

LA JONQUE DE PLAISANCE

*Article paru dans Loisirs Nautiques N° 120
et révisé en 2016 par ses auteurs*



Tout d'abord, nous invitons les amateurs curieux de ce gréement à se reporter à l'excellent ouvrage de Louis Audemard «Jonques chinoises» édité par le Musée Maritime de Rotterdam, ainsi qu'aux «Aires de navigation dans l'antiquité» dont nous citerons des passages. De même qu'à «l'Encyclopédie de la voile» Larousse page 115 et suivantes. Sans oublier «Fascination de la Mer» par Borden-Arthaud pages 207 à 246, traduit avec talent que nous nous plaisons à reconnaître à Annie Van De Wiele.

Après consultation de ces ouvrages, l'amateur pourra se rendre compte que nous avons essayé de tirer le maximum des avantages de ces bateaux, lesquels sont dit-on les meilleurs du monde. «On s'étonnera moins de cette affirmation si l'on songe que jusqu'aux années '70s, il y avait en Chine plus de bateaux que n'en pouvaient compter ensemble toutes les autres régions du globe réunies; des millions de Chinois vivaient sur l'eau, naissaient, travaillaient et mouraient sur leur jonques; quoi d'étonnant à ce que ce pays soit celui des meilleurs marins du monde et que l'observation régulière et quotidienne des faits atmosphériques et de leurs répercussions sur la surface des eaux, les aient amenés à réaliser les meilleurs bateaux du globe».

Les jonques en effet, pour tous ceux qui les ont vues dans le gros temps, et plus encore s'ils ont eu la chance de les utiliser comme nous, sont un sujet passionnant, et l'on est surpris du temps qu'il aura fallu pour que nous arrivions à reconnaître les fantastiques performances de ce gréement, alors que Slocum «le considérait déjà comme étant» le plus commode du monde et que Hasler après ses traversées de l'Atlantique Nord prouva son efficacité et déclara que c'est un gréement extrêmement subtil et que plus il apprend à le manier, plus il lui paraît raffiné.

Les recherches en aérodynamique prouvent l'efficacité des voiles rigides et leur grand rendement: «cette voile admirablement établie sur toute sa hauteur grâce au triple dispositif des lattes, de leur tenue au mât et de l'écoute multiple, présente une perfection aérodynamique que n'ont pas encore atteint les voiles de courses européennes».

Nous l'avons déjà expliqué: la voile chinoise se présente comme une surface pendue le long du mât, renforcée par des lames transversales, chaque bambou transversal est lié au mât par un petit cordage individuellement, soit par un transfilage qui part de la vergue haute et descend en spirale jusqu'à la vergue basse, en passant successivement sur le mât et derrière une latte. Les efforts de la voile sont ainsi divisés et répartis sur toute la longueur du mât qui travaille avec plus de souplesse

qu'un mât européen; on constate en effet, que les jonques chinoises démâtent rarement, bien que n'ayant presque jamais de haubans (ou très peu sur les très lourdes unités).

Les efforts sont tellement répartis qu'il n'est nécessaire en général que de petites poulies, peu onéreuses.

Comme l'explique Marc Philippe «une fois arisée, la voile chinoise effectue son travail pour une portion de mâture très basse et de plus en plus rigide. Sa facilité à vriller et s'effacer à volonté en vraie finesse aérodynamique, vient encore alléger l'effet de poussée latérale ... si bien que plus on reçoit de vent, moins on a besoin de haubaner le mât».

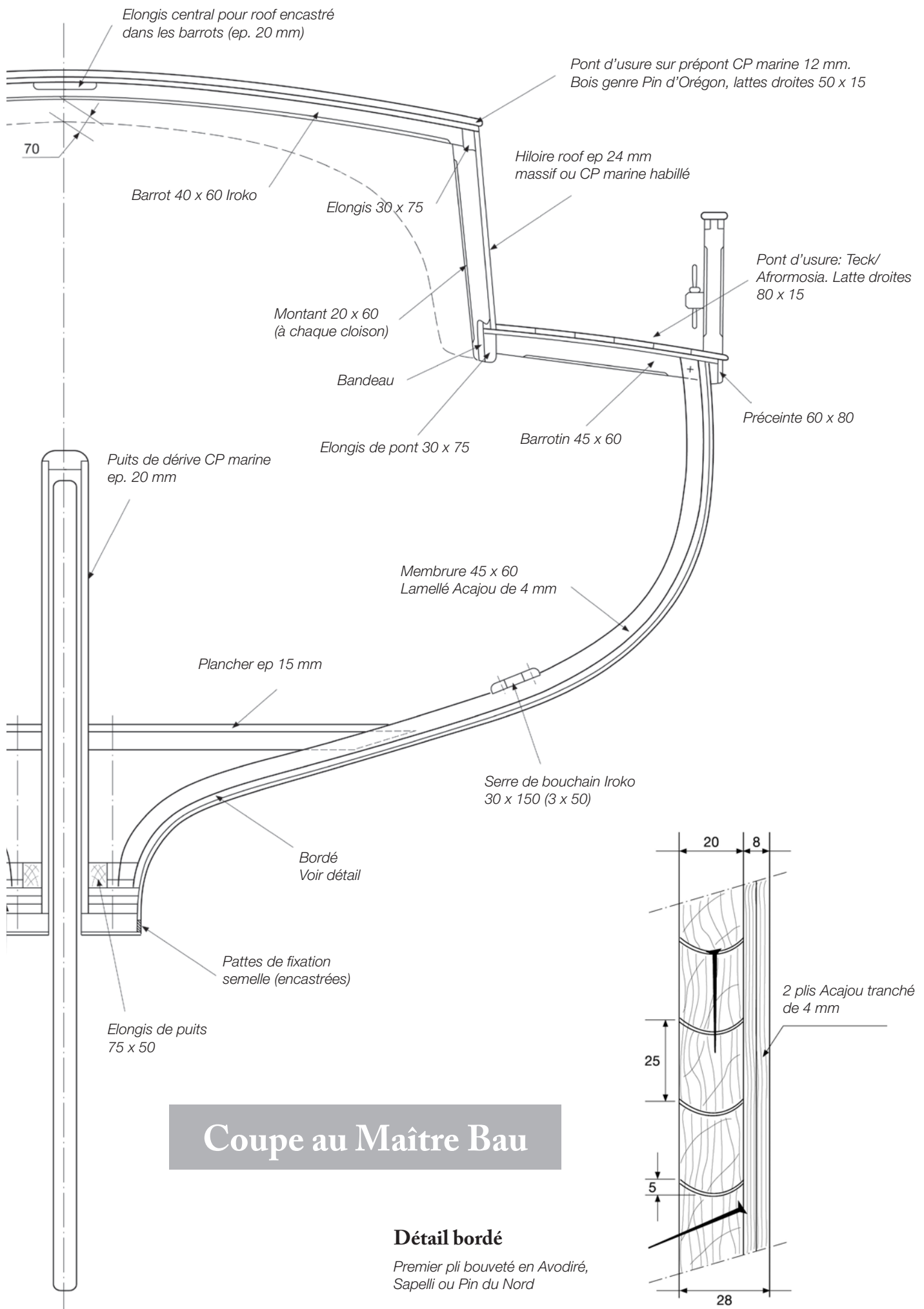
Il ne faut pas oublier que sur les gréements européens, une grande partie du travail des haubans sert à reprendre les efforts dus à la traction des voiles d'avant sur les étais.

On trouve sur les jonques des angles assez différents, plus prononcés généralement sur la misaine que sur le grand mât, cette disposition, outre une bonne influence sur le tangage, permet de faire pivoter sans aucun effort la vergue basse (la bôme) vers l'avant par son propre poids.

Les voiles chinoises ne sont pas des voiles carrées, mais auriques. L'écoute au lieu d'être simple comme sur les voiles européennes ou arabes, est multiple; c'est-à-dire composée de plusieurs brins en 'patte d'oie', les bouts sont amarrés un par un à chaque latte et assurent ainsi une parfaite tenue de la chute des voiles, qui ne connaissent pas l'abominable devers des voiles auriques, si nuisible à leur rendement.

Les voiles des chinois sont pratiquement rigides, mais ils peuvent en diminuer la surface par la manœuvre très simple que voici: «la bôme ou vergue inférieure est soutenue par deux balancines doubles, une vers l'avant du mât, l'autre vers l'arrière, qui passe de chaque côté de la voile et se fixent en haut du mât. Quand la force du vent demande que l'on diminue la surface exposée, on mollit la drisse, la voile descend, et les bambous se posent les uns sur les autres comme des lames de jalousie. La voile diminue ainsi par le bas. Pas d'écoute, pas de hale-bas sur la vergue haute, mais les écoutes de chaque hauban sont réunies ensembles pour former l'écoute multiple, tous les brins passent dans des moques (petits blocs de bois troués) de renvoi, et finalement le barreur tient un seul brin en main pour commander toute la chute.

Nous ne disons jamais assez, malgré sa subtilité, la grande simplicité de ce gréement, pour les profanes qui viennent à la voile par amour de la vie à bord, car on a tout le temps de peaufiner le réglage des voiles, lesquelles on le sait, même si



elles ne sont pas bien réglées, même si elles sont pleines de trous, gardent leur efficacité.

Cet excellent gréement supprimant une longue et ruineuse liste d'accastillage: ridoirs et haubans inox, multitude de poulies et manilles variées, mousquetons, filoires, rails, chariots, butées, bras de spi, winches, enrouleurs etc. supprimant également une garde-robe de réserve, (libérant le poste avant qui n'est plus encombré par les sacs à voiles) devient le gréement le plus économique, nous ne craignons pas de dire le plus économique du monde.

Il fallait donc une coque qui corresponde à ce gréement tant par son équilibre que par son esthétique et, répondre à nos propres impératifs d'occidentaux.

Des formes originales des jonques, celle-ci en possède les caractéristiques principales, telles qu'elles existent, en particulier sur les jonques de pêche hauturière, c'est-à-dire: dériveur à tirant d'eau réduit, ayant une dérive centrale et une dérive arrière.

La dérive incorporée au safran est ce que nous considérons comme la meilleure solution pour augmenter sa surface sans avoir à hisser ou amener le safran tout entier, comme on le fait sur les jonques chinoises. On augmente ainsi la stabilité en route et tout départ au lof intempestif, au largue en particulier.

Les volumes ont été réduits par rapport aux jonques de service pour aboutir à un déplacement en charge, que nous voulions inférieur à dix tonnes. Pas plus de douze mètres hors-tout, taille que nous considérons comme bien adaptée à la navigation au long cours. Quille suffisamment large, mais pas trop, pour échouage sur la première plage accueillante, afin de caréner économiquement sans attendre son tour pour monter sur slip payant.

Les jonques ont toujours une grande logeabilité donc bateau confortable offrant également une surface de pont exceptionnelle.

Il fallait enfin que la conception de construction garantisse longévité et minimum d'entretien, ainsi qu'un vieillissement satisfaisant. Il fallait que de ses formes découle une bonne maniabilité, telle que les petites constitutions puissent manœuvrer seules si besoin; il fallait également certaines performances de remontée au vent pour que nous n'ayons pas un «veau de mer».

Après avoir satisfait à l'ensemble de ces impératifs, nous avons retenu la construction en bois moulé comme étant accessible à l'amateur non spécialisé. Nous nous sentons pour notre part incapables de travailler l'acier, encore moins l'AG4.

Le stratifié dans les échantillonnages qui nous conviennent revenait plus cher que le bois et était sujet à des hausses de prix trop fréquentes (c'était le cas lorsque cet article fut originalement publié). De plus, le stratifié demande un chantier équipé, satisfaisant aux conditions de température et d'hygrométrie, de ventilation et grande propreté, ce qui au total revient cher à l'amateur.

Pour être honnête, il faut bien dire qu'une coque en bois moulé, pontée, cloisonnée, ne revient pas vraiment moins cher par elle-même, mais sa facilité de mise en œuvre par des amateurs (il suffit dans les régions froides de chauffer un peu pendant les temps de collages) et, suivant la situation particulière de chacun, peut s'entreprendre à des stades très divisés, partant

du simple débit de bois aux cotes, jusqu'à l'achèvement complet du bateau.

Pour nous le stade idéal, qui supprime quelques opérations délicates (de choix du bois, travail au sol, tracés, débits), qui n'oblige pas à avoir ni machines, ni un grand nombre de serres-joints, et qui enfin nous donne le bateau monté à blanc, propre de menuiserie, est le suivant:

- Quille, étrave, étambot, marotte, tableau: débités et collés.
- Membrures: débitées, formées, collées et montées à blanc.
- Bauquières et préceintes ainsi que barrots et élongis: pont de rouf, lattes longitudinales pour le premier plis de bordé: débités, le tout numéroté, repéré et livré par le chantier.

L'amateur a intérêt à se faire livrer directement les plis de bois tranchés par la maison de sciage la plus proche de son domicile. Ainsi, l'amateur se trouve à réceptionner un bateau presque complet, dans ses formes, aligné, équerré, a du travail devant lui (bordage en lattes d'Hemlock et bois tranché, ajustage des bauquières et préceintes, barrots et élongis de pont et de rouf). Pour un temps variable suivant ses possibilités de loisirs, temps qui lui permettra de regarnir son escarcelle, pour se réapprovisionner une fois la coque terminée, en contre-plaqué hydro et en bordés de pont et de rouf.

Il n'y a pratiquement pas de ferrures, sauf deux ou trois faciles à faire. Pas de hublots mais des windows étanches. Côté intérieur: quatre petites vitres en plexiglas de 12 mm enchâssées dans un cadre de bois solide, monté sur deux glissières des plus simples, donnent la lumière et la ventilation nécessaires. Côté extérieur: quoi de plus sûr qu'une tape pouvant totalement doubler et obturer la fenêtre en cas de besoin. Les windows sont un exemple de ce que peut permettre d'économie, un aspect rustique mais beau, avec un matériau qui fait l'unanimité quant au plaisir qu'apporte le bois. Beaucoup de ceux qui aiment la voile ont le goût et le plaisir de marcher sur un vrai pont en bois et pourquoi pas? Puisqu'il n'est pas absolument nécessaire d'avoir du teck, pour avoir un pont durable, que l'Iroko par exemple peut faire un pont des plus honnêtes. D'autre part, les lattes sont droites donc plus facile à poser que les lattes en formes.

Pour l'armement définitif, nous avons visé point par point à l'économie. Rien sur la jonque de plaisance n'est réellement coûteux, rien n'est réellement difficile. Tout peut être mené à bien par l'amateur.

Dominique et Dimitri Le Forestier.