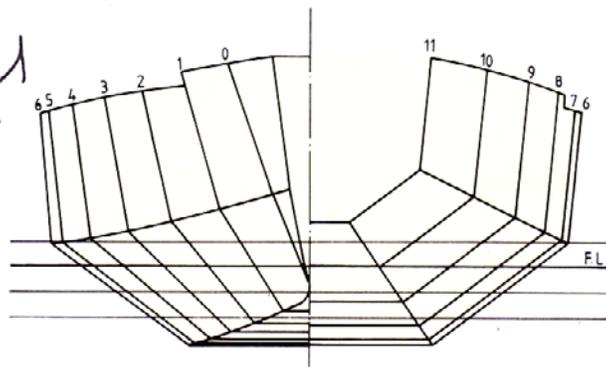


N° 231. Janvier 91



# Une mini-jonque de 9 m

**C**ETTE coque est née de la confrontation d'idées : pour la construction en CP, de jonques et de leur gréement, de façon à trouver sur une coque de taille raisonnable, des aménagements spacieux pour un couple avec enfants, ou deux couples. Une surface de pont réellement importante avec un roof, véritable solarium. Le gréement, quant à lui, est très achevé dans sa conception. Les gréements des jonques de plaisance 12, 14 et 16 mètres ayant donné toutes satisfactions, le principe est resté strictement le même, nous nous sommes même permis le luxe de le simplifier, en supprimant encore quelques poulies, ce qui donne vraiment un accastillage réduit au strict minimum.

Un "coup de chapeau" à *Loisirs Nautiques*, qui depuis toujours, a promu des bateaux *classiques-modernes*, c'est-à-dire des bateaux qui ne soient surtout pas rétrogrades. Nous sommes en 1990, et il serait absurde et même dangereux, de refuser les immenses progrès faits dans la conception des bateaux de plaisance : formes des carènes, matériaux, mises en œuvres, etc.

Il faut impérativement que nos bateaux soient faciles à entretenir, solides, mais surtout pas lourds, le bois moulé, le contre-plaqué permettent justement, sans trahir l'esthétique classique, de faire : facile à entretenir, solide et léger (n'oublions pas que le prix du bateau est directement proportionnel à son déplacement). *Il est évident que l'on ne va pas revenir au calfatage, aux voiles en coton et au gréement au chanvre ! Ceux qui le font, se préparent de désagréables surprises.* Il est dommage de voir que même des formes anciennes laides, ou simplement beaucoup trop lourdes, sont recopiées... parce qu'elles sont anciennes. De même, il est aberrant de concevoir un bateau qui a besoin d'un long "bout dehors", parce que cela fait joli, d'accord, mais bonjour les appointements dans nos ports actuels.

A noter également que le *classique-moderne* permet de concevoir des bateaux "à la carte", à l'esthétique libérée de l'impératif de standardisation, qui aboutit à remplir les ports de bateaux totalement impersonnels.

A l'opposé le modernisme exacerbé, "papa il a une nouvelle voiture, avec ceci, et puis ceci, et encore cela..." Pour les voiliers,

c'est pareil, un satnav pour un 8 m, oui j'exagère, mais si peu. Tout ce qu'il faut, rien que ce qu'il faut. Faire preuve de bon sens, de mesure, mais surtout de personnalité. Même si, malgré lui, le plaisancier qui a le moins d'esprit de compétition, n'est pas mécontent de "gratter" son voisin, la croisière n'est pas la compétition, et ne nécessite pas des "moulins à café" partout.

## □ Pourquoi le contre-plaqué ?

Tout simplement, parce que c'est un excellent moyen de construire un bateau solide, dont les structures sont faciles à reproduire, puisque pratiquement tout est tracé à la règle, ce qui, pour un amateur, est une simplification par rapport à un bateau "en formes", mais également pour le professionnel, car cette simplification se transforme, pour lui, en économie de temps, donc d'argent. Tout est lié !

Depuis le début des années cinquante, et les premières tentatives de démocratisation de la plaisance (par des architectes tels que J.-J. Herbulot ou François Sergent, pour ne parler que des Français), le contre-plaqué, qui avait mérité ses lettres de noblesse pendant la guerre de 39/45, surtout grâce à l'amélioration décisive des qualités de colles, puisqu'en fait, la colle est bien l'élément capital (avec le nombre de plis, bien entendu) permettant de juger un contre-plaqué, ce qui ne doit pas empêcher d'être très attentif en même temps qu'au nombre de plis, à la qualité des essences utilisées, en particulier pour les deux plis externes qui reçoivent une grande partie des contraintes (voir article n° 225, comment déceler les défauts du CP).

L'autre impératif, pour une bonne construction en contre-plaqué, donc à bouchains vifs, c'est le dessin de l'architecte qui doit

obtenir la perfection dans la "développabilité" des formes. Il faut se reporter à la série d'articles, très fouillés, sur la construction CP de *Loisirs Nautiques* n° 198 à 206 et 210, 211, 212, 213, 220, ainsi que le hors série 4, la construction moderne des bateaux en bois. Mais revenons à cette *petite jonque de voyage* :

Comme on peut le voir sur le plan d'aménagement, elle comprend, de l'avant à l'arrière :

Un lit clos, qu'il est possible d'isoler du carré.

Lui fait suite, le carré en U, spacieux et confortable, où six personnes peuvent prendre leur repas autour d'une table à deux abat-tants coiffant le puits de dérive, ce carré pouvant ainsi recevoir huit convives pour l'apéritif. Derrière les dossiers, sont implantés des équipets pour les vêtements, et l'on trouve sous les banquettes de grands coffres pour les conserves et la réserve d'eau douce.

Vient ensuite à tribord, la cuisine avec réchaud-four, un évier alimenté en eau douce et eau de mer, vaisselier et nombreux rangements, dont les paniers tiroirs pour les légumes.

A tribord, la table à cartes transversale, format grand aigle, possède un abattant pour le rangement de cartes, un panneau à instruments, et encore de nom-

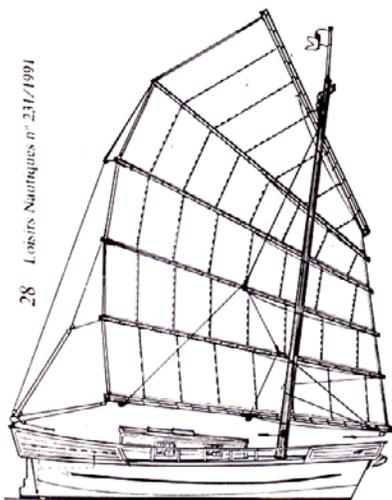
— Sur le châssis, les couples intermédiaires et les cloisons sont montés, ainsi que le bordé formant quille, les lisses longitudinales, la "marotte" à l'avant et le tableau arrière.

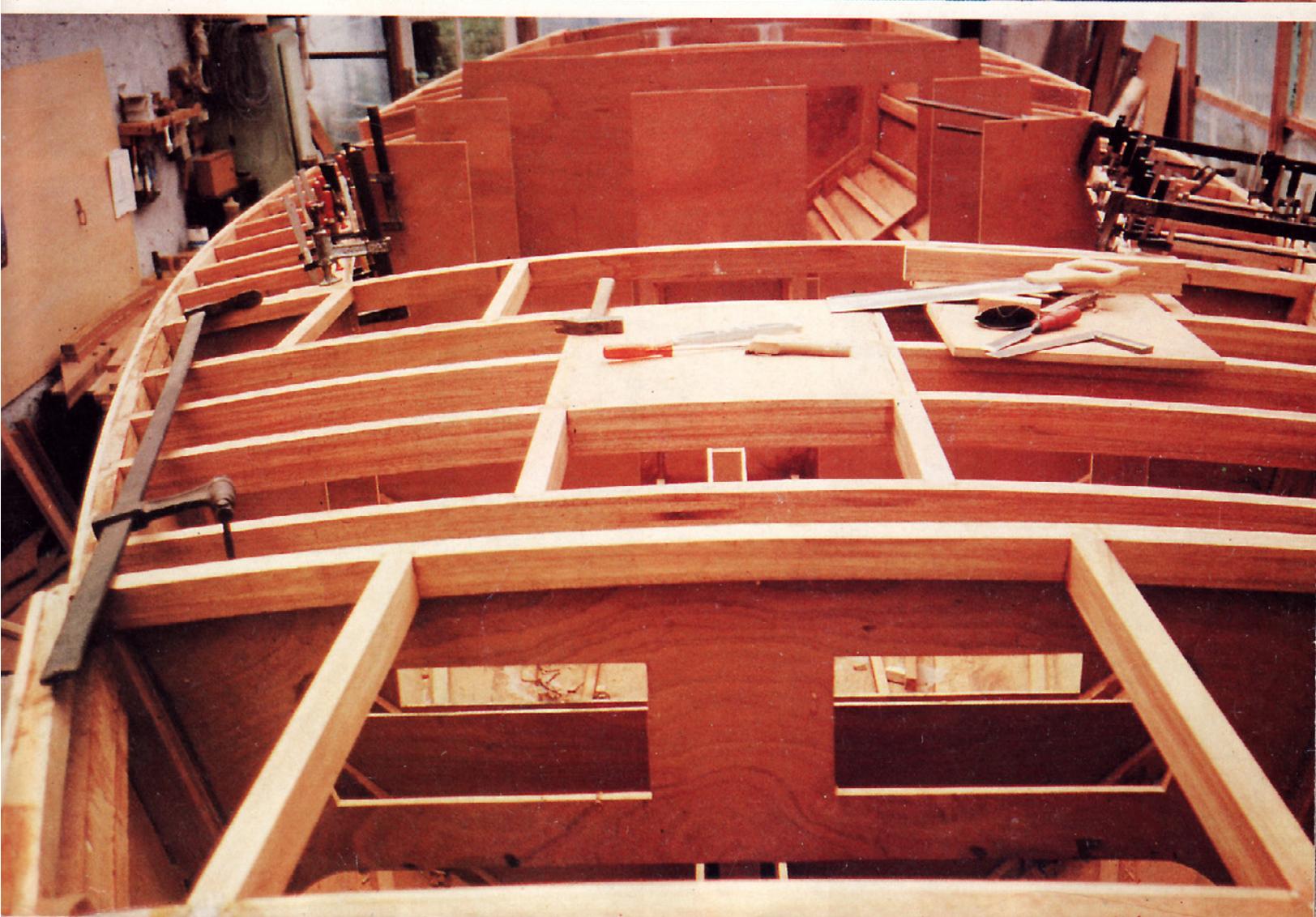
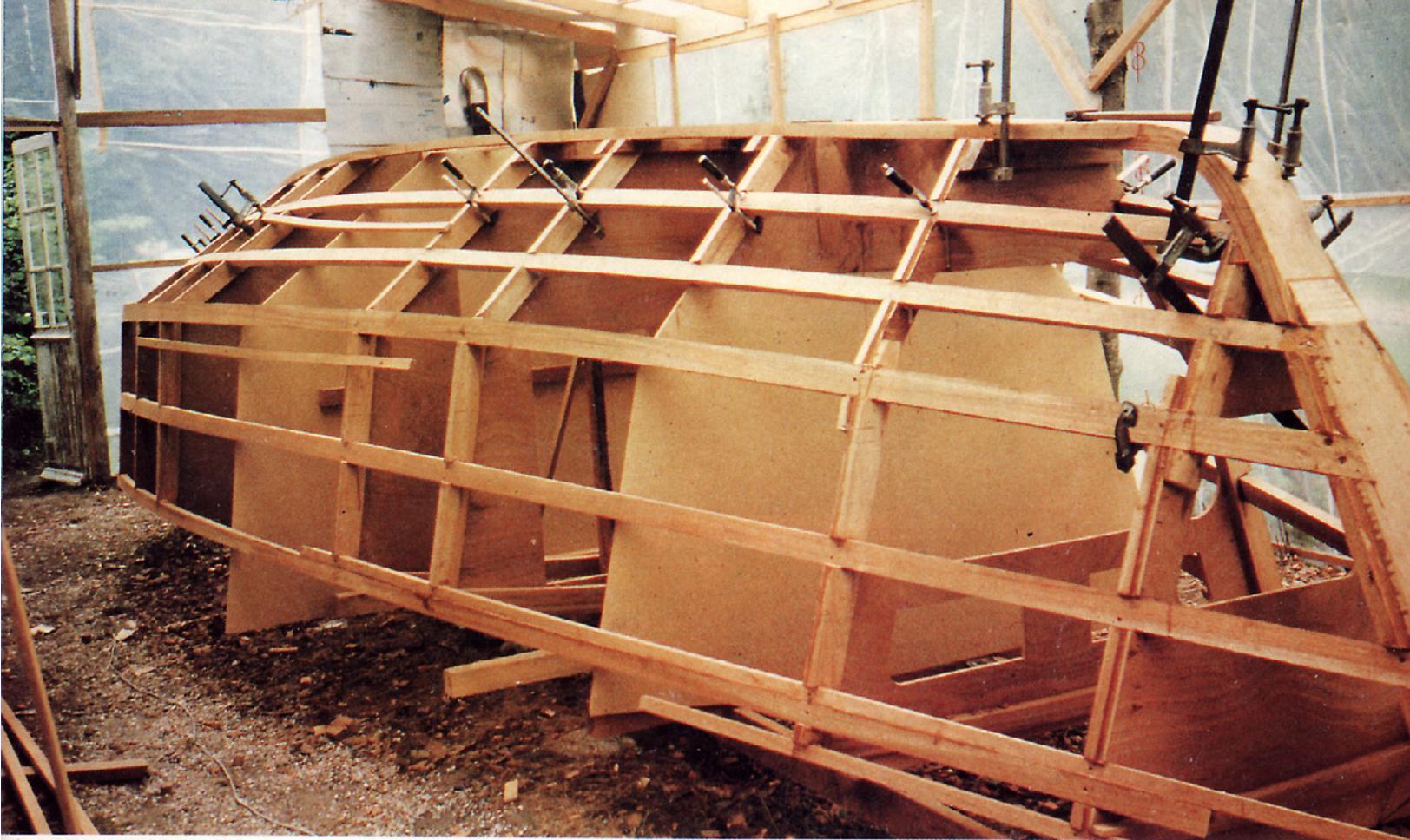
Le local servant de chantier est des plus simples mais très soigneusement construit, l'amateur travaille ainsi pour une dépense modeste, dans un bon confort, ce qui est motivant pour son travail.

— Un vrai barrotage à la fois simple et robuste, facile à réaliser même pour un simple amateur ; en effet, c'est un travail qui ne nécessite que de la méthode et du soin.

### CARACTÉRISTIQUES MINI-JONQUE

Longueur hors-tout, avec pavois	9,06 m
Longueur au pont	8,55 m
Longueur coque	8,30 m
Longueur flottaison en charge	7,20 m
Largeur bau maxi	3,10 m
Largeur bau flottaison	2,60 m
Tirant d'eau	0,90/1,80 m
Déplacement en ordre de marche	3,0 t
Déplacement en charge	3,7 t
Lest	1,2 tonnes
Surface mouillée totale en charge	18,70 m <sup>2</sup>
Surface de dérive totale	4,57 m <sup>2</sup>
Surface de voilure	46,50 m <sup>2</sup>
Franc-bord avant sans pavois	1,20 m
Franc-bord arrière sans pavois	1,19 m
Homologation N° 17/PC	
2 <sup>e</sup> catégorie	6 personnes
4 <sup>e</sup> catégorie	8 personnes
5 <sup>e</sup> et 6 <sup>e</sup> catégories	9 personnes





## MINI-JONQUE

breux rangements, avec possibilité de glacière sous le siège du navigateur.

On trouve ensuite, de part et d'autre de la descente, les toilettes avec penderie à cirés et WC, lavabo au-dessus du capot moteur, avec à l'opposé, l'accès à la cabine double arrière, avec une grande penderie "sèche". La couchette double est utilisable transversalement au port et en long en navigation, elle est bordée d'équipets et surplombe de grands coffres.

A l'arrière, un grand coffre dominant sur l'extérieur, permettra le stockage des amarres et des pare-battages.

### □ Procédé de construction

Comme on peut le voir sur les photos de la *mini-jonque* en construction, le procédé est simple et classique.

La coque est construite à l'envers, et bordée en contre-plaqué *multiplis* tout acajou, en 12 et 20 mm, sur un gabarit comprenant toutes les cloisons de structure en 12 mm, avec les ceintures acajou, barrots acajou lamellé et varangues en iroko, ainsi que l'ossature longitudinale (serres et lisses) en acajou massif. Toutes ces liaisons sont collées à l'époxy et clouées en galva.

Après retournement, la coque est barrotée puis pontée, au choix du propriétaire, soit en un seul pli de contre-plaqué de 12 mm, soit en deux plis, l'un de contre-plaqué de 8 mm, habillé par un pont d'usure en lattes d'iroko ou assa-



mela, ou mieux de teck. Le roof est ensuite ajouté avec des hiloires de 15 mm, ainsi que le pontage, à moins que l'on préfère, ce qui est plus beau : un contre-plaqué de 8 mm habillé par de petites lattes de teck ou d'iroko.

Le lest en fonte de 1.200 kg, reçoit une dérive en acier galvanisé à chaud, articulée sur axe et butée en nylon. Cette formule présentant l'avantage d'un tirant d'eau modéré permettant de passer partout, tout en présentant une excellente stabilité transversale caractéristique des *jonques de plaisance*. L'aileron très étalé, permet en outre une bonne répartition des efforts sur plusieurs cloisons, ce qui est un gage de solidité et protège la coque lors d'échouages confortables.

Pour le moteur un diesel, par exemple, un 9,9 cv, est tout à fait suffisant.

Au sujet de la puissance du

moteur, c'est un motif de polémique qui existe, dans le fond, depuis que l'on a souhaité embarquer un moteur à bord d'un "yacht", bien sûr au début ceux qui refusaient "cette horreur !" avaient quelques bonnes raisons, les moteurs (à essence) étaient lourds, encombrants, sales et malodorants et de plus, avaient tendance à tomber en panne... quand on en avait besoin !!! Mais ceci est une vieille histoire. Il y a pas mal d'années que les moteurs sont devenus, non seulement tout à fait fréquentables, mais, et surtout, nécessaires à la sécurité, pour se tirer d'un lieu inhospitalier par mauvais temps, ou pour les manœuvres de port, en effet comment être sûr, sans moteur, d'être suffisamment bon manœuvrier pour ne jamais risquer, connaissant l'encombrement des ports, l'accident aux conséquences plus ou moins graves ?

Si une polémique subsiste, c'est seulement, au sujet de la puissance du moteur, en effet, les opinions, la plupart justifiées, sont le plus souvent contradictoires, certains ayant tendance à embarquer des moteurs beaucoup trop puissants à mon avis, j'ai tendance à me classer parmi ceux qui se contentent d'un moteur de trois CV par tonne de déplacement, l'argument souvent entendu contre cette opinion est qu'un fort courant sur le nez, risque d'annuler cette puissance modeste, mais je pense que si le rapport de réduction, le diamètre et le pas de l'hélice ont été bien étudiés, cet argument ne tient pas vraiment. J'ai, à ce sujet, deux exemples précis, l'une de mes *jonques de plaisance* 12 mètres, manœuvrant parfaitement avec un moteur de 19 cv, et une autre avec 35 cv, ne lui était pas réellement supérieure. Ce qui, bien entendu, n'était pas l'avis de leurs propriétaires respectifs ! Comme vous le voyez, en cette matière, les discussions ne sont pas encore terminées. Mais, après tout, 10 cv supplémentaires ne font de mal qu'à porte-monnaie.

Les constructeurs amateurs devraient trouver, dans la réalisation de cette "mini-jonque", de très grandes satisfactions, car cette construction simplifiée au maximum, permet de réaliser au minimum de frais, un bateau si confortable, qu'il apparaîtra à tous, comme pour les autres *jonques de plaisance*, plus grand que sa taille réelle.

□ Dimitri T. Le Forestier,  
Architecte Naval  
(Photos Gilles Nano)



Page 30, haut :

Le prépont est posé, les lisses de pavois donnent un incontestable sentiment de sécurité.

Page 30, bas :

Quelle équipière résistera à une séance de bronzage, à l'abri du pavois, sur un tel pont ?

Page 31, haut gauche :

Une vraie étrave de jonque, on remarquera dans l'atelier les gabarits qui ont servi pour former les barrots de pont et de roof, ainsi que le pin d'orégon en attente pour la fabrication du mât.

Page 31, haut droite :

Bientôt, un joli nom ornera ce tableau. La découpe pour le hublot qui donnera une magnifique vue sur le sillage depuis la cabine arrière.

Page 31, bas gauche :

Ne manque plus que la ligne de flotaison et le saumon de quille.

Page 31, bas droite :

Un profil de safran simple, solide et efficace. A noter également l'un des dalots de cockpit simple et efficace.

