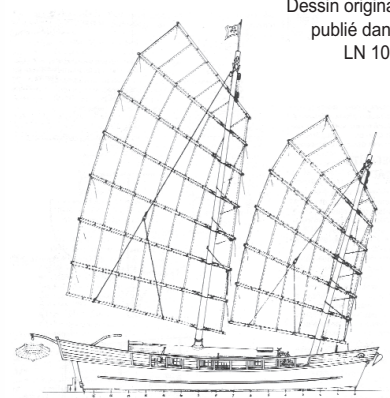
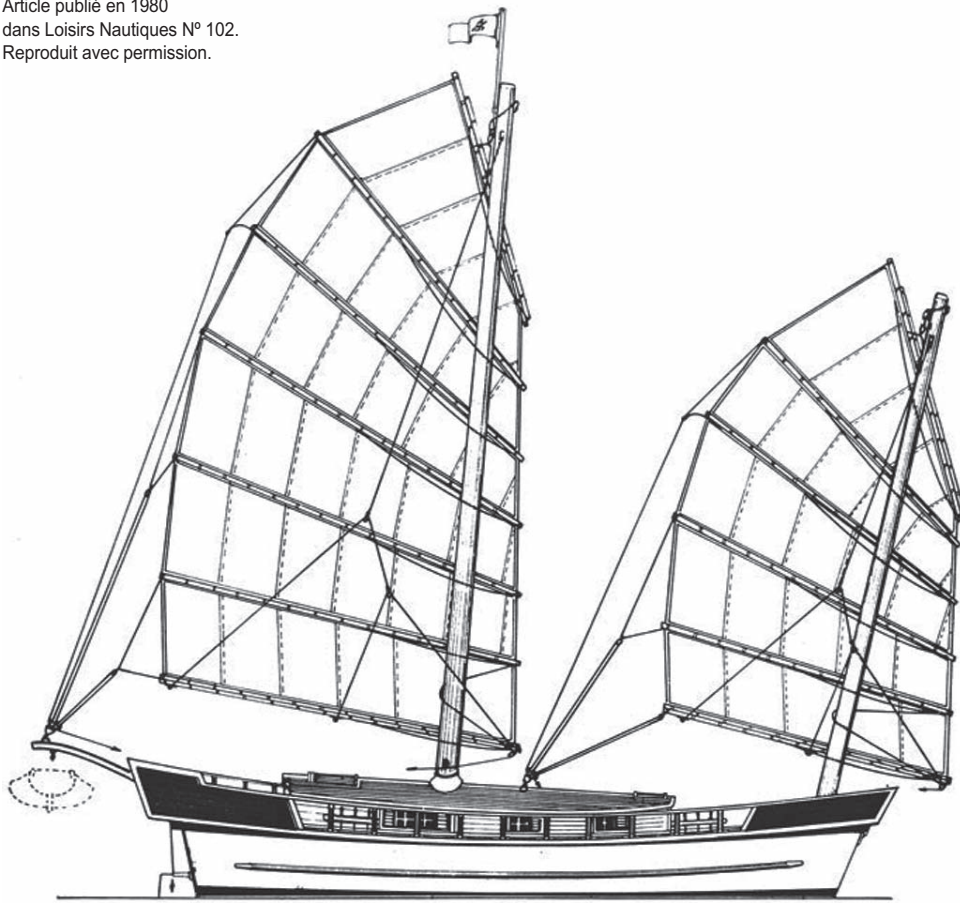


Article publié en 1980
dans Loisirs Nautiques N° 102.
Reproduit avec permission.



Dessin original
publié dans
LN 102

游
船
居
舍

ADDENDA

Ce dessin ne fait pas partie de l'article original: il a été remplacé par la jonque actuelle de 12,5m pour deux raisons: Tout d'abord, la première jonque conçue par Dimitri était destinée à la construction polyester mais elle fut rapidement remplacée par la version bois que nous connaissons tous. Deuxièmement, le gréement des jonques de plaisance a beaucoup évolué et ce ne serait pas reconnaître ce fait si nous ne mettons pas ce dessin à jour. De même, certains dessins ont été exclus dans cette reproduction.

Jonque de plaisance

Une idée originale, intelligente et sans préjugé qui fera sûrement un bon bateau.

Dimitri Le Forestier a longtemps navigué comme capitaine au long cours, beaucoup en Orient où il a aussi vécu, Hong-Kong entre autre... et en marin curieux qu'il est, il n'a pas manqué d'être séduit par l'intelligence des jonques au point de faire beaucoup de recherches et d'observations sur ces voiliers presque immuables depuis la nuit des temps dans leurs principes de fonctionnement.

Rentrés en France, les Le Forestier s'occupent d'un chantier amateur où il y laissent leur chemise par excès de confiance utopique en en retirant toutefois une solide expérience de plans et de construction.

Mais la mer... le voyage... et les jonques leur trottent toujours dans la tête au point de se jeter à l'eau et d'inventer et dessiner une jonque moderne de plaisance pour constructeur amateur, sans fortune ni préjugés...

Pas architecte de formation, (Dimitri obtiendra sa qualification d'architecte naval IFAN en 1981), ils sont venus me voir pour discuter cette idée, pour un peu «rectifier» leur plan. Ils ont fait là un travail intéressant sur une idée plus qu'intelligente: faire un bateau pour construction amateur, vraiment simple à faire, vraiment très économique et fonctionnel, sûr et agréable à vivre, pour peu que l'on dépasse ses habitudes sur les bateaux de plaisance tels que nous les connaissons...

Faire donc une jonque moderne

de plaisance en conservant et modernisant les principes de fonctionnement, la simplicité, le maniement, en se débarrassant du côté folklorique et décoratif des divers dragons et autres sculptures orientales... un peu la même démarche que la mienne avec mes goélettes traditionnelles en quelque sorte... et cette jonque, bateau intelligent et sympathique, redessiné, réinventé, allégé, aménagé et armé en plaisance permettra, j'espère, à nombre d'amateurs sans fortune de construire et posséder un vrai bateau de vagabondage tranquille.

L'idée est certes non-conformiste et ne séduira pas les non-conformistes. Loisirs Nautiques, revue techniquement sérieuse mais non bloquée par les

habitudes industrielles et ouverte aux idées si elles sont bonne, se devait comme moi, de présenter une pareille idée, si évidente, simple et logique qu'il fallait y penser et oser...

J'espère vivement que les Le Forestier, gens charmants de surcroît, recevront beaucoup de courrier d'amateurs intéressés par un tel projet et qu'ensemble, ils puissent construire beaucoup de jolies petites jonques. L'idée m'a beaucoup plu, j'espère qu'elle vous plaira aussi, voici cette jonque: laissons la parole aux auteurs.

Amicalement,
Daniel BOMBIGHER

On remarquera sur ce dessin l'exceptionnelle surface de pont en bois, bien sûr, dont les bordés sont droits, d'où la facilité de réalisation donc économie.

Nous avons tous entendu dire «Les Untels n'avaient pas d'argent quand ils ont fait construire leur premier bateau de 10, 12, 15, 18 mètres, ils ont emprunté».

Ce «pas d'argent» doit être bien relatif car enfin, quel est le chantier qui pourrait mettre sur cale un bateau sans un minimum de garanties de paiements, sans parler d'un acompte substantiel à la commande.

Bien! l'affaire est entendue pour les heureux détenteurs de revenus très confortables; pas de problème, ils feront construire le bateau de leur choix, sans véritables aventures, des incidents tout au plus.

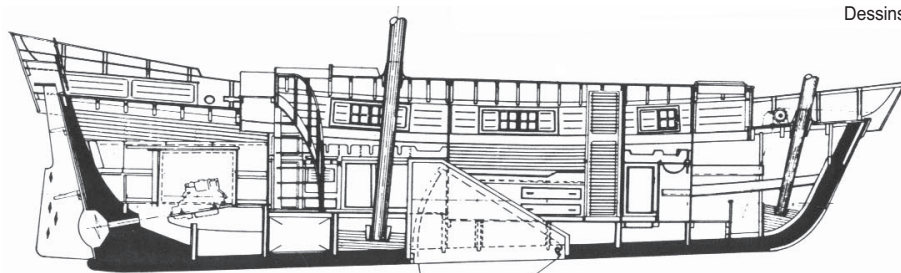
Mais pour les autres qui n'en sont pas moins des amoureux de la mer, des bateaux et aussi des modes de vie en mer, et pour ceux surtout qui pensent que l'on peut passer une bonne partie de sa vie à bord d'un bateau, avec femme et enfants quand c'est le cas, en en faisant une vie sinon facile, du moins autre que celle dont l'horizon se limite au bien connu Métro Boulot Dodo?

Pour ceux-là donc, seule la construction amateur est possible. Depuis un certain temps, nous recommandons de faire construire une coque nue, en achetant le reste en kit et en réalisant le maximum d'éléments soi-même.

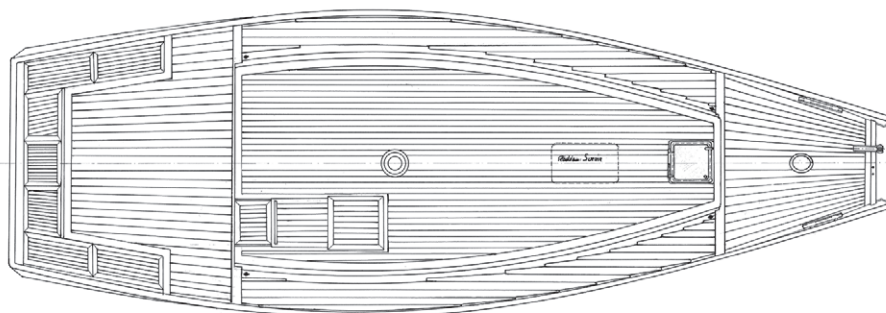
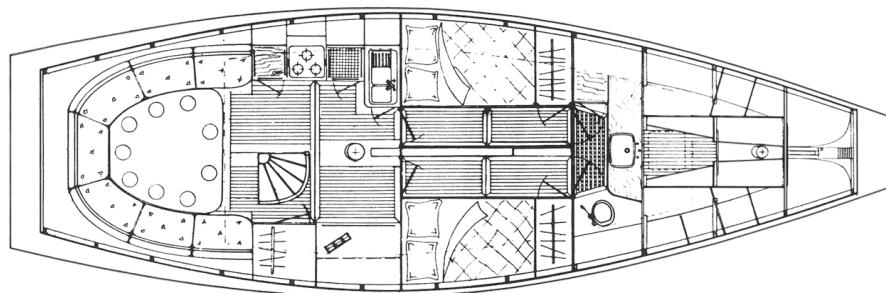
Cette réalisation est loin d'être un obstacle insurmontable, mais à une condition primordiale: que le type de bateau ait été convenablement choisi.

C'est lorsqu'il y a eu une erreur à ce stade du choix (toujours pour un amateur ne disposant que d'un simple salaire décent), que l'échec s'inscrit en filigrane. Ceci pour des raisons très simples, mais qui ne sont hélas pas évidentes, par exemple:

1) Si le bateau choisi est un ancien thonier, les travaux démarrent en flèche car la coque n'a presque rien coûté, mais ils s'arrêtent vite car on s'aperçoit que la remise en



On remarquera sur ce dessin l'exceptionnelle surface de pont en bois, bien sûr, dont les bordés sont droits d'où facilité de réalisation donc économie.



état coûte finalement aussi cher, sinon plus qu'une coque neuve. Puis lorsqu'il s'agit de naviguer, si l'on a réussi à armer, c'est le nombre d'équipiers nécessaire que dénature le type de navigation choisi, plus quelques autres problèmes non négligeables.

2) Si le bateau choisi est un beau yacht d'une marque renommée, c'est au niveau de l'équipement et de l'accastillage que les «pannes» se produisent. Plus le temps passe et plus les difficultés augmentent et c'est une des principales raisons d'échecs d'amateurs plein d'enthousiasme certes et de courage aussi, mais dont les bateaux resteront à jamais hélas abandonnés sur le chantier.

C'est à la suite de constats de ce genre que nous avons voulu définir le bateau qui conviendrait réellement à des amateurs, sans ternir leur idéal, sans compromettre l'avenir mais au contraire en faisant en sorte que le projet soit plus accessible donc réalisable plus vite.

Une boutade aussi, nous a aidés

dans notre première approche du problème, «pour rester dans un budget raisonnable, il faudrait supprimer tout l'accastillage!».

Quel est le bateau qui navigue pratiquement sans accastillage? – la jonque, et qui plus est, navigue bien! J'en ai rencontré une dans un typhon au large de Formose et elles étalait brillamment.

Mais, mais, les jonques sont des bateaux lourds, toujours baptisés «Maison Untel» parce que toute une famille, y compris oncles et grands-parents vivent à bord. Le problème se trouvait donc celui-ci: bénéficier de ce gréement merveilleux pratiquement sans hauban ni ridoir, avec son apparence rudimentaire, donc peu onéreux, toujours à poste, maniable, efficace, ne nécessitant pas en réserve, les focs légers, lourds ou médiums.

Entendons-nous bien! Il ne s'agissait pas d'être rétrogrades, mais au contraire de bénéficier des moyens de

notre époque pour les marier avec des éléments ayant fait leurs preuves pendant 2,000 ans.

De toute façon, «l'ersatz» nous est insupportable, pas question de prendre une coque actuelle et de la gréer en jonque. Laideur et divorce immédiat!

Donc, étude d'une coque dont les formes s'accordent au gréement, ensuite utiliser les techniques modernes pour les procédés de construction – bois moulé, stratifié, éléments prédécoupés.

La jonque de plaisance que nous vous présentons aujourd'hui est le résultat d'une patiente gestation, mais nous pensons qu'elle évitera à beaucoup de s'engager dans une construction amateur sans issue.

Dimitri et Dominique Le Forestier