

Partie de plaisir



sur une jonque chinoise

Quelle est la dernière mode
aux États-Unis
en matière de sports nautiques ?

C'est un voilier dont le modèle
n'a pas changé depuis 1 000 ans,
avec voiles repliables
et manœuvres insensibles
au grain.

Par C. GILMORE.

LA chose la plus exotique qu'on puisse voir de nos jours en sport nautique est un sabot bizarre qui tient à la fois du canot de sauvetage et de la pagode chinoise et porte des yeux peints sur la proue.

Avec une poupe très haute et un mât incliné vers l'avant, elle a l'air de descendre une pente. La voile a l'allure d'un store vénitien et le gouvernail — qui a à peu près la forme et la taille d'une porte de garage — est percé de trous. Et le fouillis des manœuvres courantes est aussi compliqué qu'un casse-tête chinois.

Et c'est bien ça ! C'est une jonque chinoise comme j'ai pu m'en rendre compte moi-même à ma première sortie sur cette jonque, la moindre particularité bizarre à première vue a sa raison d'être. La jonque pourrait bien être malgré son apparence étrange, le modèle de vaisseau le plus réussi dans son genre depuis l'arche de Noë.

J'ai commencé mon éducation de marin de jonque par une belle journée claire et fraîche de samedi. Arthur Peltz, un courtier en publicité de New York et un fanatique de la jonque, m'a invité à faire une sortie en mer avec lui. Le vent, à 18 nœuds, soufflait l'écume de la crête des vagues, lorsque j'embarquai sur la jonque de 9 m de Peltz. Nous appareillâmes au moteur hors-bord et mirent le cap au large.

La jonque, m'expliqua Art, est le produit perfectionné de 5 000 ans de tâtonnements. Les constructeurs chinois avaient en réalité décidé il y a des siècles que les différents types de jonques (il en existe un grand nombre) étaient absolument parfaits et cessèrent de les modifier. Les jonques n'ont donc subi aucune modification importante depuis 2 000 ans. Et d'après ce que j'ai vu, elles n'ont probablement pas besoin d'être modifiées.

La première chose que j'ai constatée, c'était que la proue basse n'embarquait pas d'eau. Quand elle



descendait dans le tangage, je m'attendais à voir le toit de la cabine balayé par les lames. Mais il n'en fut rien et j'allais à l'avant pour voir pourquoi. La cabine débordant des deux côtés pour donner plus d'espace à l'intérieur, il faut gagner l'avant en marchant sur des passerelles suspendues au-dessus de l'eau.

A l'avant, je pouvais voir la proue descendre au creux de chaque vague ; puis, alors que je m'attendais à la voir couper la vague suivante, elle se levait comme un bouchon de liège et franchissait la crête.

Art m'expliqua que la coque avait une proue effilée mais qu'elle s'arrondissait vite et levait bien à la lame.

Mais pourquoi cette conformation étrange — proue basse et poupe haute ? Réponse : quand le marin chinois est pris dans une tempête, il fait simplement descendre sa voile en forme de store vénitien, descend dans la cabine et fait une sieste en attendant que la mer soit moins mauvaise. Avec sa proue basse et sa poupe haute, la jonque se met automatiquement face au vent et évite de prendre la vague de côté.

La construction apparemment fragile de la jonque (exceptée la coque qui est épaisse) a trompé plus d'un marin occidental. Les voiles par exemple sont généralement usées et pleines de trous. Comme tout bon marin le sait, le premier coup de vent un peu fort mettrait de telles voiles en lambeaux. Pourquoi pas en Chine ? J'appris que le secret était dans le fouillis des manœuvres.

Personne n'aurait osé inventer une telle voile et un tel gréement, de peur de devenir la risée de tous les marins. Cela ne pouvait être que le fruit d'une longue expérience. Chacune des lattes formant l'ossature de la

Les voiles d'une jonque sont ferlées de telle manière que chaque latte, genre store vénitien, égalise automatiquement la plus légère pression. Prendre des ris en cas de bourrasque soudaine est facile. Lorsque les drisses sont filées, la voile s'affaisse et les lattes la plient au fur et à mesure en accordéon.



voile — store vénitien — est manœuvrée par une drisse qui passe par un circuit compliqué de poulies et de garnitures coulissantes. Le réseau complexe de manœuvres distribue l'effort d'une manière si équilibrée entre les lattes qu'aucune partie de la voilure ne subit de force importante. Faites tourner la voile ou fixez la manœuvre principale n'importe où et le réseau compliqué de manœuvres s'ajuste de lui-même automatiquement et instantanément pour redistribuer l'effort sur toute la surface de la voilure.

La voile chinoise, il faut le dire, est conçue pour l'humeur capricieuse des mers chinoises — où les tempêtes sont violentes et soudaines.

La voile-store vénitien de la jonque prend d'elle-même les ris. Il suffit de la descendre et les lattes espacées sur la voile la replient au fur et à mesure à la base. Un seul homme peut prendre des ris et tenir la barre en même temps.

Le gouvernail a ses propres bizarreries ; il est construit pour tomber en morceaux.

Comme il s'enfonce beaucoup plus profondément que la coque, il est vulnérable. Si vous passez sur un banc de sable, le gouvernail touche le fond. Un gouvernail ordinaire serait arraché. Mais sur une jonque, deux blocs fixés à la proue maintiennent l'axe du gouvernail. Ils sont fixés par des chevilles de bois enfoncées obliquement. Ils tiennent dans un effort constant mais un choc brusque les arrache et libère le gouvernail.

« Nous avons passé une fois sur un banc de sable à Stamford, dit Art. La barre sauta en l'air. Tout le monde a eu une sale frousse mais nous en avons été quittes pour la peur. »

Mais pourquoi ce gouvernail est-il trois ou quatre fois plus grand que cela semble nécessaire ? Et pourquoi le descendre si bas au risque de l'accrocher sur un haut fond ? Encore une fois, c'est la logique chinoise. La jonque est destinée à aller en mer. Mais elle n'a pas de quille. Et sans quille pour l'empêcher de dériver sur le côté, il n'est pas possible de prendre des largues. Aussi, les Chinois ont construit un gouvernail de la taille d'une porte de garage et une dérive très longue descendue par un puits du pont.

Descendus profondément dans l'eau, ils remplacent très bien à eux deux la quille.

Mais pourquoi ne pas construire une jonque avec une quille ? « Je vais faire une démonstration, dit Art. » Il vira de bord et mit le cap sur le rivage, en direction d'une petite plage. Il remonta la dérive et hissa le gouvernail en tirant sur une petite chaîne. La proue monta à sec sur la plage.

« Il n'y a pas beaucoup de quais en Extrême-Orient, expliqua-t-il. Ces bateaux sont construits pour être échoués ». Art alla à l'avant et sortit complètement la dérive de son puits.

« Vous avez probablement pensé que la tête-de-chat (la plate-forme carrée qui surmonte la proue) a un but décoratif. Les Chinois ne mettent rien sur un bateau qui n'ait son utilité ».

Il plaça la dérive sur la plate-forme, la poussa en avant pour poser un bout sur la plage. Nous voilà pourvus d'une passerelle pour nous permettre de descendre à terre à pied sec.

Un gouvernail plein de trous

Une fois à terre, j'enlevai mes chaussures et j'entrai dans l'eau pour regarder le gouvernail de plus près. Il était percé de trous en forme de losanges. J'ai cru d'abord que c'était dans un but décoratif. Mais je me trompai. Les constructeurs chinois ne savent sans doute pas grand-chose de l'hydrostatique, mais ils ont découvert avec le temps qu'un gouvernail percé de trous servait aussi bien tout en étant beaucoup plus facile à manœuvrer qu'un gouvernail sans trous.

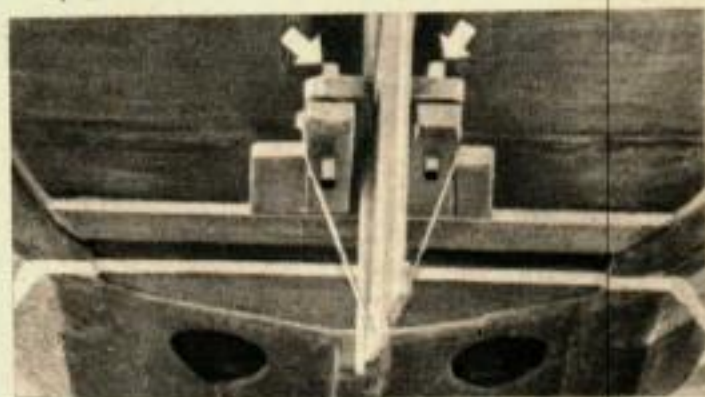
Les théories hydrauliques modernes leur donnent raison. Une analyse technique de l'écoulement de l'eau montre que les trous aident le gouvernail à faire son travail.

Les jonques, malgré toutes leurs bizarreries, ont de plus en plus d'adeptes aux Etats-Unis. Vous pouvez les voir maintenant naviguer aussi bien sur les côtes américaines de l'Atlantique et du Pacifique que sur les lacs et rivières entre les deux océans. Trois ou quatre d'entre elles ont leur port d'attache au voisinage du célèbre lac Minnesota, dans le Minnesota. D'autres sont dans le grand lac du Colorado. D'autres hantent les bords du Mississippi et il y en a une sur le lac Erié. Neiman-Marcus, les grands magasins de Dallas, avaient présenté l'année dernière des jonques comme cadeau de Noël pour ceux qui n'ont plus rien à désirer.

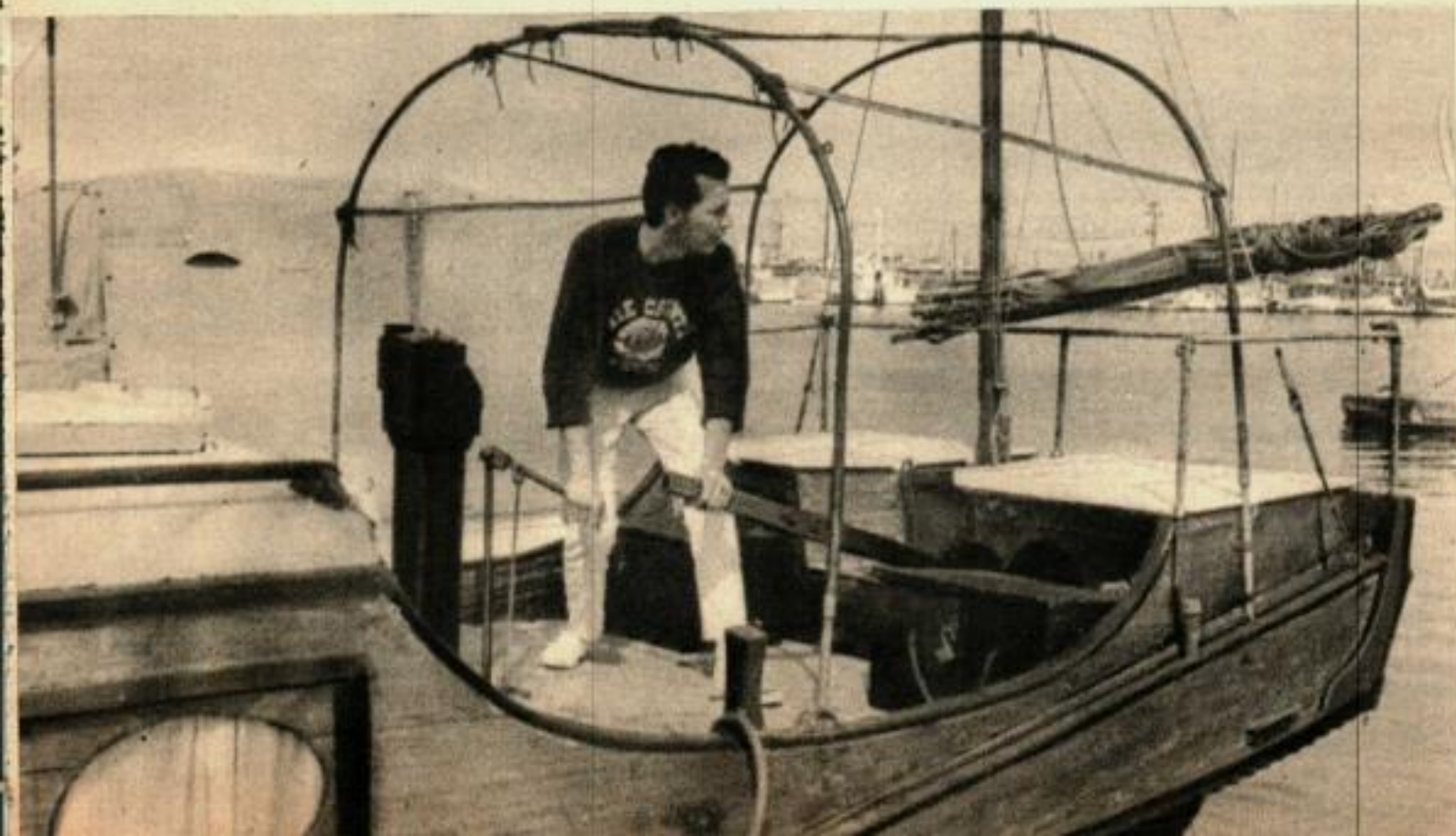
Aux Etats-Unis, beaucoup de jonques sont équipées d'un moteur Diesel comme machine auxiliaire. Faisant marche arrière pour déborder du quai (ci-dessous) le pilote manie à la fois la barre et la commande du moteur. Le moteur auxiliaire est également très utile par très mauvais temps lorsque les voiles sont amenées.



Lorsque la dérive qui sert de quille en eau profonde est enlevée, elle est placée sur la « tête de chat » à la proue et sert alors de passerelle. La jonque étant à la fois une demeure et un lieu de travail pour les Chinois, chaque détail de sa construction a un but pratique.



Les jonques ont un gouvernail qui est construit pour tomber en morceaux. Les chevilles en bois (qu'on voit ci-dessus) maintiennent l'ensemble en place par tous les temps, mais si le gouvernail heurte un objet solide, les chevilles se cassent, libérant le gouvernail et empêchant une avarie grave.



La plupart des jonques viennent de Hong-kong

La plupart des jonques qu'on trouve en ce moment aux Etats-Unis — qu'elles soient venues de Chine par leurs propres moyens ou dans la cale d'un cargo sont des jonques du type qu'on voit dans la rade de Hong-kong. Mais ce type n'en est qu'un parmi des milliers d'autres conçus au cours des siècles. La jonque est à la fois un foyer et un gagne-pain pour le batelier chinois — il vit sur sa jonque et gagne sa vie avec sa jonque par la pêche ou le transport de marchandises. Il a donc pris grand soin dans sa conception. Dans chaque baie, anse, calanque, fleuve ou lac, on trouve donc un certain type de jonque parfaitement adapté au climat local, à la configuration du rivage, aux transports locaux et aux marées qu'on y rencontre.

La construction des jonques est quelquefois influencée par des considérations autres que nautiques. Il y a quelques siècles, un empereur établit un impôt basé sur le bau au grand mât. Les constructeurs chinois mirent rapidement à flot toute une flotte de jonques qui étaient tout à fait ordinaires sauf que le pont était fortement rétréci à la hauteur du grand mât. Les percepteurs de l'époque comprirent la plaisanterie et accordèrent une réduction d'imposition.

Un des plus bizarres

Sans aucune doute, un des bateaux les plus bizarres qu'on puisse voir est la jonque à la « poupe tordue », conçue pour naviguer dans les eaux peu hospitalières de la rivière Kungt'

Partie de plaisir sur une jonque chinoise

(Suite de la page 48)

mencer cette traversée sur un bateau de petit tonnage de type courant, mais sur une jonque, quand on voudra.

MÉLANGE AROMATIQUE

narval

TABAC POUR PIPE
SOUS BLAGUE PLASTIQUE. LES 50 G. 2 F 40
RÉGIE FRANÇAISE DES TABACS

narval

TABAC POUR PIPE MÉLANGE AROMATIQUE

THÉO BALLMER

anho dont le cours sinueux traverse la région montagneuse dominant Chung King. Sur un cours de 300 km, on trouve 71 rapides importants. La poupe de cette jonque de 30 m est tordue vers tribord de sorte que le coin bâbord de la poupe est aligné avec l'axe du navire.

Sur ce coin décalé s'appuie une rame énorme faite de plusieurs grandes pièces de bois attachées ensemble. Elle a 30 m de long, aussi longue que le navire lui-même, mais si bien équilibrée que le barreur perché sur une fragile plate-forme construite au milieu de la jonque, à 9 m au-dessus de l'eau, n'a aucune peine à la manier.

Mais même cette godille géante ne suffit pas pour diriger la jonque dans les rapides. On a donc monté une autre rame, presque aussi grande que la première à l'autre coin de la poupe, décalée également. Cette rame maniée par un autre membre de l'équipage, double presque la puissance de manœuvre. Grâce au décollage de la poupe, les deux rames ne peuvent se gêner mutuellement, la jonque a une capacité de gyration dont aucun autre type de vaisseau n'est doté. Il s'agit là d'un des rares modèles de jonques sans voile. Elle remonte le courant par halage uniquement humain — 16 hommes la tirant en marchant le long de la berge. Ces jonques à la silhouette bizarre remontent le cours de la rivière par groupes de huit, de sorte que les 128 haleurs peuvent tirer ensemble chacune d'elles dans les rapides. Le voyage de 300 km vers l'amont prend trois à quatre mois. Il leur faut juste une journée pour faire le même trajet en descendant le courant. Pour descendre le courant on installe une autre rame à l'avant, manœuvrée par une équipe de 6 à 8 hommes, pour augmenter encore les possibilités de manœuvre. Quelle cargaison est assez précieuse pour justifier le voyage ardu vers l'amont? Surtout du sel. Chaque jonque porte 175 couffins pesant chacun 175 cattys, comme cela se compte en Chine. En français on dit que chaque jonque est chargée de 20 tonnes.

Quand une jonque mérite-t-elle son nom? Avec de si nombreuses variantes, on en arrive à discuter sur ce qui est vraiment une jonque et ce qui ne l'est pas. En général, on s'accorde à reconnaître qu'une jonque est un bateau avec peu de quille ou pas du tout, un safran qui descend beaucoup plus bas que la coque et porte des voiles (sauf pour certains types spéciaux) qui sont capelées sur des lattes. Si une jonque est de très petit tonnage, on l'appelle un sampan.

Où passe la limite? On a discuté aussi sur ce point. Pour trancher la question un érudit Chinois a écrit il y a quelques siècles, qu'une jonque est un navire sur lequel on peut embarquer un buffle de travers.

Mais le buffle, il faut le dire, ne fait pas partie de l'armement normal des jonques qu'on importe de nos jours aux Etats-Unis. Si vous voulez découvrir si votre yacht exotique est une jonque ou un sampan, il faudra vous en procurer un vous-même.

Essai gratuit!

J'AI COMPRIS
la RADIO et la TELEVISION grâce à
l'ECOLE PRATIQUE D'ELECTRONIQUE

Sans quitter votre occupation actuelle, et en y consacrant 1 ou 2 heures par jour, apprenez la radio qui vous conduira rapidement à une brillante situation.

Vous apprendrez montage, construction et dépannage de tous les postes.

Vous recevrez un matériel ultra-moderne : transistors, circuits imprimés et appareils de mesure les plus perfectionnés qui resteront votre propriété.

Sans aucun engagement, sans rien payer d'avance, demandez la

première
leçon gratuite!

Si vous êtes satisfait, vous ferez plus tard des versements infimes de 20 F à la cadence que vous choisirez vous-même. A tout moment vous pourrez arrêter vos études sans aucune formalité.

Notre enseignement est à la portée de tous et notre méthode vous émerveillera.



**ECOLE PRATIQUE D'ELECTRONIQUE
RADIO - TELEVISION**

11, RUE DU 4-SEPTEMBRE - PARIS (2^e)

TRIX x-acto COUTEAUX A LAMES INTERCHANGEABLES

UNE LAME POUR CHAQUE USAGE !

MODELISTES,
ARTISTES,
TECHNICIENS,
etc..



Ensemble X'ACTO avec couteaux et lames.

Documentation complète sur demande :

TRIX - X-ACTO
2, rue Béranger, PARIS-3^e