

De nombreux lecteurs nous ayant demandé de plus amples renseignements sur cette jonque que nous vous avons présentée dans le n°102, nous ne pouvions faire autrement que de vous en reparler aujourd'hui. Mais laissons la plume à nos amis architectes Dominique et Dimitri Leforestier.

LA JONQUE DE PLAISANCE

TOUT d'abord, nous invitons les amateurs curieux de ce grément 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 page 207 à 246, traduit avec le talent que nous nous plaisons tous 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 affirma-

tion si l'on songe qu'il y a en Chine plus de bateaux que n'en peuvent compter ensemble toutes les autres régions du globe réunies ; des millions de Chinois vivent sur l'eau, naissent, travaillent et meurent sur leurs 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 grément, alors que Slocler « le considérait déjà

comme étant » le plus commun mode du monde et que Hasler après ses traversées de l'Atlantique Nord prouva son efficacité et déclara que c'est un grément 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 ».

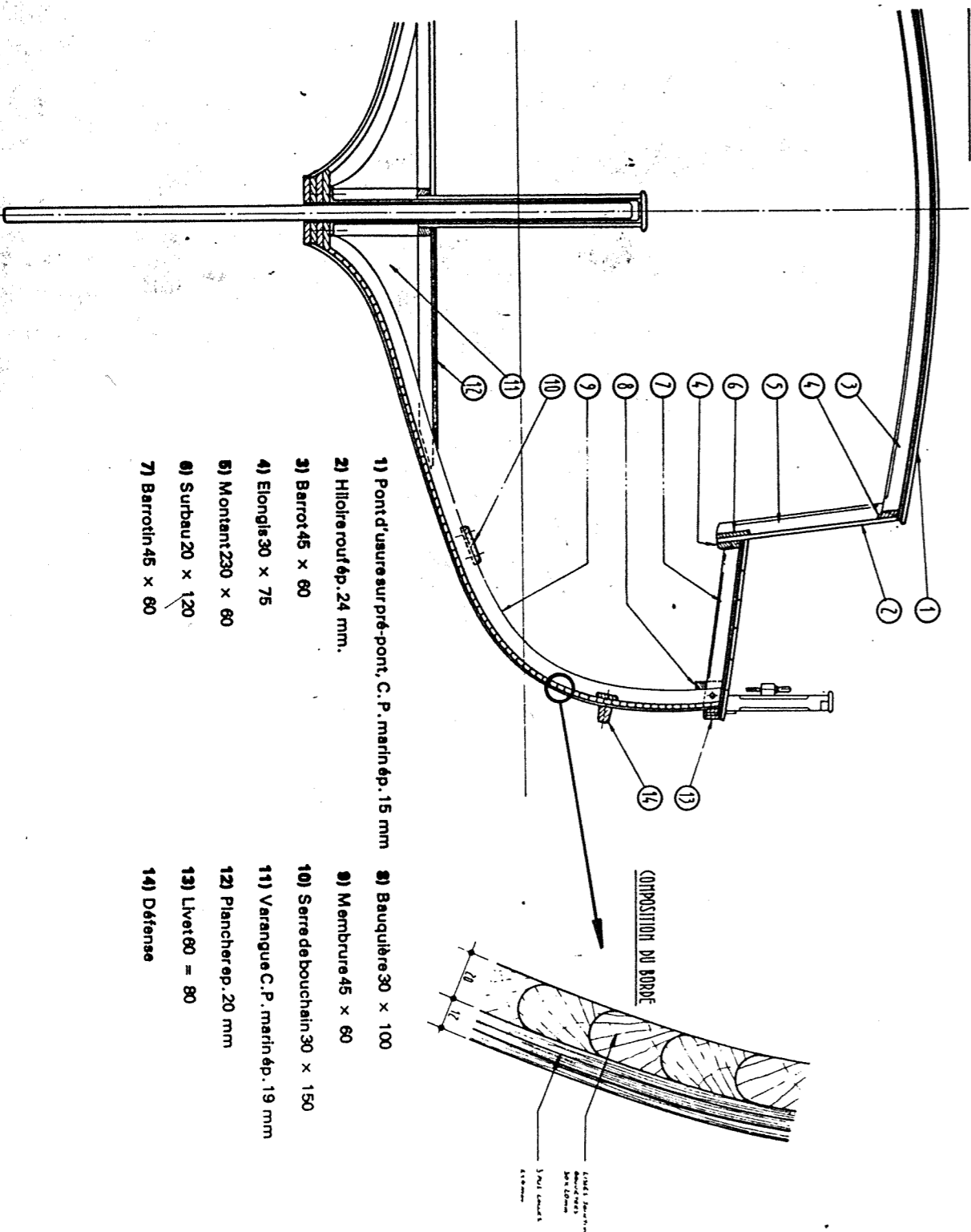
Nous l'avons déjà dit, d'autres que nous ont plaidé, expliqué : « la voile chinoise se présente comme une surface pendue le long du mât, renforcée par des lattes transversales, chaque bambou transversal est lié au mât

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 dématent rarement, bien que n'ayant presque jamais de haubans, (ou très peu sur les très lourdes unités) ».

ES efforts sont tellement répartis, qu'il n'est nécessaire en général que de très 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 vil-

STRUCTURE MÂTRE-MAU



- | | |
|--|-----------------------------------|
| 1) Pont d'usure sur pré-pont, C.P. marin ép. 15 mm | 8) Bauguilère 30 x 100 |
| 2) Hilofre rouf ép. 24 mm. | 9) Membrane 45 x 60 |
| 3) Barrot 45 x 60 | 10) Serrede bouchain 30 x 150 |
| 4) Elongis 30 x 75 | 11) Varangue C.P. marin ép. 19 mm |
| 5) Montant 230 x 60 | 12) Plancher ép. 20 mm |
| 6) Surbau 20 x 120 | 13) Livet 80 = 80 |
| 7) Barrot in 45 x 60 | 14) Défense |