

359

Loisirs NAUTIQUES

architecture
construction
grande croisière

escale
Naviguer en
Hollande



essai
IRISoft 40



équipement
Installer
une éolienne



NOVEMBRE 2001

BELGIQUE : 225 FB, SUISSE : 10 FS,
CANADA : 9,25 \$ CAN.

M 1999 - 359 - 32,00 F - 4,88 €



OCCASION

**Bien choisir
son bateau
de croisière
hauturière**

Jonque 47'

Ceux qui ont parcouru l'Asie en ont forcément vu. Les jonques travaillent toujours en Chine, Thaïlande ou au pied des tours vitrées de Hong-Kong. Leur silhouette fait partie du paysage depuis plus de 3 000 ans. Dimitri Leforestier en dessine avec passion et nous propose un plan de 14 mètres.

Après la conception et la construction de *Suwwan Macha* (54 pieds) à Bangkok, Dimitri Leforestier s'est attelé au dessin d'une jonque plus courte (14 mètres avec les bossoirs pour 12,55 mètres de coque) et sensiblement imaginée pour un programme similaire : concilier les avantages qu'offrent ces embarcations avec les impératifs de la navigation de plaisance telle qu'elle se pratique aujourd'hui. C'est-à-dire concevoir une coque à tirant d'eau raisonnable (1,10 mètre sur ce plan), large, pas trop lourde et manœuvrable par une seule personne. Le choix d'une dérive sur secteur, simple à mettre en œuvre et efficace (2,80 mètres de tirant d'eau dérive basse) se justifie bien ici.



DIMITRI LEFORESTIER

C'est sa formation d'élève officier de la marine marchande qui a amené Dimitri Leforestier à s'intéresser aux jonques à l'occasion d'un voyage à Hong-Kong. Cette passion jamais désavouée l'a poussé à en dessiner un grand nombre et à en construire quelques-unes des plus fameuses dans son chantier charentais.

MON CAHIER DES CHARGES

Réutiliser les qualités de ces bateaux de travail exceptionnels au service de la grande croisière, où le confort et la qualité de vie priment sur la performance pure. Cette jonque de 47 pieds, un de mes derniers dessins, a déjà été construite par un amateur éclairé sur la base d'un kit charpente livré par le chantier Groupe Espace Bois. Elle est actuellement basée à côté de Royan et s'avère une très belle réalisation.

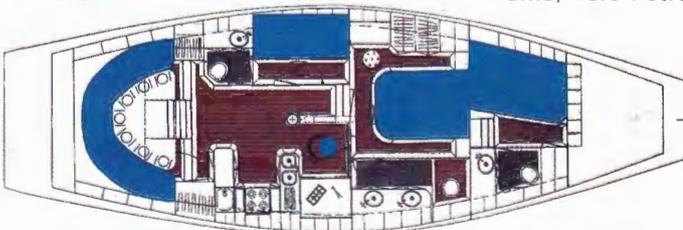
Pour assurer un déplacement modéré (12 tonnes au lieu des 25 habituels d'une jonque traditionnelle dans la taille), Dimitri Leforestier s'inspire directement des méthodes américaines de construction des années quatre-vingt : un strip planking d'acajou recouvert de trois plis d'acajou tranché de 4 mm chacun.

Les membrures sont elles aussi réalisées en acajou lamellé de 4 mm. Cette structure transversale est encochée sur la longue quille qui court de l'étrave au tableau. Ce type de construction offre un gain de poids substantiel sur un assemblage plus classique et surtout une homogénéité et une liberté dans l'agencement intéressante pour un bateau de plaisance moderne.

Avant d'entrer dans le détail, il convient avant tout d'expliquer aux lecteurs occidentaux comment fonctionne une jonque... A défaut de coton ou de tissu suffisamment solide pour réaliser de grandes voiles libres, les gréeurs chinois de l'Antiquité utilisaient des feuilles de lataniers. Trop fragiles pour être cousues seules, des bambous furent ajoutés aux voiles, divisant ainsi les efforts et les portions libres de voile. Ainsi vêtues, les jonques commencèrent à sillonner les mers pour le commerce de la soie, des épices et autres richesses d'Asie. Le bambou est d'ailleurs si solide que les Chinois l'utilisent encore aujourd'hui pour raidir leurs voiles en dacron ou en coton !

Un gréement unique

Mais comment virer sur des bateaux lents et équipés de quille longue ? Les Occidentaux inventèrent le bout-dehors tandis que les Asiatiques inclinaient leur voile d'avant (la misaine) vers l'étrave ; il suffit de lâcher le bout d'amure pour que la voile balance vers l'avant, compte tenu de la contre-quête du mât. Le centre de



UN VOLUME IMBATTABLE POUR LA TAILLE QUI UTILISE AU MIEUX LES FORMES DE COQUE POUR OFFRIR DES ESPACES DIGNES DE L'HABITAT TERRESTRE.

voilure avance alors suffisamment pour que le bateau reparte sur l'autre bord. « Le fait de ne pas avoir à choquer d'écoute comme sur un sloup rend le virement très rapide et réclame vraiment très peu d'effort », garantit Dimitri Leforestier.

© E. GUILLEMOT



LA DÉCORATION DE SUWAN MACHA, UN PLAN LEFORESTIER QUI CROISE EN MER DE CHINE POUR LE COMPTE DU TOUR OPERATEUR ASIA.



UNE SILHOUETTE INTÉMPIRELLÉ, PROPICÉ À LAISSER L'ÉSPRIT VAGABONDER

Une autre particularité tient à la prise de ris. En effet, l'écoute est dite multiple et contrôle chaque paire de bambou, démultipliant ainsi les efforts sur l'ensemble de l'écoute. L'intérêt principal ? Lorsqu'on choque la drisse, la voile s'affale progressivement, les premiers bambous touchent la bôme et le mou de l'écoute est repris. Un système de balancines retient les bambous qui restent ainsi soigneusement rangés. Pour renvoyer, on inverse l'opération.

Les faibles surfaces de voile sont à mettre en rapport direct avec la recherche de facilité et la relativement faible hauteur des mâts libres de tout câble. Réalisés en bois creux, ces espars reposent sur la structure longitudinale. Certains propriétaires n'hésitent pas, dans les petits airs, à prévoir l'équivalent d'une bonnette sur chaque voile, ce qui revient en fait à rajouter un pli de plus dans le bas.

Un volume très bien pensé

Avec un bau de 4,72 mètres et une longueur habitable de 10,70 mètres, cette jonque peut se prévaloir d'un agencement assez exceptionnel : carré arrière pour huit à dix personnes, immense cuisine en U, table à cartes, cabines d'équipage, cabine propriétaire avec cabinet de toilette

privatif, équipets et penderies en pagaille. La hauteur sous barrots est comprise entre 1,90 et 2 mètres dans tout le bateau. Le moteur se cache dans une véritable soute (sous la cuisine) et les volumes de rangement logés sous les planchers sont impressionnants (plus de 4 m³). La répartition des volumes est dictée par une expérience certaine de la grande croisière. La vaste cuisine en U est parfaite pour les traversées et les longues escales, la belle cabine enfants ou équipiers avec ses lits superposés est un modèle du genre. La palme revient évidemment à l'incroyable cabine propriétaire, centrée et équipée comme rarement : penderie, bureau, lit immense, douche séparée du cabinet de toilette avec ses deux lavabos.

Les hublots sur le rouf sont nombreux et de taille très supérieure aux hublots et capots habituels. Ouverts, ils éclairent et ventilent les locaux, fermés par des tapes, ils sont protégés des coups et de la mer.

A l'extérieur, le rouf domine le pont de 800 mm et forme un garde-corps efficace. Les « chandeliers » en massif et le solide pavois rejoint un panneau sculpté sur l'avant. Les enfants seront bien sûr les plus sensibles à cet aspect sécuritaire : il semble bien difficile de tomber d'un pont aussi fermé.



CARACTÉRISTIQUES

longueur HT	14,15 m
longueur coque	12,55 m
longueur flottaison	11,65 m
bau maxi	4,72 m
tirant d'eau	1,26/2,30 m
déplacement	12,5 t
lest	4,5 t
surface de voilure au près	98 m²
motorisation	60 CV
capacité eau	500 l
capacité gasoil	300 l
prix TTC	
liasse de plans	4 954,60 € (32 500 F)
kit n° 1	32 070 € (210 365 F)
coque pontée	298 570 € (1 958 491 F)
barre en main	418 810 € (2 747 214 F)

voir les explications des chiffres clés et les adresses utiles page 92

LES CHIFFRES CLÉS

$$\frac{\sqrt[2]{S.V}}{\sqrt[3]{D}} = 4,3$$

$$\frac{\text{Lest}}{DI} = 37 \%$$

$$\frac{\text{Lest}}{DC} = 32 \%$$

$$M_{br} \text{ max} = 8\,250 \text{ kg.m}$$

$$\frac{S.V}{L_f \times B_f} = 2,8$$

Faire du neuf avec du vieux ?

Depuis quelques années, les projets très typés semblent revenir sur le devant de la scène. La présence du Billie Marie 30' en est encore un exemple s'il fallait s'en persuader. La jonque de Dimitri Leforestier s'inscrit dans la même veine. « Je me suis mis à dessiner des jonques après'en avoir vu à Hong-Kong et avoir navigué dessus. A l'époque, ce type de projet s'inscrivait bien dans une

certaine ambiance seventies. » Mais avec une soixantaine de plans vendus et une quarantaine d'unités navigantes, Dimitri remarque « qu'il existe toujours une clientèle souhaitant se démarquer et sensible à certaines notions de dépouillement, à l'image du grément par exemple qui reste un modèle d'économie. » Pour le reste, on ne peut que reconnaître les qualités de ce

type de bateau au regard des attentes du public intéressé par la grande croisière : volume imbattable pour la taille, facilité de manœuvre, bois apparent à l'intérieur pour une structure deux fois moins lourde que les anciens bateaux de travail, poids et plan de pont garantissant des mouvements doux et des déplacements sûrs. Le tout sur une unité au caractère résolument affirmé.