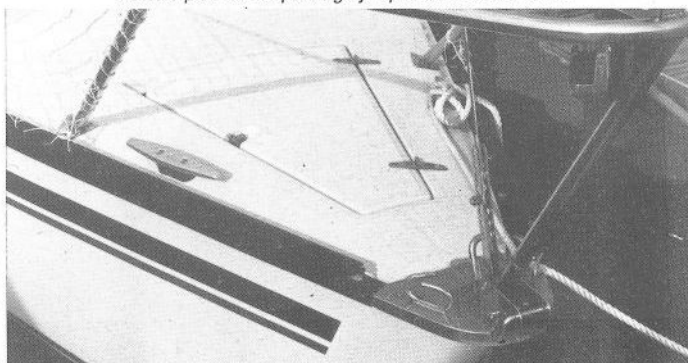
Des lignes de coque tendues et un plan de voilure élané.

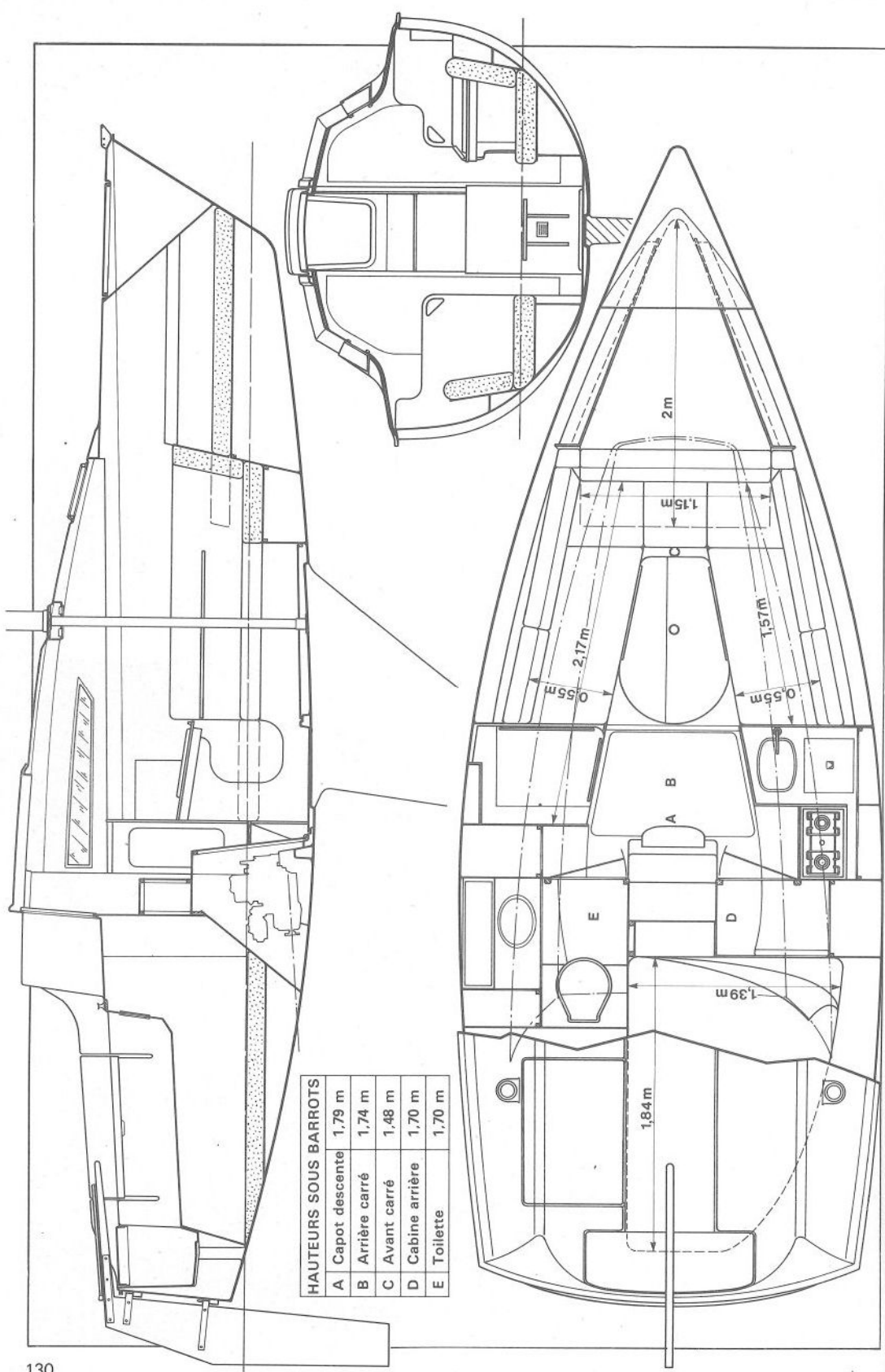


Le passage dans le clapot s'effectue avec une grande aisance.



*Un aileron de lest à haut rendement, mais peu échouable.
Le cale-pied alu se prolonge jusqu'à la ferrure d'étrave.*





HAUTEURS SOUS BARROTS

A	Capot descente	1,79 m
B	Arrière carré	1,74 m
C	Avant carré	1,48 m
D	Cabine arrière	1,70 m
E	Toilette	1,70 m

de
m
de
la
m
ils
ce
re

en
se
tal
rés
fac
int
for
so
cal
15
6 n
dit
sai
tio
d'a

est
siq
du
pai
de
cés
da

20
ob
ain
fix
inc
pla
les
il e
d'a
set
va
ter
bri
tat
dé
sur
Av
na

A LA BARRE DE JOUET 760

effectuée, le mannequin est remonté pour faciliter la stratification de toutes ces pièces et l'on profite de l'espace disponible pour effectuer le montage du moteur.

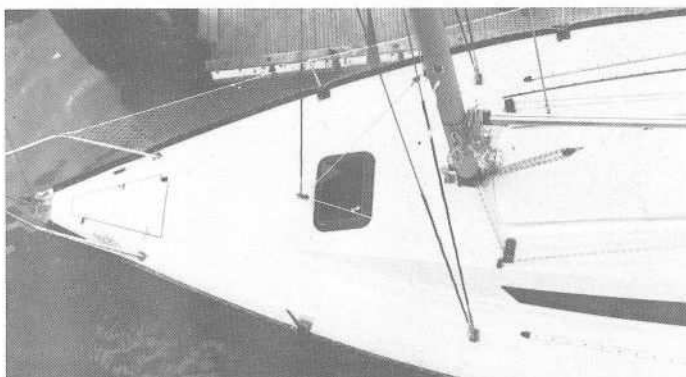
La pose des emménagements proprement dits fait appel à un autre mannequin dans lequel on a posé au préalable la grande pièce contre-moulée leur servant de socle.

En règle générale, les cloisons sont découpées dans du contre-plaqué de 12 mm, échantillonnage suffisant montrant toutefois un certain souci de légèreté. Les planchers sont de la même épaisseur, mais il s'agit d'un multipli spécial plus rigide. De plus, ils sont vissés dans le contre-moule, ce qui confère une bonne tenue mais rend difficile l'inspection des fonds.

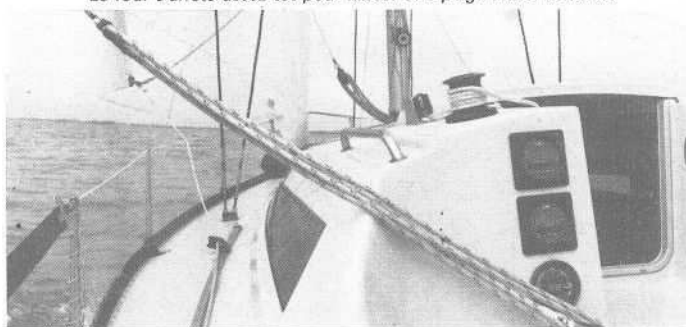
Le pont, accastillé à part, est ensuite présenté sur la coque, où il se superpose sur des lèvres horizontales. Un tissu de verre imprégné de résine est pressé entre les deux surfaces, puis on effectue un nappage intérieur après avoir rempli l'angle formé par les deux pièces d'un joint souple qui parfait l'étanchéité: un cale-pied alu boulonné tous les 15 cm au moyen de vis inox de \varnothing 6 mm vient encore augmenter la rigidité. On peut seulement déplorer la saillie résultant de cette configuration, car elle augmente les risques d'accrochage.

Le moulage de la coque et du pont est effectué de façon tout à fait classique, le pont étant renforcé soit par du feutre, soit par du balsa dans les parties planes. Des cales de bois dur de 30/36 mm d'épaisseur sont placées dans les empreintes moulées dans le pont pour l'accastillage.

Le lest en fonte est encastré de 20 mm dans la coque de manière à obtenir un positionnement précis ainsi qu'un raccordement net. Sa fixation est assurée par 10 gougeons inox de \varnothing 12 mm munis de contre-plaques. Dans la version dériveur lesté, l'aileron fixe pèse 825 kg, mais il est équipé d'une dérive en tôle d'acier galvanisé de 12 mm d'épaisseur pesant elle-même 60 kg. Le relevage s'effectue simplement par l'intermédiaire d'un palan textile à trois brins aboutissant à un winch sous la table de repas. Le profilage de la dérive se limite à un simple chanfrein sur les bords d'attaque et de fuite. Avec cette configuration, il faut naturellement s'attendre à une dif-



Le rouf s'arrête assez tôt pour laisser une plage avant correcte.

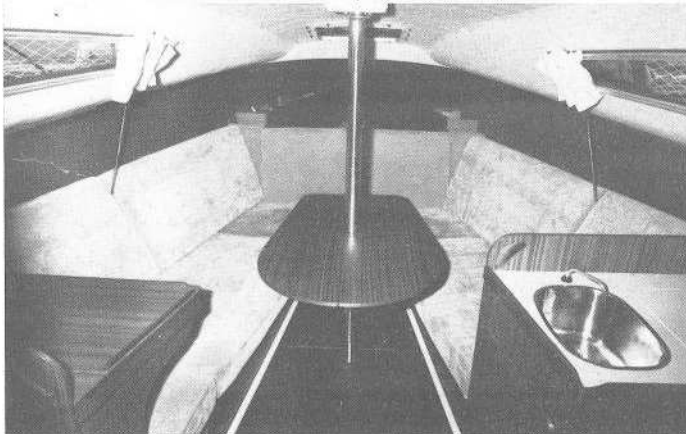


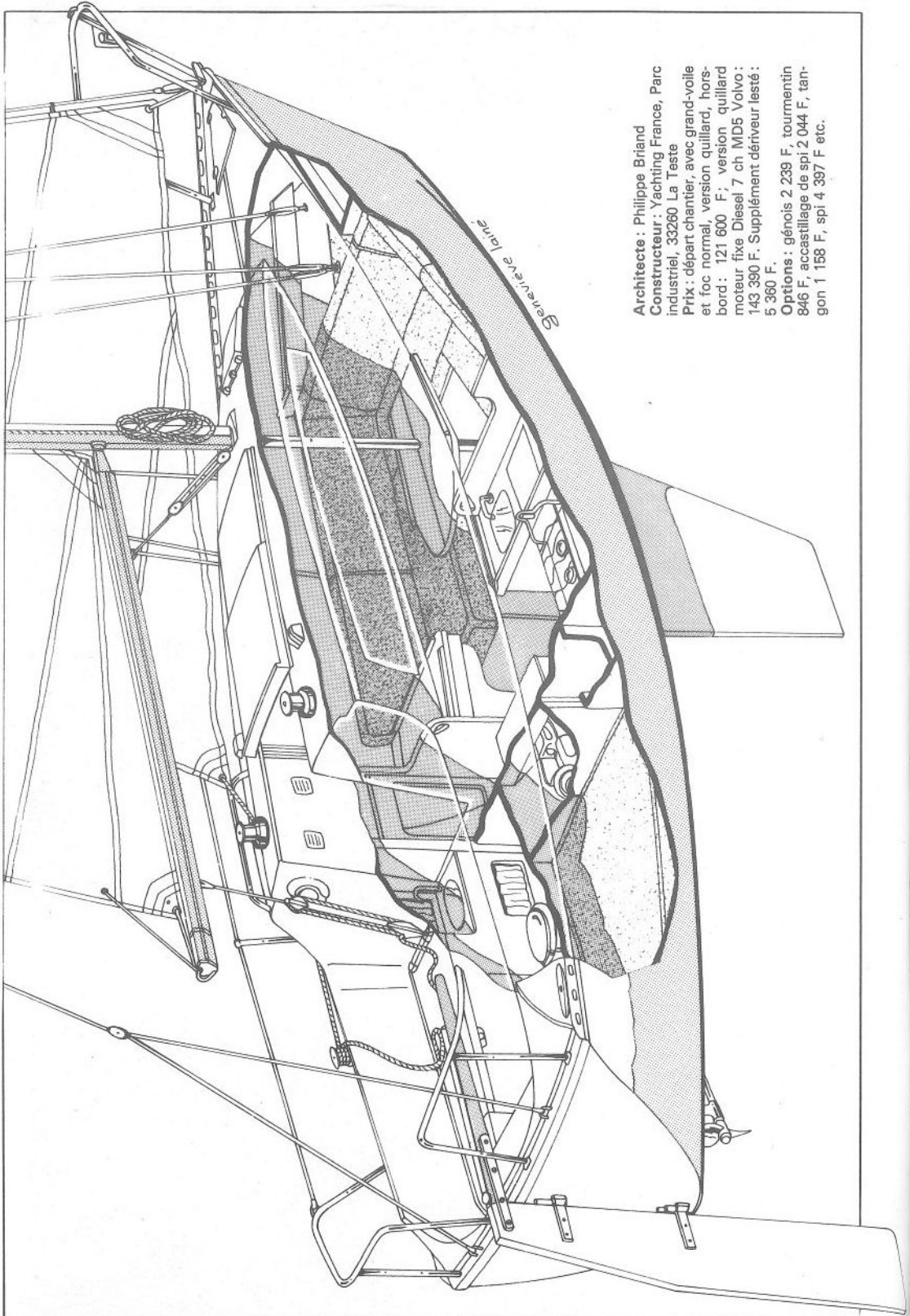
Des petites poignées inox pour se tenir à l'arrière du rouf.



Le coffre à voiles s'ouvre largement mais n'est pas aménagé.

Un carré très accueillant pour la taille du bateau.





Architecte : Philippe Briand
Constructeur : Yachting France, Parc
industriel, 33260 La Teste
Prix : départ chantier, avec grand-voile
et foc normal, version quillard, hors-
bord : 121 600 F ; version quillard
moteur fixe Diesel 7 ch MD5 Volvo :
143 390 F. Supplément dériveur lesté :
5 360 F.
Options : génois 2 239 F, tourmentin
846 F, accastillage de spi 2 044 F, tan-
gon 1 158 F, spi 4 397 F etc.

A LA BARRE DE JOUET 760

férence sensible de rendement par rapport à la version quillard en ce qui concerne la remontée au vent.

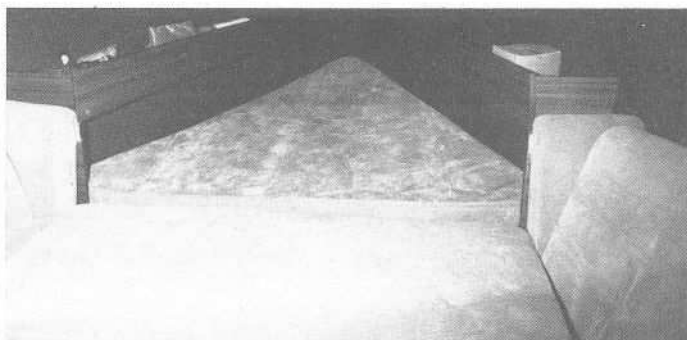
Pont-cockpit-accastillage

L'importance du rouf qui se prolonge bien sur l'avant du pied de mât serait très gênante sur une coque classique mais, avec ses bordés en dévers, Philippe Briand a réussi à conserver une bonne largeur de passavants jusqu'au tableau arrière. De plus, ces passavants adoptent la forme convexe chère à cet architecte grâce à laquelle le rouf, et surtout les hiloires du cockpit, se raccordent au pont sans cassure pour le plus grand bien de l'esthétique. Heureusement pour la circulation, ce creux est peu accentué en avant du cockpit et ne gêne pas la marche lorsque le bateau ne gîte pas. Les mains courantes se limitent à deux petites poignées inox sur l'arrière du rouf.

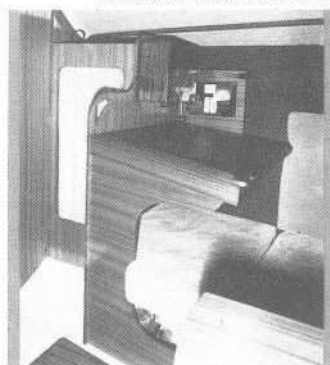
Entre le bas-étai et l'étrave, le pont bien plat forme une plage avant de dimensions agréables pour les manœuvres comme pour le bain de soleil. Pour cette dernière activité, des coussins seront indispensables pour protéger la peau d'un antidérapant efficace jusqu'à l'agressivité.

Si le balcon avant semble faire preuve d'une rigidité latérale très moyenne du fait de son pied avant unique, les deux parties du balcon arrière ne révèlent aucune souplesse, pas plus que les chandeliers. Pour la sauvegarde des outils mais aussi des équipiers, les cale-pied se prolongent jusqu'à la ferrure d'étrave en inox qui comporte des chaumards croisés en fil rond et un davier à réa muni d'une clé correctement dimensionnée. Les deux taquets d'amarrage avant sont disposés de façon à ne pas gêner l'ouverture de la baïlle à mouillage.

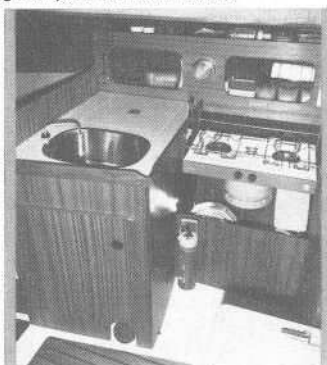
A l'arrière, le manque de chaumards près des taquets est aggravé par la présence du cale-pied alu coupant à son extrémité : de nombreux facteurs comme le volume des emménagements, et donc du rouf, l'inversion du tableau ou le logement du canot de survie contribuent à réduire la longueur du cockpit. Heureusement, celui-ci dispose d'une extension grâce au bridge-deck devant la descente encastrée. Par ailleurs, les courbes des banquettes et des dossiers assurent une position assise très confortable, y compris à la gîte.



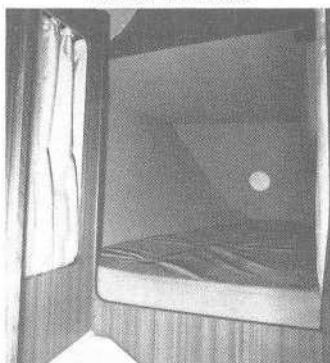
Un dossier rabattu donne la longueur pour dormir à l'avant.



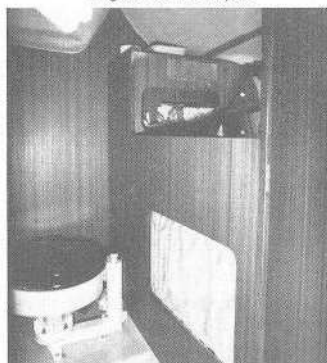
La table à cartes tourne le dos à la marche.



La cuisine profite de la largeur de la coque.

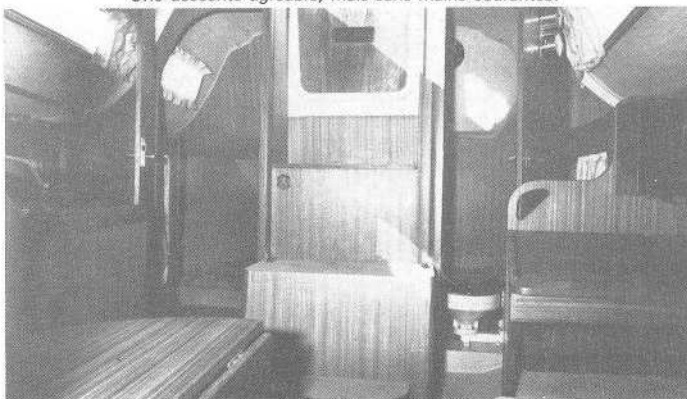


Un vrai lit de 140 cm dans la cabine arrière.



Le lavabo, un peu symbolique, est trop encastré.

Une descente agréable, mais sans mains courantes.



A LA BARRE DE JOUËT 760

On peut seulement déplorer la difficulté de s'asseoir à trois sur le même banc. Le couvercle de la soule à voiles à bâbord s'ouvre largement et tient de lui-même en position ouverte, ce qui est une bonne chose, vu son poids. En outre, l'emplacement pour le remplissage de gazole n'est pas idéal, un débordement risquant d'affecter toute la banquette tribord.

Pour ce qui est du gréement, le Jouët 760 bénéficie de la simplicité du gréement en tête tout en conservant de bonnes possibilités de cintrage avec des cadènes de haubans dans le plan du mât et une patte d'oie munie d'un palan pour le pataras.

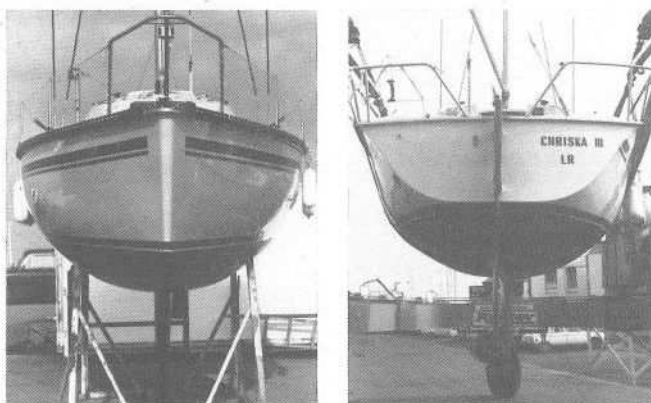
Emménagements

Comme sur tous les nouveaux bateaux à cabine arrière, la descente est profonde, mais ses marches larges et correctement espacées la rendent facilement praticable malgré l'absence de poignées. Le panneau de la porte vient s'emboîter dans un large profilé alu à la fois propre et non meurtrier pour les genoux, une attention qu'il faut saluer car elle n'est pas si fréquente. Le chantier n'a pas profité de l'encastrement de la descente pour prolonger le capot vers l'arrière et protéger l'entrée par temps de pluie. En regardant de plus près, on voit que le capot s'arrête déjà très près du mât et qu'il n'était pas question de l'agrandir.

Dans l'entrée du Jouët 760, on est frappé par l'aspect de surface des menuiseries en teck reconstitué qui contraste un peu avec leur exécution très dépouillée, sans qu'aucune moulure ni baguette ne vienne atténuer l'apparence trop plate du contre-plaqué. La banquette en U du carré apporte, elle aussi, un élément de confort certain avec ses coussins et leurs grands dossiers montant haut le long du bordé. Là encore, le contraste s'établit avec le vaigrage textile sous le rouf dont les irrégularités de collage sont mises en valeur par l'éclairage du panneau avant.

On a l'impression que le chantier est constamment partagé entre le souci de faire des efforts de présentation et la nécessité de conserver les solutions les plus économiques correspondant à la taille du bateau sans trouver un juste équilibre. Pourtant, la présentation générale est sympa-

Le point de vue du technicien



Les formes du Jouët 760 sont tout à fait dans la ligne des autres voiliers de sa catégorie et, sur ce point, il ne sera pas sans intérêt de comparer son plan des formes à celui de ses concurrents, en particulier du Kelt 760. Mêmes formes avant en U s'élargissant en une maîtresse section à fond plat et bouchain en arc de cercle, arrière plat avec cependant une originalité, le tulipage du tableau, qui permet d'élargir le passavant dans cette partie.

Comme pour ses concurrents, le volume arrière important du Jouët 760 implique de veiller à maintenir la concentration des poids dans le cockpit pour obtenir un passage correct dans la vague. On notera que les francs-bords sont inférieurs de 10 cm environ, ce qui assure un abaissement du centre de gravité de tout l'ensemble du pont, de l'accastillage ainsi que de l'équipage assis dans le cockpit.

Le modèle que nous avons essayé était celui à quille, et il ne fait aucun doute que le tirant d'eau très profond de l'aileron lui donne un indiscutable avantage au près. On pourrait craindre que l'abaissement du centre de dérive qui en résulte, joint à une voilure plus importante et plus haute, ne rende le bateau moins stable, mais cela est compensé par un poids plus élevé. Les coefficients sont, au contraire, un tout petit peu plus élevés, mais il faut tenir compte du fait que nous avons considéré que trois des équipiers étaient assis sur le banc de cockpit au vent, ce qui décale légèrement le centre de gravité et augmente son bras de levier.

Dans l'ensemble, le Jouët 760 est un peu plus puissant que le Fantasia et le Kelt 760, ce qui se traduit par des coefficients légèrement supérieurs, sauf pour la vitesse moyenne du Kelt, en raison de son poids plus faible entraînant une réduction de la surface du maître couple immergé.

Pierre GUTELLE ■

thique et les volumes agréables à vivre.

Un peu trop courte pour faire un vrai lit clos, la couchette double avant s'agrandit en abaissant le dossier de la banquette transversale du carré. Deux longs équipets en contre-plaqué raidissent le bordé et aident les occupants de l'avant à ranger leurs affaires. Pour ce qui est du rangement, le Jouët 760 montre les limites de la formule « cabine arrière » dans les voiliers de taille réduite et, sous les banquettes du carré, l'espace est mesuré, tandis que les dossiers s'appuient directement contre le bordé, supprimant tout équipet.

Toutefois, la cuisine est tout à fait correcte pour un bateau de cette taille et dispose même d'une grande glacière et de rangements pour les casseroles. Il faut dire que, comme le coin navigation, elle profite de la plus grande largeur du bateau. Pour la table à cartes, on a préféré utiliser la banquette du carré comme

siège avec un coussin amovible. De cette façon, le navigateur tourne le dos à la marche du bateau, mais le cloisonnement du carré est moins sensible et, surtout, l'espace devant la porte des toilettes est bien dégagé tout en offrant même la place pour une belle penderie.

Compte tenu de la taille du bateau, le confort de la cabine arrière surprend, avec son lit double qui frôle les 140 cm de large, sans qu'on soit vraiment gêné en hauteur par la présence du cockpit. On a même trouvé le moyen de placer le fameux dossier lecture permettant de s'adosser contre le coffre moteur. L'éclairage naturel est assuré par trois hublots fixes dont un dans la coque et un dans le cockpit, ce dernier pouvant être changé moyennant supplément contre un hublot ouvrant.

Les rangements ne manquent pas: belle penderie surmontée d'un équipet et poche à pyjama près de la tête du lit. On trouve également

Eléments de comparaison

Caractéristiques	JOUET 760	FANTASIA	KELT 7,60 M
Longueur de la coque.....	7,56 m	7,70 m	7,58 m
Longueur à la flottaison (L)	6,70 m	6,75 m	6,70 m
Bau maximum	2,75 m	2,85 m	2,78 m
Bau à la flottaison	2,28 m	2,45 m	2,30 m
Franc-bord avant.....	0,91 m	1,05 m	0,99 m
Franc-bord milieu	0,81 m	0,94 m	0,91 m
Tirant d'eau maximum	1,66 m	1,54 m	1,65 m
Tirant d'eau dérive haute.....	10,75 m	—	0,81 m
Tirant d'air	—	10,75 m	9,90 m
Déplacement en charge (D).....	2 930 kg	2 895 kg	2 630 kg
Poids en ordre de marche	2 480 kg	2 400 kg	2 200 kg
Poids du lest	800 kg	700 kg	780 kg
Nature du lest	fonte	fonte	fonte
Poids de la dérive	—	—	45 kg
Nature de la dérive	—	—	acier galva
Hauteur sous barrots	—	1,78 m	1,76 m
Largeur entre couchettes.....	0,46 m	0,85 m	0,80 m
Largeur moyenne des passavants.....	—	0,40 m	0,40 m
Catégorie de navigation.....	3 ^e -5/7-n° 2004	3 ^e	3 ^e -5/8-n° 1 611
Jauge en douane (tonneaux)	5,34 tx	6,11 tx	5,54 tx
Jauge I.O.R. (pieds).....	—	—	20'1
Surface du triangle AV (1)	14,79 m ²	14,55 m ²	13,70 m ²
Surface maximale du génois (2).....	22,87 m ²	22,70 m ²	21,65 m ²
Surface du foc n° 1	10 m ²	10,73 m ²	12,35 m ²
Surface de la grand-voile (3)	12,19 m ²	13,16 m ²	12,15 m ²
Surface maximale (2 + 3) (V).....	35,06 m ²	35,86 m ²	32,80 m ²
Surface pour la jauge (1 + 3) (v).....	26,98 m ²	27,71 m ²	25,85 m ²
Surface du maître couple immergé en charge (B).....	0,84 m ²	0,87 m ²	0,78 m ²
Surface de dérive :			
coque seule	2,07 m ²	2,12 m ²	2,00 m ²
aileron.....	1,21 m ²	1,22 m ²	0,86 m ²
dérive	—	—	0,30 m ²
aileron AR.....	—	0,12 m ²	—
safran	0,29 m ²	0,36 m ²	0,32 m ²
totale	3,57 m ²	3,82 m ²	3,48 m ²
Surface mouillée totale (M)	14,70 m ²	15,85 m ²	14,31 m ²
Position du centre de dérive et du centre de carène par rapport au milieu de la flot- taison (en % de L).....	CD 4 %	4,89 3,19	4,03 2,91
Ecart entre CV et CD en % de L	17 %	18,67	15,70
Coefficients	JOUET 760	FANTASIA	KELT 7,60 M
Aptitude à naviguer par petit temps	$\frac{V}{M}$	2,39	2,26
Vitesse moyenne	$\frac{V}{B}$	32,12	31,63
Vitesse limite (coeff. prismatique)	$\frac{D}{B \times L}$	0,52	0,49
Raideur à la voile	15° 30°	4,51 8,26	4,19 8,03

Plans relevés et calculs effectués par Pierre GUTELLE.

(Pour toutes explications sur ces chiffres, se reporter au n° 260, page 249.)

A LA BARRE DE JOUËT 760

plusieurs casiers dans le compartiment toilette de taille tout à fait acceptable. Mais, naturellement, l'usage du lavabo logé sous le passavant n'est pas très pratique, d'autant plus que le miroir est mal incliné. Le plancher, comme celui de la descente, est constitué par une pièce contre-moulée à l'antidérapant assez redoutable et peu commode à nettoyer. Il est difficile de joindre l'utile à l'agréable. Nous avons également remarqué les grilles pour l'aération permanente de la cabine arrière et du W.-C., mais il faudrait qu'elles soient complétées par un passage d'air dans les portes pour établir une circulation.

Il est vrai que tous ces détails coûtent aussi cher sur une coque de 7,60 m que sur un 9 mètres et que les constructeurs doivent faire la chasse aux prix de revient, mais la ventilation est une donnée primordiale dans des cabines isolées, surtout lorsqu'elles sont petites.

Performances et qualités nautiques

Lorsqu'on est formé à la « vieille école », on éprouve toujours un certain scrupule à utiliser le moteur pour quitter son cat-way alors que le vent n'est pas franchement défavorable et, à chaque nouveau bateau essayé, cette première manœuvre sous voiles réserve l'attrait de la surprise.

Dans le cas du Jouët 760, le diagnostic s'impose immédiatement : évolutivité sans défaut doublée d'une relative lenteur sous grand-voile seule qui s'explique fort bien par le gréement en tête. Du fait même de sa taille, le comportement du Jouët 760 se rapproche de celui d'un croiseur transportable et les manœuvres de port seront abordées sans crainte, d'autant plus que la même maniabilité se retrouve avec le moteur fixe.

Une fois le génois envoyé, toute nonchalance disparaît et les accélérations deviennent franches et rapides. Toute comparaison de stabilité mise à part, on se croirait facilement à bord d'un gros dériveur de sport, avec une vivacité de réaction telle qu'il n'est pas question d'abandonner négligemment la barre sans l'amarrer sous peine de se retrouver en un tournemain à 90° de son cap normal. Cette vivacité s'accompagnant d'une barre très douce depuis que le safran a été légèrement compensé, le barreur peut se concentrer

sur le réglage des voiles et la marche du bateau sans fatigue physique inutile.

La tâche des équipiers est également facilitée par la taille modérée des voiles et par les belles surfaces de manœuvres du plan de pont. Toutefois, les winches d'écoutes de foc nous ont paru un peu justes pour la brise d'autant que le bateau vire si facilement que, souvent, l'équipier n'a pas le temps de reborder à fond. Il faut dire également que le bas-étau central, sans être vraiment gênant, ralentit également la manœuvre. Deux autres détails d'accastillage ont également attiré l'attention de nos équipiers : le croc d'amure du foc pas toujours facile à accrocher dans un œil entouré d'un gros renfort et, surtout, les leviers à boucle très courts des bloqueurs de drisses qui rendent inutile toute tentative pour choquer sous tension. Pour achever, les drisses glissent et se désétarquent progressivement. En dehors d'un problème de diamètre de cordage, on peut certainement monter un matériel plus fiable.

Pour faire du près dans la brise, on s'aperçoit qu'il est important de soigner le balancement longitudinal en évitant surtout de charger l'avant. Il suffit pour cela de bien regrouper l'équipage sur le tiers arrière de la coque et au vent. On profite alors de la largeur exceptionnelle du Jouët 760 à ce niveau, ainsi que du confort apporté par le galbe des passavants et la présence de sangles textiles tenant lieu de filières. Seul revers de cette médaille, le bain de siège inévitable lorsque l'eau court sur le pont, la forme « anatomique » ne lui laissant aucun passage.

Lorsque l'équilibre est trouvé, ce qui ne pose pas de grande difficulté, le Jouët 760 fait montre d'une

aisance de passage remarquable, avec un comportement tout en souplesse qui se traduit par un excellent résultat en cap et en vitesse. Cette impression de facilité se confirme aux allures portantes où les démarrages en survitesse commencent à partir de douze nœuds de vent apparent et se transforment en planing franc au-delà. Malgré une bonne efficacité du safran, il ne faut tout de même pas oublier qu'il s'agit d'un voilier relativement léger et plutôt bien voilé avant de porter le spi assez près du vent, mais il est certain qu'aux mains d'un équipage bien entraîné, les possibilités du Jouët 760 sont impressionnantes.

Sur ce genre de bateau, le rappel des équipiers joue, bien sûr, un rôle primordial dans l'aptitude à porter de la toile. En équipage réduit, on prendra facilement un ris de plus ou on portera un foc plus petit, mais la carène du Jouët 760 est assez symétrique et ses possibilités de vitesse suffisantes pour que l'on reste confortablement assis dans le cockpit sans que les performances en souffrent trop.

Conclusion

Élegant, rapide, facile, le Jouët 760 se classe parmi les voiliers qui font plaisir à barrer. Un tel ensemble de qualités font naturellement pardonner quelques critiques dans l'accastillage ou la finition des détails de construction. Par rapport à ses concurrents, le Jouët 760 se situe néanmoins un peu cher pour ne pas être sans reproche et le chantier devrait poursuivre son effort de mise au point pour que la réalisation soit à la hauteur du raffinement de la conception. Ce bateau mérite en effet une longue carrière.

Jacques MONSAULT ■

La finesse du plan de voilure contribue à un bon cap.

