

VOILIER JS 9000 /ADMIRALTY 30

Construit en 2005 par le chantier Admiralty Yacht , Singapore
Architecte : John Swarbrick

Données techniques :

Longueur hors tout :	9,13 m
Longueur à la flottaison :	9,00 m
Bau :	1,84 m
Tirant d'eau :	2,20 m
Déplacement :	1000 Kg
Lest (Torpille) :	700 Kg

Construction :

Coque et pont : Infusion de composite GRP, noyau de mousse Herex™ H80

Mât : Carbone.

Bôme : Aluminium

Gréement dormant : inox

Enrouleur de foc sous le pont avant

Colonne centrale comprenant un winch et 10 bloqueurs

Voiles

1. Grand-voile neuve (19m²) en dacron
2. Foc neuf (12m²) en dacron
3. Grand-voile (19m²) d'entraînement en Mylar Carbone Sandwich.
4. Foc d'entraînement(10m²) sur enrouleur en Mylar Carbone
5. Foc latté (12m²) en Sandwich Mylar Carbone
6. Spinnaker assymétrique (60m²)-

Systèmes de navigation et de performance

- Velocitex « Speed Duck » avec mode vitesse, mode vitesse maximale, mode cap avec indication Lift/Header
- Windex

Divers

Bâche de grand-voile

Bâche pour foc sur enrouleur

Mouillage

Équipement divers

Moteur

Hors-bord de 2,5 Kw. quatre temps. Au moteur le JS 9000 atteint un maximum de 7 nœuds.

Remorque de route

Fabrication allemande spécialement pour le JS 9000, homologuée en Europe

Poids du JS 9000 1100 Kg

Poids net de la remorque 400 Kg

Charge maximale 1900 Kg.

Remorque à double essieux et freins à inertie.

Prêt à naviguer avec remorque

Prix 16'500 € TTC

Avec une ligne de flottaison de seulement 9,00m sur une coque de 9,13 m de long, il ne fait aucun doute que ce yacht est inhabituel, ressemblant plus à la coque d'un catamaran de course mais avec un aileron fin et profond et une quille à bulbe.

Les techniques modernes d'infusion ont été utilisées pour produire un moulage de coque et de pont ultra léger mais solide : deux personnes seulement peuvent soulever toute une structure de coque et de pont ! Son rapport de ballast élevé, associé à un gréement et un plan de voilure simples, ont permis de créer un bateau facile à manier, avec une vitesse exceptionnelle et une accélération explosive.

La forme élancée de la coque est une conception prismatique haute, où le centre de résistance latérale se déplace vers l'arrière lorsque le bateau gîte.

Par conséquent, la barre reste neutre lorsqu'elle gîte et la traînée est réduite au minimum.

John Swarbrick est originaire d'Australie occidentale et vient d'une famille qui construit des bateaux, en particulier des bateaux de course, depuis trois générations. Son curriculum vitae comprend la célèbre série de yachts de 12 mètres Kookaburra, et Tokio, le Whitbread 60 skippé par Chris Dickson. Son dernier projet est bien loin des traîneaux de plusieurs millions de dollars de la Coupe de l'America et de la Volvo Ocean Race, mais seulement en termes de prix, et non de concept ou de rapidité.

Extraits de presse

"JS9000, le Speedster facile..."

.... J'ai réalisé un rêve d'adolescent : je me tenais devant l'ultime bateau "baaad-ass". Et ce terme n'est pas à prendre à la légère. C'est la plus haute décoration accordée à des objets cool, inhabituels, méchants et qui bougent vite".

SAILING WORLD

Le JS9000 a été spécialement conçu comme un bateau de course rapide, facile à naviguer et abordable.

L'objectif était de le faire courir par deux ou trois équipiers qui veulent des contrôles simples et moins d'efforts physiques. Il devait et être rapide.... très rapide.

Le JS9000 est extrêmement simple avec un minimum de commandes :

- virement de bord automatique / enrouleur de foc*
- spi asymétrique à l'avant*
- des lignes sous le pont avec une seule nacelle de commande centrale et un seul winch*
- les seules lignes de surface sont les écoutes de spinnaker et une écoute de foc à l'avant*

Le mouvement du JS9000 dans l'eau est très facile, il remonte très bien au près.

Il accélère très fort dans chaque risée. Il va juste plus vite.

Le positionnement de l'équipage au vent et sous le vent ne fait guère de différence en termes de performances.

Le JS9000 intègre de nombreuses caractéristiques de conception uniques, ce qui en fait un voilier hautement développé avec des objectifs très spécifiques, il est RAPIDE et FACILE À NAVIGUER

YACHTS USA

"Il navigue comme un rêve. À un moment donné, j'ai réalisé que nous hurlions à plus de 12 nœuds dans une brise de 12 à 14 nœuds de vent réel.

Ce bateau atteint la vitesse du vent réel au portant. La coque est si facile à conduire et la barre si équilibrée que naviguer sur ce bateau est un vrai plaisir.

Il peut être armé et piloté par deux personnes ou en solitaire ; c'est un plaisir de le barrer ; il est exaltant pour l'équipage ; Il eut être navigué en famille que par des régatiers

Il suffit de dire que grâce à son excellente qualité de construction, et ses hautes performances, c'est le bateau qui a m'a donné envie d'appeler le directeur de ma banque après ce test".

YACHTING MONTHLY

"Un des yachts les plus faciles à naviguer, les plus indulgents et, oui, les plus rapides que j'aie jamais navigués. Ses performances ne sont rien moins qu'étonnantes ; ...et pourtant, sa maniabilité est si facile et si neutre qu'on a presque l'impression de tricher. Naviguer aussi vite ne devrait pas être si facile. Mes dents me faisaient vraiment mal, je souriais sans arrêt depuis que nous avons quitté Lymington ! En termes de plaisir pur et simple de la navigation de jour, à la navigation à des vitesses disproportionnées, il est sans égal".

YACHTS & YACHTING

"Ceux d'entre nous qui apprécient la vitesse, le bon comportement et la prévisibilité que l'on ne connaît qu'avec des bateaux légers et étroits accueilleront le JS9000 comme une bouffée d'air frais".... "C'est l'une des rares occasions où un nouveau bateau est arrivé qui pourrait me tenter de prendre mon carnet de chèques. Pourquoi personne n'a jamais construit un tel bateau auparavant".

BOAT OWNER