

# LA JONQUE de PLAISANCE

*Vous avez dit "moderne romantique", et bien, les jonques de plaisance en sont une des images. Bonnes marcheuses, large pont teck, sur lequel il fait bon flâner, super aménagements confortables et bien aérés, elles ont, en outre, un look extraordinaire, et croyez-nous, le public des ports ne manque pas de les admirer.*

*Dimitri Leforestier, le père des jonques de plaisance modernes, nous présente aujourd'hui sa dernière née, une 12,50 m, belle comme une princesse, et qui a la particularité d'être construite en bois lamellé collé ou polyester, pour réduire les prix.*

Depuis mon dernier papier dans LN, une vingtaine d'unités ont été mises à l'eau, et une trentaine sont en cours de construction ou du moins, prêt de l'être. La plus célèbre étant "Suwan Macha", qui navigue au charter, en Thaïlande.

## □ Mais faisons un petit retour en arrière

Cela remonte aux années 77/80, après les cotres, sloops, goélettes, qui me plaisaient, sinon je ne les aurais pas dessinés, mais qui pour moi n'apportait pas grand-chose à ma recherche en architecture navale. De plus, la nécessité d'économie amena au constat que l'accastillage était un trou sans fond: pas question de poser un ridoir de 12, s'il en faut un de 14!

Mes voyages, séjours en Extrême-Orient m'ont amené à reconsidérer les jonques chinoises qui sont les plus belles (par rapport aux jonques japonaises ou thaïlandaises, par exemple). Il fallait les

"occidentaliser" sans les trahir. Ces voiliers naviguaient dans de méchantes mers (j'en ai vus dans des typhons, tailler leur route de façon étonnante). Bien des architectes ont réussi des merveilles dans le domaine des voiliers de plaisance, de compétition, ou de commerce, les grands anciens comme Fife ou Alden et quelques jeunes. Alors à quoi bon, quand des merveilles d'équilibre et d'élégance ont déjà fait leurs preuves? J'ai donc dessiné un bateau qui respecte à la fois la tradition dans ce qu'elle a de plus accompli, sans pour cela refuser les acquis des techniques modernes. Ainsi est née la première jonque de plaisance de 12 m, en stratifié!

Puis, j'ai été convaincu de construire en bois moulé. En vérité, il n'a pas fallu trop me pousser, tant le bois est pour moi un des matériaux les plus fantastiques, par ses propriétés propres, et par celles que l'on peut lui adjoindre, selon l'emploi que l'on en attend: meubles, charpentes de stades, complexes divers, etc. ou construction navale! Et puis, il y a toujours une richesse un peu plus que psychologique dans tous les matériaux vivants. Si habiles que soient nos techniciens, jamais le plastique, les diverses fibres, ne remplaceront le cuir, la soie, la laine ou le bois. L'intellect se refuse à les assimiler comme tels. Il y a quelque chose de sensuel dans le contact de matériaux que je considère vivant.

Ainsi est née la 2<sup>e</sup> "jonque de plaisance" 12 m, en bois moulé.

Je me suis inspiré, comme je le disais plus haut, des plus belles unités chinoises, qu'elles soient de Hong Kong ou de Shanghai, en m'attachant aux caractéristiques "mer", et non pas "rivière", car les différences sont de taille dans les gréements, la forme des voiles, la hauteur et le diamètre des mâts, etc., mais de technique, nous parlerons plus loin.

## □ Pourquoi une jonque?

Nous avons eu le privilège de naviguer à bord d'une jonque de 37 m, de Hong Kong à Formose, une jonque de commerce, bien entendu, qui transportait des balles de coton et du ciment, avec un "coup de tabac" à mi-navigation. Nous étions conquis: 6 nœuds de moyenne! Une stabilité, de carène et de route, fantastique, et un près vraiment très honorable, quoiqu'en disent ceux qui n'ont jamais navigué sur de vraies jonques et ne connaissent pas les Chinois et leur sens inné du commerce, où la rapidité des livraisons de frêt contribue à la richesse des armateurs: les jonques n'ont jamais attendu la mousson, ou la fin de la mousson pour partir ou revenir (comme je l'ai eu un jour), et en accord avec l'ethnologue Poujade: "Les Chinois n'ont jamais laissé pénétrer d'autres gréements chez eux, tout simplement parce qu'ils étaient satisfaits du leur.

Il a fallu les moteurs japonais pour les convaincre d'abandonner leurs voiles. Imaginer de plus petites unités, plus légères (tout ce qui mérite le nom de jonque en Chine, ne parlons pas des sampans, ne mesure pas moins de 25 m). "La Dame de Canton", qui est une petite unité particulièrement élégante, mesure 25 m, et déplace 85 tonnes. La "24,50 m" ne dépassera pas 40 tonnes. Plus de 45 tonnes de différence pour la même longueur!

Imaginez ces navires en bois moulé, et non en bois classique. Imaginez l'esthétique occidentalisée, les emménagements pour la plaisance dans ces volumes généreux, des ponts qui donnent des

plages arrières de voiliers qui auraient largement 2 m de plus, le pied quoi!

C'est vrai que je me serai donné des gifles de ne pas y avoir pensé avant de manquer de finances, pour terminer un sloop déjà bien avancé, et dans lequel nous nous sentions déjà vivre, ma femme Dominique et moi.

Depuis, les "jonques de plaisance", au gré des demandes de clients, ont eu de petites et de grandes sœurs, jusqu'à la dernière née: la "24,50 m". Celle-ci est encore sur la table à dessin, mais ne tardera pas à voir le jour.

## □ En dehors de son esthétique exotique et romantique, qu'est-ce qui séduit dans une "jonque de plaisance"?

A première vue, la simplicité du gréement, et donc la facilité des manœuvres: hisser, affaler, déplacer le centre de voilure en jouant sur le transfilage, et en rapprochant ou éloignant le guindant du mât, mettre les voiles en ciseaux au vent arrière (quand encore elles ne s'y mettent pas toutes seules!), "on choque", on "embraque", on réduit la toile, et alors là, "c'est trop", tellement c'est simple et sans efforts.

Ces Chinois, quand même, toujours ennemis de l'effort inutile! Ce gréement et sa philosophie, il aurait été dommage

Photo haut, à gauche:

— Sur le pont de la 11,94 m, il y a tout l'espace voulu pour bronzer une jolie colonie de vacances! Flottaison 10,14 m, bau 4,16 m, TE 1,10 m, dépl. 8,5 t et 75 m<sup>2</sup> de voilure (photo LN).

A droite:

— La 12,50 m au près (photo Raymond Grassineau)

Ci-contre:

Toujours la 11,94 m par petit temps (photo LN).

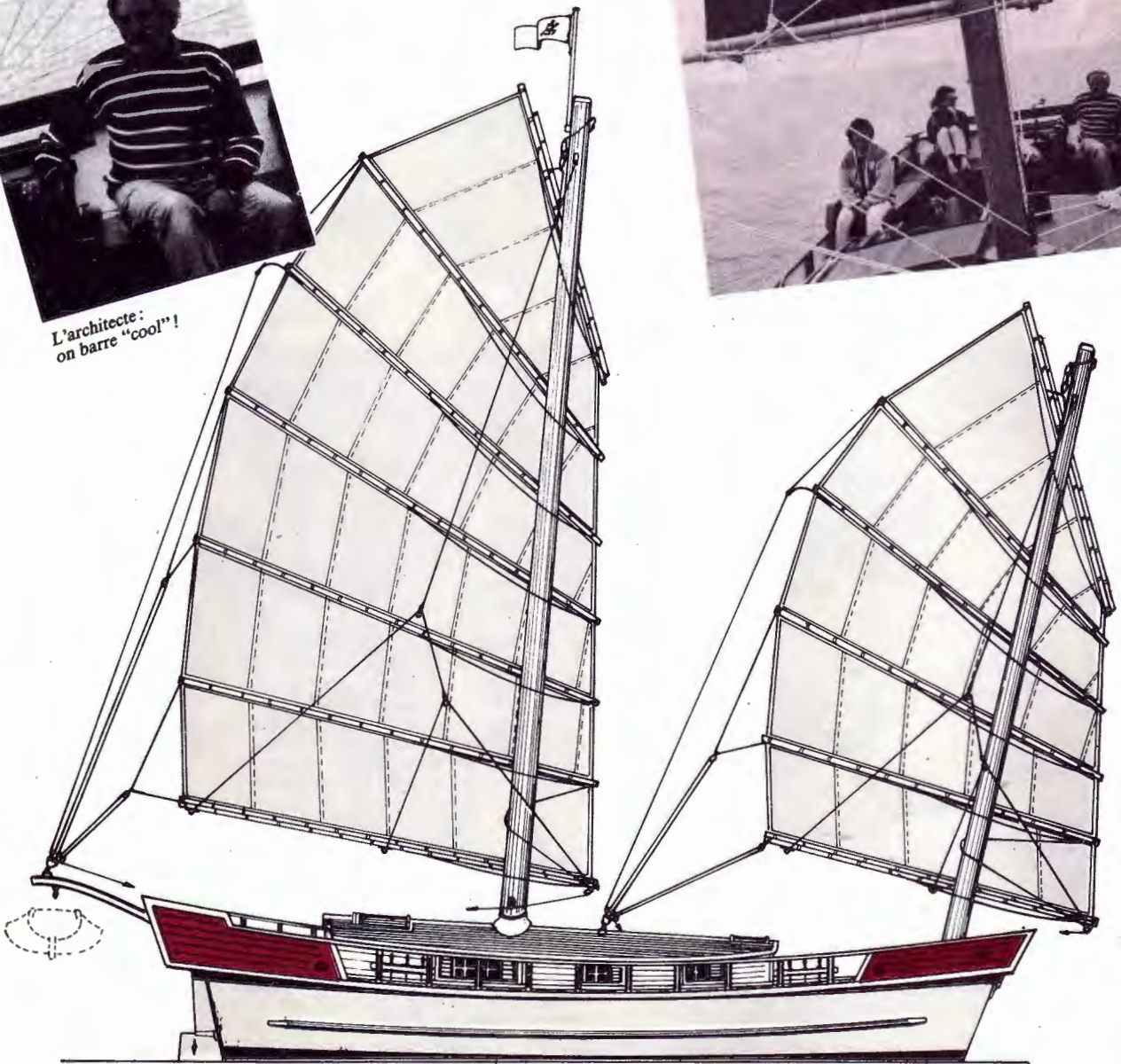
A droite:

Construction bois moulé et lamellé de la jonque de 11,94 m

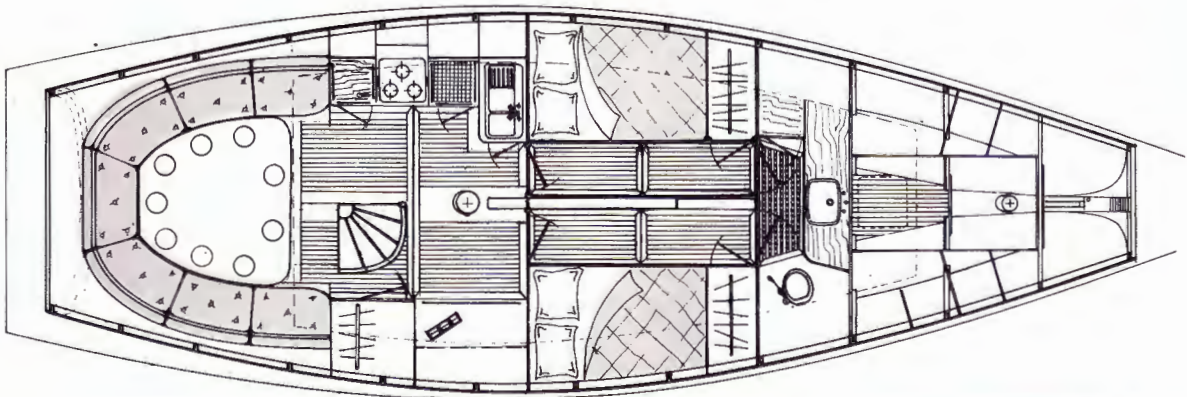




L'architecte :  
on barre "cool" !



Plan d'aménagement



de ne pas les mettre au service des plaisanciers occidentaux.

En construisant en bois moulé, l'ensemble du bateau pouvait être construit plus léger (avec un déplacement moyen), plus solide, sans moule, et surtout possible par des amateurs, lesquels comme je l'ai déjà dit, n'ont pas, par définition, un collier de carnets de chèques bien approvisionnés!

Bien entendu, le facteur bois joue un grand rôle dans la séduction. Quoi de plus agréable que de marcher sur un pont en bois, de laisser courir sa main sur une lisse en bois, qu'elle soit du pont ou de la descente du roof, des emménagements en bois, etc. ?

### □ Maintenant, parlons de l'habitabilité :

Tous les visiteurs du Grand Pavois de La Rochelle s'extasiaient sur le réfrigérateur, lequel, à part sa porte repeinte dans une couleur plus en harmonie avec les emménagements, ne présentait aucune particularité... sinon d'avoir un volume de 198 l! (ce qui évidemment est rare sur un voilier de 12 m), sans que ce soit préjudiciable au reste des emménagements.

Et puis, vivre dans "son" décor personnel", où chaque chose a la place que l'on a souhaitée, c'est important. Avoir de vraies couchettes sans avoir à prendre un chausse-pied pour y accéder, ne pas déranger plusieurs éléments pour accéder à celui dont vous avez besoin. Quel confort!

### □ La navigation

Maintenant, vous êtes sorti du port, et vous naviguez sur une jonque de plaisance, ce qui surprend : la facilité que vous avez eu à hisser vos voiles, que ce soit la misaine ou la grand-voile, ensuite vous êtes à la barre, et vous... dominez la situation, vous avez une vue de l'arrière à l'avant extraordinaire, bien assis, bien calé au pavois arrière, vous avez une impression de puissance du bateau. Et puis, par bonheur, vous avez du vent, ça souffle frais, il y a un gros clapot, et là c'est

la stabilité qui vous étonne, 7 à 10° de gîte au maximum, après quoi la jonque repose sur son bouchain et n'en bouge plus. Bon, on ne marchera jamais sur les cloisons à bord de ce bateau.

Dans la partie technique, nous parlerons, des carènes, du gréement, des réservoirs, du moteur, de l'électricité, de la plomberie, du comportement à la mer, des différents modèles de "jonques de plaisance", etc.

Mais aujourd'hui, je voudrais vous parler encore du matériau : bois moulé ou stratifié ?

J'ai toujours dit que le matériau était moins important que sa mise en œuvre. On peut avoir des préférences ou des affinités, comme on en a pour des individus, des musiques, des peintures, des régions, des métiers, etc.

Le bois moulé, bien mis en œuvre assure la légèreté, la durabilité, le confort, l'accessibilité pour les amateurs. Mais nécessite également beaucoup d'heures de main-d'œuvre, un pourcentage de 2/3 dans le coût pour un chantier! Ce procédé est donc valable à partir d'une unité déjà importante, destinée à des fins commerciales, par exemple.

Pour des amateurs, qui souhaitent de petites unités, jusqu'à 13 m, par exemple, j'ai acquis la certitude qu'il est préférable d'adopter une formule non sectaire, permettant de financer plus facilement son bateau et... naviguer vraiment plutôt qu'en rêve, où l'esthétique et le confort sont préservés, c'est-à-dire : la coque réalisée en stratifié, par un chantier sérieux, qui respectera la composition et les échantillonnages prescrits par l'architecte.

Ce qui n'empêche pas de garder le confort et le plaisir d'avoir : pont, emménagements, superstructures et mâts en bois moulé.

C'est pourquoi j'ai dessiné une nouvelle "jonque de plaisance" de 12,50 m hors tout, 11,50 m de coque, laquelle pourra être réalisée dans les deux versions : bois moulé et stratifié, de la coque nue à la barre en main.

Le mois prochain, nous traiterons du gréement. A bientôt.

□ **Dimitri Leforestier**

## "Jonque de plaisance" 41 ft

### Caractéristiques principales

Longueur hors tout : 12,50 m.

Longueur coque : 11,50 m.

Longueur flottaison : 10,65 m.

Largeur bau : 4,20 m.

Largeur flottaison : 3,75 m.

Tirant d'eau : 1,15/2,30 m.

Déplacement : 9 tonnes.

Lest : 3,2 tonnes.

Surface de voile : 86 m<sup>2</sup>.

Déplacement 41 ft S : 9,8 tonnes.

Lest 41 ft S : 3,9 tonnes.

Architecte : Dimitri Leforestier, 16, rue Edmond About, 33700 Mérignac.

### Principe de construction Lamellé collé, collage west Détails de construction

Quille, étrave, étambot, membrures, barrots sont en lamellé. Les membrures sont recouvertes de lisses longitudinales bouvetées et jointives, lesquelles sont recouvertes de deux plis croisés d'acajou tranché.

Quille : 4 plis de 25 mm, entre 2 plis de 50 mm.

Etrave : 8 plis de 20 mm.

Etambot : En forme, plis de 8 mm.

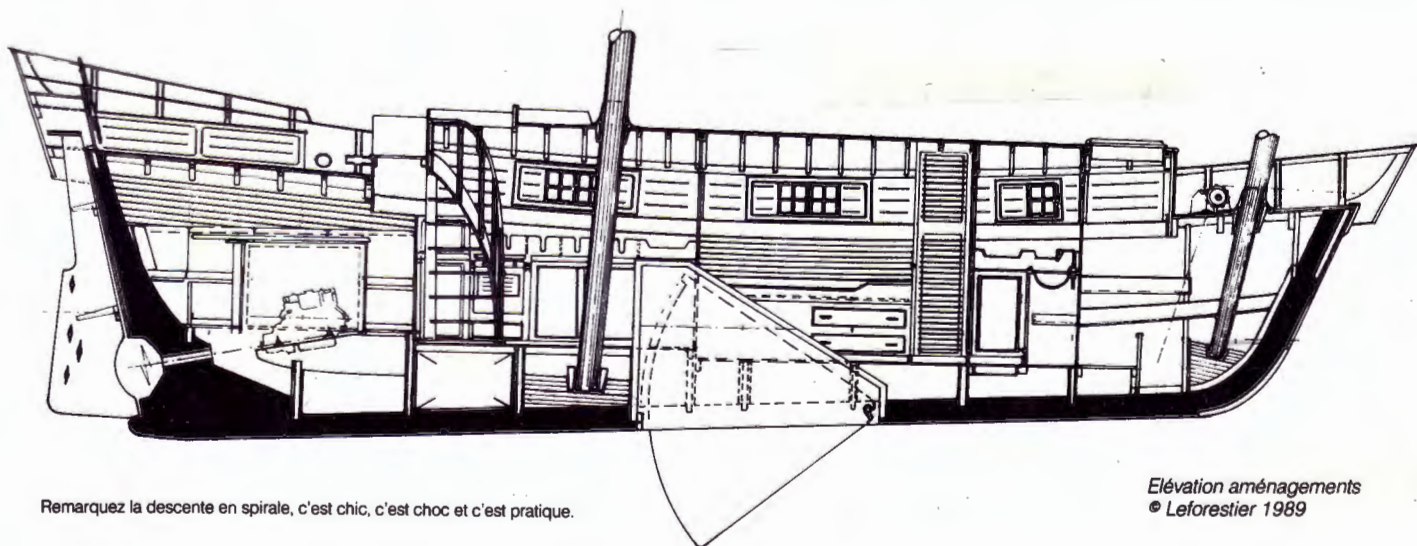
Membrures : 45 x 60 mm en tranché de 4 mm, espacées de 1 m.

Varanges : CP marine multiplis, de 15 mm de chaque côté d'un rempli de 45 mm.

Dérive : une âme en acier galva de 10 mm, entre 2 joues de CP.

Puits de dérive : en CP marine multiplis de 20 mm et profilé en bois massif de 50 x 140 mm en acajou. L'intérieur du puits de dérive est traité par imprégnation de west, plus 2 couches de sous-marine, deux patins en acétal facilitent et insonorisent les manœuvres de dérive, et neutralisent toute possibilité de vibration.

Le poids de la dérive est de 100 kg, et constitue un lest suffisant pour sa descente, elle se remonte par un petit enrouleur inoxydable.



Remarquez la descente en spirale, c'est chic, c'est choc et c'est pratique.

Élévation aménagements  
© Leforestier 1989