

LOISIRS NAUTIQUES

VOILE
MOTONAUTISME

ARCHITECTURE ET CONSTRUCTION NAVALES

LES VAGUES
LE LANGAGE
DE LA MER
JONQUE
DE PLAISANCE
UNE FAÇON
DIFFÉRENTE
DE NAVIGUER





JONQUE DE PLAISANCE

UNE FAÇON DIFFÉRENTE DE NAVIGUER

DÉPUIS l'intérêt porté par nos lecteurs sur les différents gréments dans le n° 134 de l'an passé de L.N., nous nous étions promis de mettre notre sac à bord, dès la mise à l'eau de la première jonque en France.

Cette occasion nous a été donnée lors du Grand Pavois 83 et même, un peu avant lors des premiers essais dans le pertuis d'Antioche. Qui l'eut cru : une jonque de plaisance sur ce plan d'eau habituellement réservé aux puristes de la régate sur half-tonners, sur croiseurs de haute mer, sur multicoques ou sur je ne sais quelle autre bête de course super accastillée ?

Est-ce l'attrait du nouveau, le respect pour cette silhouette d'une autre mer, ou l'admiration pour cette architecture à l'état pur, mais de grands saluts spontanés et sincères ont marqué notre passage au cours de ces deux jours de navigation. Encouragements ou boutades devant tant de simplicité : seul l'avenir le révélera au niveau du carnet de commandes des chantiers.

Un bateau, un architecte, une idée

L'architecte naval rochelais a, au départ, dessiné ce voilier pour lui-même.

Nostalgie de jeunesse en Asie, besoin de rompre avec la tradition européenne, acception entière du programme de navigation des jonques... tout cela a motivé Dimitri Le Forestier à dessiner sa jonque.

J'insiste bien sur le fait qu'il s'agit bien de Sa jonque. En effet, les jonques restent des bateaux de commerce et, de plus, le déplacement des jonques de Hong-Kong ou de Formose atteint celui d'une

« Jonque de plaisance » 11,94 m

Iroko 6 m3 (quille, étrave, étambot, pont d'usure), 3.800 F + TVA	27.040,00
Pin d'Orégon 3,7 m3 (lisses longitudinales (1 ^{er} pli), 4.900 F + TVA	21.502,18
Grand bassam (tranché croisé 4 mm (membres, brion, contre-étrave, plis croisés), 1,5 m3, 6.900 F + TVA + emballage + transport	13.525,10
Contre-plaqué hydro, 20 mm, S.N.B.C.C. (varangues, tableau, fronton), 16,8 m ² × 163,74 F + TVA	3.262,48
C.P. Atlantique 19 mm pour cloisons, 45,20 m ² × 122,91 F + TVA	6.588,86
C.P. Hydro 15 mm, pré-pont et roof, 44 m ² × 120,63 F + TVA	6.294,95
C.P. Hydro 26 mm, spécial safrans, dérives (7 m ² × 2), 14 m ² × 233,42 F + TVA	3.875,70
Colle résorciné Aérodux 185 + durcisseur 300 kg maximum	10.674,00
Sangle tergal haute résistance, réf. 455, largeur 13 mm + agrafes	2.850,00
Lest 3 t grenaille acier	10.500,00
Réservoirs fuel et eau inox	9.826,00
Peinture (sous-couche, peinture + sous-marine)	9.800,00
Semelle de quille + (fémelots et aiguillots pour safran), très variable suivant localité	5.800,00
	131.539,27
Voiles (bain bridge 370 m ²)	19.375,00
Bambous (comptoir Ind. Sino-Japonais) pour 15 + (6 de réserve Ø 50), soit 21 TTC	2.610,00
Pouilles, palans + taquets teck	1.265,00
Tergal toronné 100 m de chaque, Ø 6, 8, 12 et 16 + 50 m Ø 22, Marlow	4.070,00
4 chameards de 12	428,00
Guindeau Goïot, réf. 300, chaîne de 12 mm	5.621,00
Armement 1 ^{re} catégorie (donc 2 CQR (45 et 20 lbs), 1 Collins Brittany 35 lbs)	16.156,00
Survie Zodiac 6 personnes	12.250,00
	193.314,27
Visserie inox + acier galvanisé à chaud + tige filetée, prix très variable suivant localité	3.000,00
	196.314,27
Matériaux et éléments pour aménagements, entre 25.000 et 35.000 F TTC	35.000,00
	231.314,27
Moteur MWM D. 202.2 avec ses accessoires, réducteur, pompe, hélice, ligne d'arme + batteries Freedom de (108 amp. × 2)	51.655,00
	282.969,27

282.970 F TTC

Sont compris dans l'armement : Loch Ben, sondeur Space Age, récepteur radio Grundig SAT, sextant Freiberg, compas route Sestrel, compas relèvement Morin, 1 CQR 45 lbs, 1 CQR 20 lbs, 1 Brittany Collins 35 lbs, 2 pompes à bras Gusher 25, etc., liste qui n'est qu'indicative mais sérieuse.

P-1, A : charpente complète	92.555,00
B : charpente complète équerrée	99.546,00
P-2, coque nue	140.184,00
P-3, coque nue pontée	226.241,00
P-4, coque navigable	359.387,00
P-5, jonque barre en main	441.883,00
P-6, jonque armée grande croisière	508.487

Tous ces prix s'entendent hors-taxe, rendu chantier, commande prête à être expédiée ou mise à l'eau. Bien que réalisé avec le plus grand soin, ce devis ne constitue que des indications. A noter que le coût du dossier de plans n'est pas inclus dans ces prix.

Chantiers constructeurs : CMP, 8, rue Newton, ZAC Bel Air, 17440 Aytré, et CN Tecnovelleri, Quai A. Dayot, 22500 Paimpol

C.N. Gaëllques
Tecnovelleri

péniche chez nous. Il advient que ce prototype de 11,94 m de long demeure donc une adaptation à un programme de plaisance pure.

L'esprit de la jonque y reste cependant omniprésent : grément, tirant d'eau, esthétique, conception.

Les caractéristiques

Il faut dès maintenant situer les dimensions du voilier pour fixer les idées du lecteur sans doute dépaycé par sa présentation : 10,14 m de longueur à la flottaison, 4,16 m de largeur, 1,10 m de tirant d'eau, 8,5 t de déplacement et 75 m² de voilure.

Au-delà de ces caractéristiques de base il faut mentionner les traits particuliers qui caractérisent le choix de ce plan. L'architecte, à mes yeux, a insisté sur trois points essentiels qui ont motivé ce plan : facilité de construction par des amateurs, simplicité du grément, d'où moindre prix, volume intérieur relativement important.

Ces trois points méritent d'être repris dans le détail car ils justifient l'audace de cette réalisation.

La facilité de construction

Cette rubrique comporte plusieurs volets qu'il convient de ventiler car la facilité évoquée revêt un aspect de facilité de construction pour assembler la coque, de facilité car le coût d'un objet simple reste inférieur à celui d'une construction sophistiquée et enfin parce que l'association architecte-constructeur permet un climat de confiance qui simplifie les démarches du constructeur amateur.

Ces choix ont débouché sur une construction en bois : il faut tout de suite le dire. Le bois, car la construction en trois couches (trois plis) rallie les avantages d'une facilité de montage à partir de l'ensemble

quille-étrave-tableau et d'une absence de matériel spécialisé pour travailler le bois (à l'inverse de l'alliage léger ou du ferro-ciment que tout le monde n'accepte pas aussi spontanément de manipuler).

Chacun connaît encore les avantages du bois dans la construction navale depuis que la technique a permis de pallier les problèmes antifongiques, ainsi que ceux de protection externe par peintures de plus en plus efficaces : isolation thermique, légèreté, très bonne résistance à la flexion, facilité de travail, durabilité, sous réserve d'un minimum d'entretien, etc.

La superposition des trois plis de lames de pin d'Orégon ou de Sapelli en « croisés » confère à la carène une rigidité intéressante qui résistera aussi bien aux contraintes du grément que d'autres matériaux plus denses : acier, polyester, etc.

Cette facilité de construction va aussi jusqu'à l'utilisation des matériaux modernes : colles résorcine qui assurent une cohésion des tranches de bois mais aussi une barrière à l'humidité au-delà du pli externe de la coque.

Bateau de construction amateur

Par excellence, la jonque de Le Forestier se veut un bateau conçu pour la construction amateur car il revêt une certaine simplicité de construction proprement dite, mais aussi parce qu'il coûte peu à l'achat. En effet, l'investissement est minimisé par du bois peu coûteux, par un accastillage réduit à sa plus simple expression (taquets, poulies, pas de winches, par de haubannage, juste des bambous et des drisses, moteur de faible puissance !)

La check-list fournie par l'architecte arrive au deuxième semestre 1983 à 280.000 F TTC environ avec du matériel neuf, moteur diesel compris ainsi que l'électronique et le matériel de sécurité de 1^{re} catégorie.

Cette recherche de moindre coût à l'achat ne doit pas nuire à la robustesse de l'ensemble, d'autant plus que les plis croisés de tranché sur lisses longitudinales bouvetées et jointives permettent une homogénéité des liaisons renforcées par les serres de bouchains et des préceintes que demande un grément sans haubans.

Création d'un point jonque

Ce troisième point mériterait d'être cité en premier, car il crée un climat de confiance si important de nos jours parce que trop rare entre corps de métiers différents : architecte, constructeur, réalisateur.

Petites informations de l'architecte D. Leforestier

Ceci n'est qu'une confirmation de ce que j'ai toujours dit :

Nous avons ici affaire à une jonque de plaisance moderne en ce sens, que le bateau déplace 8,5 tonnes et non 85 tonnes comme pour Elf-Chine dont la grand-voile pèse près de 900 kg, alors que notre grand-voile pèse 45 kg. On comprendra aisément que si les principes de base restent les mêmes, les détails diffèrent. Ces principes de base étant une voile taillée plate sans creux entre les bambous, de façon à ce que cette voile, qu'à tort on dit rigide, puisse se creuser dans sa totalité et, en même temps, tous les bambous se cintrer.

Si on met du creux entre bambous, ceux-ci (dont la 1^{re} qualité est la souplesse, la 2^e la robustesse) ne jouent plus leur rôle et restent droits.

À l'usage, la toile peut se déformer et prendre un léger creux, qui ne sera pas préjudiciable tant qu'il restera léger n'allant pas jusqu'à s'appuyer au mât et former deux poches comme dans les voiles latines et, n'empêchera pas non plus les bambous de se cintrer.

Enfin, le sens des laizes a son importance, s'il est exact que chaque position de la chute doit être prise dans le droit fil, le guindant doit l'être aussi dans la plus grande partie de sa hauteur, et bien reliquée, afin de pouvoir être parfaitement raidie.

Après divers essais, les poulies des écoute multiples ont été remplacées par cosses et œil, et 6 poulies rendues au fournisseur !



Le point jonque est donc né de cette nécessité de créer des liens de confiance entre fournisseur et acheteur. Le chantier naval cité plus haut, s'engage avec l'architecte à offrir un réel service après vente sous une forme originale. En premier, l'acheteur trouve le bateau au stade exact de finition qu'il désire, y compris la possibilité d'acquiescer une pièce ou un lot d'équipement en l'état.

En second, il dispose de la faculté de participer lui-même à la construction de sa jonque en s'engageant réellement dans le chantier comme salarié rémunéré (et donc couvert socialement) durant la période désirée, à la fois pour voir naître son bateau, pour profiter de la compétence d'un professionnel à ses côtés, s'il se sent peu sûr de lui, et enfin, pour négocier son achat dans les meilleures conditions.

Ceux qui désirent en savoir davantage peuvent écrire à l'architecte, 9, résidence « Océanes », Les Minimes, 17000 La Rochelle.

Un bateau de caractère

Au moment où les architectes diversifient leurs plans pour attirer une clientèle de plus en plus difficile et compétente, il est certain que la jonque représente un excellent créneau commercial. Elle bénéficiera en quelques mois d'une mode, d'une certaine forme d'exotisme, et de l'attrait du nouveau.

Je ne pense pas qu'un tel plan sombre dans le ridicule car ses prétentions se limitent à une simple adaptation à un programme de plaisance.

Pour ceux qui ne craignent pas l'originalité, voici l'occasion rêvée de personnaliser leurs croisières.

Le dépaysement semble total à la barre. Le bois omniprésent, le grément à bambous, la barre franche surélevée, tout concourt au rêve, à la griserie, à l'imagination ; voire à la poésie (chinoise bien sûr). Si peu qu'une brise chaude vous pousse au large, vous voilà transformé en pirate-passeur de drogue, pieds nus sur votre pont d'iroko, en train de méditer sur les risques de votre navigation aux côtés de votre compagne transmutée en geisha.

Sur l'eau

Il ne s'agit pas de comparer la jonque à un autre sloop marconi en stratifié de polyester super-accastillé... non pas que cette unité n'atteigne pas les 7,5 nœuds, au portant, par vent de force 2 à 3 et mer belle ; mais le but ne me semble nullement la compétition ou la course en général.

L'acheteur d'une jonque, pour moi, recherche une forme de plaisance bien éloignée des ratings, de la régate ou des critères occidentaux de la compétition. L'acheteur d'une jonque reste sensible à une forme de plaisance poétique où le dépaysement compte plus que le

résultat proprement dit.

J'ajouterais qu'une fois cette remarque liminaire faite, le voilier s'est révélé assez satisfaisant en mer.

Le plan de carène qui prévoit un faible tirant d'eau permet de voguer pratiquement partout en croisière côtière, mais même si les formes prévoient un bon élanement, ce choix d'une faible surface mouillée ne procure pas les meilleures performances au près serré.

Aux allures portantes ce plan de formes offre de gros avantages : bonne stabilité, sillage offrant un minimum de turbulences, rapidité surprenante, bon équilibre sous voiles.

Le grément de jonque permet une simplicité extrême des voiles car il n'existe pratiquement pas d'accastillage, hormis drisses et écoutes. La manœuvre éventuelle de prise de ris s'effectue par le bas en masquant un ou plusieurs éléments de voilure grâce aux bambous inférieurs rendus jointifs.

Pour le voilier que nous avons essayé, des problèmes de réglage de voiles n'avaient pas eu le temps de se voir solutionnés : la grand-voile « ouvrait » vers le haut ; ces deux voiles commandées chez M.P. du Havre ne donnaient pas satisfaction à notre grand regret.

Les virements de bord s'effectuent sans problème au lof comme à l'empannage. La quête des mâts donne une stabilité agréable à toutes les allures.

Hisser les voiles comme les affaires représente un jeu d'enfant où peu d'efforts restent à fournir et, de plus, ces manœuvres s'effectuent dans un court délai par glissement le long des mâts vernis.

La manœuvre de la dérive ne se différencie pas de celle d'un dériveur classique. Seule la dérive du safran demande, mériterait un palan pour se régler plus aisément.

Au moteur, le comportement de la jonque ne diffère guère d'un yacht classique de 8,5 t et de 38' environ de long. La position surélevée du poste arrière et l'absence de cockpit auto-vidéur surprennent l'équipage d'un jour.

Aménagements originaux

La jonque se différencie surtout au niveau de son esthétique de pont.

La coque connaît un dessin relativement classique où seuls les francs-bords avant et arrière bouleversent nos habitudes.

Les passavants larges sont rendus commodes par l'absence de haubans et l'aspect rassurant des jambettes (de 40 sur 60 mm) qui ceinturent le pont.

Le pont avant, assez dégagé, permet de s'y allonger agréablement, grâce à un débordement latéral au niveau de l'étrave.

L'esthétique du pont arrière



La jonque vue sur le port de La Rochelle.

A bord, on discute dur : notre Directrice était de la fête ainsi que son pékinois heureux de retrouver pour quelque temps le plancher de ses aïeux. Pour la circonstance, l'équipe d'essayers avait été doublée par notre collaboratrice Martine Villenave (en maillot noir) : le point de vue féminin, c'est important sur un tel bateau !





mérite d'être mentionnée car le barreur ne peut que s'y asseoir à même le pont... ou rester debout face aux flots.

Le franc-bord curieux du tiers avant peut choquer certains mais il demeure suffisant cependant à cause de la défense (en iroko de 60-75 mm), juste au-dessus de la flottaison et à cause de la plus grande largeur du pont par rapport à celle de la coque.

Enfin, le dernier point original de ce voilier concerne l'éclairage du carré ; il s'agit de petites baies vitrées coulissantes fermées par un contrevent, pardon une tige. Bien réalisée, cette fermeture se révélera aussi marine que d'autres, bien plus sophistiquées et chères.

Les aménagements intérieurs ne demandent pas d'éclaircissement supplémentaire car ils peuvent se modular à la demande du propriétaire. J'ai déjà parlé du volume relativement important qu'offre la carène de la jonque juste encombrée par le puits de dérive.

Construction du bateau amateur total ou kit

Les plans de l'architecte présentent avec un soin notable le détail des opérations de montage de la jonque.

Il s'agit d'une construction en bois lamellé collé à la portée des « amateurs » les moins audacieux. Chaque plan stipule le montage exact, l'épaisseur des bois et la qualité des essences à utiliser. Donner un nombre d'heures serait trop approximatif car chacun travaille à des vitesses variables mais quand on connaît le coût horaire de la main-d'œuvre et le prix des matériaux achetés, une simple division procure immédiatement le nombre d'heures nécessaires par rapport au prix ttc d'achat du bateau neuf... le bénéfice du chantier n'intervenant en principe que sur la standardisation de la construction en série d'un plan homologué !

Procédé bois moulé et lamellé

- **Quille** (8 plis de 25 mm) étrave et étambot en lamellé d'Iroko.
- **Membrures** 45 x 60 espacées de 50 cm, brion et contre-étrave en lamellé d'acajou de 4 mm.
- **1^{er} pli de coque**, lisses longitudinales bouvetées, jointives en sapelli ou orégon de 20 x 30, collées et clouées entre elles, et sur les membrures.
- **3 plis croisés d'acajou tranché** de 4 mm (épaisseur de coque 32 mm).
- **L'étambot et l'étrave** en plis lamellés d'Iroko de 20 et 10 mm.
- **Le barrotage pont** très classique est constitué de barrots de même section que les membrures, élongis et barrotins en lamellé de 10 mm.
- **Le barrotage roof** plus serré en lamellé d'acajou de 40 x 60 espacé de 320 mm. Renforts appréciables aux mâts (courbes de renforts élongis, chevrettes).
- **Pré-pont** en C.P. hydro S.N.B.C.C. de 15 mm.
- **Pont d'usure en lattes droites d'Iroko** de 15 x 70 - Joint P.R.C.
- **Fronton et tableau** en C.P. hydro 40 mm (2 x 20) plus habillage en Iroko.

• **Très fortes liaisons longitudinales** assurées par serre-bauquières de 30 x 80, serrées de bouchains 30 x 150 et pré-cintes 60 x 80 en lamellé d'Iroko ou Sapelli.

• **Les membrures, varangues et pièces maîtresses** sont boulonnées à la quille par tiges filetées acier galva ou inox.

• **Clouterie et visserie galva** ou inox suivant les postes.

• **Le roof** est constitué d'hiloires en C.P. hydro de 22 mm avec habillage iroko ou acajou de 10 mm, avec contre hiloire 24 x 60 et surbau 20 x 145.

• **Les cloisons** sont en contre-plaqué hydro de 20 mm, peintes, vernies ou habillées de lambris suivant la demande.

• **Les varangues** sont en C.P. hydro de 20 mm avec remplis d'Iroko massif.

• **Le safran** peut être soit en C.P. hydro spécial safran ou en lamellé.

• **La dérive de safran** peut être soit en acier galva ou en inox, mais restant généralement baissée, n'étant relevée que pour les échouages, l'inox ne s'impose pas.

• **Défense d'étrave ou bande molle** est obligatoirement en inox.

• **Le puits de dérive** peut être soit en hydro de 30 mm soit en acier galvanisé de 6 mm en C.P. hydro spécial, impré-

Manœuvres de bord : quelques finitions restent à terminer sur le pied de mât.

Moment de détente pour l'architecte Dimitri Leforestier et « Owen » le pékinois de Loisirs Nautiques qui semble apprécier le comportement de cette jonque de plaisance, et pour cause !... Quant aux autres équipiers, ils coïncent carrément « la bulle ».







Début de pose du 1^{er} pli de bordé cloué aux membrures, on remarque la serre de bouchain.



Kit de charpente en cours de montage, vu de l'avant.



gné de résine et peint et profilé de façon à ce que le puits soit fermé, que la dérive soit haute ou basse, ce profilage évite les turbulences et maintient le puits propre.

- La dérive centrale est lestée de 80 kg pour faciliter sa descente et se relève à l'aide d'un petit enrouleur de drisse.

- Le lest est de 2,7 tonnes avec un puits en acier galvanisé et de 3 tonnes avec un puits en hydro et se place le long du puits de dérive entre les varangues. Il est prévu en grenaille de fonte, peut être en plomb sur demande.

Conclusion

Conclure un tel article me semble un exercice péremptoire, aussi je me contenterai de répéter mes propres impressions principales.

Concernant la construction, il s'agit d'un bon bateau réalisé en bois pour des raisons fonctionnelles très valables. Destinée à la croisière côtière et hauturière, cette jonque sera une valeur sûre en matière de construction navale.

Du point de vue navigation à la voile, l'aspect plaisance poétique l'emportera sur les performances au près tandis qu'aux allures portantes, ce voilier original disposera d'un rendement hors du commun.

Dans le détail, certains défauts comme la coupe des voiles ou le manque de sécheresse des bois de construction devraient disparaître avec le nouveau chantier naval choisi désormais, cité plus haut par l'architecte.

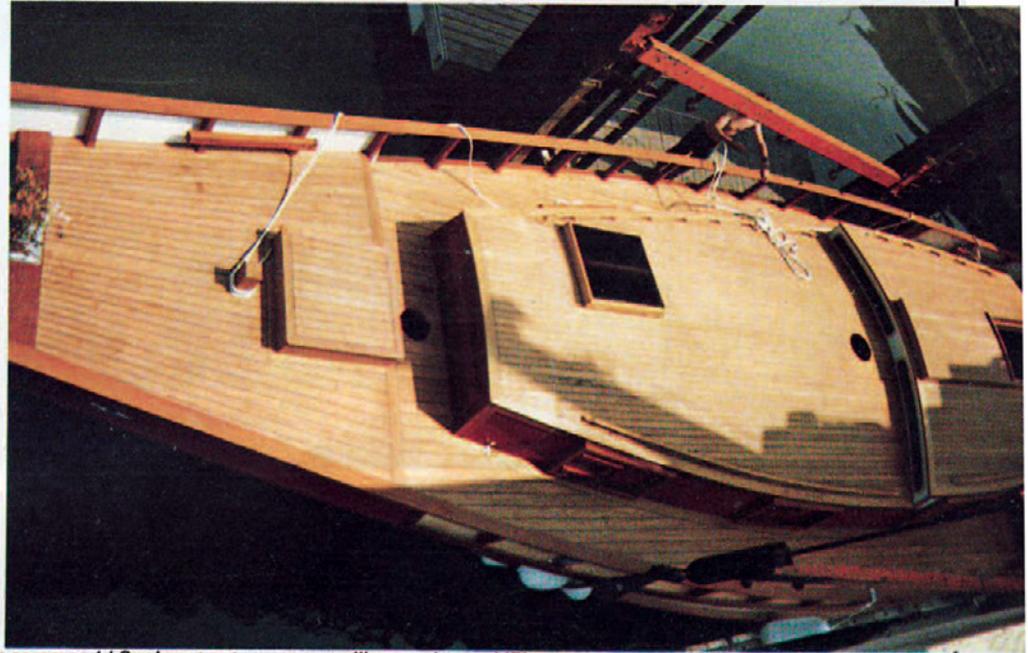
Il s'agit d'un voilier de caractère à qui nous devons rendre hommage pour son plan de jonque, pour sa personnalité, pour son programme de navigation et enfin pour son prix accessible grâce à la formule nouvelle « point jonque ».

J.L.F.

Après le 1^{er} pli, la coque est couchée pour faciliter la pose des 3 plis suivants. (A ce stade, son poids ne dépasse pas 2 tonnes). Voir également les deux photos en haut de la page ci-contre.



Contrairement à bien des voiliers modernes, la jonque offre un pont très dégagé sur lequel on circule librement. Les amateurs de farniente et de soleil y seront à leur aise.



Le bateau de caractère revient à la mode et cela se comprend ! Quel contraste avec ces voiliers modernes ! (Photos construction C.M.P.).





C'est simple, c'est beau, c'est confortable, ça ne gîte pas, c'est spacieux, c'est chaud, ce n'est pas commun... C'est ce que l'on appelle le bateau de caractère où flotte une âme.
Les amateurs de Formule 1 ne seront pas convaincus, tant pis ! Nous, à Loisirs Nautiques, nous le sommes.





La voile de jonque ne doit pas être creuse mais plate de façon à ce que les bambous se cintent suivant la force du vent.



Le soir tombe : la jonque de plaisance en direction du vieux port de La Rochelle où des centaines d'estivants applaudiront cette réalisation spectaculaire !

