

ET POURQUOI PAS UN LORCHA?

A ce jour, peu de gréements de Jonque sont utilisés sur les voiliers en France. Par contre, on constate parmi le volumineux courrier L.N. un intérêt certain pour ce grément particulier. L'architecte Erick Lerouge a non seulement étudié ce grément mais l'a utilisé sur plusieurs de ses bateaux. Nous lui passons la plume...

Le Lorcha est un type de bateau développé par les Portugais au 19^e siècle en utilisant un grément de jonque sur leurs coques européennes. Ces bâtiments étaient réputés pour leur vitesse et leur maniabilité et firent par la suite les beaux jours des flibustiers et contrebandiers de Macao. La jonque traditionnelle quant à elle, possédait un grément de faire du prés et pouvant s'adapter instantanément aux sautes d'humeur de la mousson, à l'époque où l'Europe était pillée par les Vikings et certaines, munies de 5 mâts, pouvaient aller jusqu'à 55 m de long avec des voiles de 300 m² pesant plusieurs tonnes !

Le descendant du Lorcha est maintenant un yacht de croisière combinant un grément de jonque occidentalisé par ses matériaux modernes sur une coque de voilier conventionnel. Joshua Slocum construisit le *Liberdade* lorsqu'il dut ramener sa famille après le naufrage de son 3 mâts et déclara : « le grément de jonque est le plus commode du monde entier ». Eric de Bishop, parmi d'autres expériences, posséda 2 jonques et déclarait : « il s'agit du meilleur grément de croisière océanique ».

Le colonel Hasler fut, comme pour d'autres choses, à l'origine du regain d'intérêt pour le Lorcha. Après quelques essais décevants du grément Lundström, il gréa son Folkboat *Jester* d'une voile de jonque et participa à la 1^{ère} transat où il termina second. 21 années plus tard, *Jester* a toujours le même mât, n'en est qu'à sa seconde voile et n'a jamais été recalfaté, ce qui en dit long sur les avantages d'un grément souple. Il faut avoir vu Hasler manœuvrer *Jester* à partir de son écoute sans jamais aller sur le pont pour saisir l'intérêt de la formule.

Lorsque Bill King s'engagea dans la course autour du monde en solitaire sans escale de 1968, il demanda à Angus Primrose de lui

dessiner une coque très légère en bois moulé, (4,5 tonnes pour 13 m), et à Hasler de lui mettre un grément de Goëlette à voiles de jonque. Le résultat fut le merveilleux *Galway Blazer of Dart II*, dont je suis tombé irrémédiablement amoureux ! Prévoyant de se faire chavirer, Bill King mit un pont très bombé et un mât bipode, lui permettant d'établir un grément de

fortune. Ces artifices lui servirent, car il fut effectivement démâté et après quelques avatars, dont une coque percée par une attaque de requins, Bill boucla son tour du monde. Quelques Transats et autres courses des Açores ou autour de l'Angleterre plus tard, *Galway Blazer* réalise actuellement un nouveau tour du monde avec Peter Crowther et aux dernières

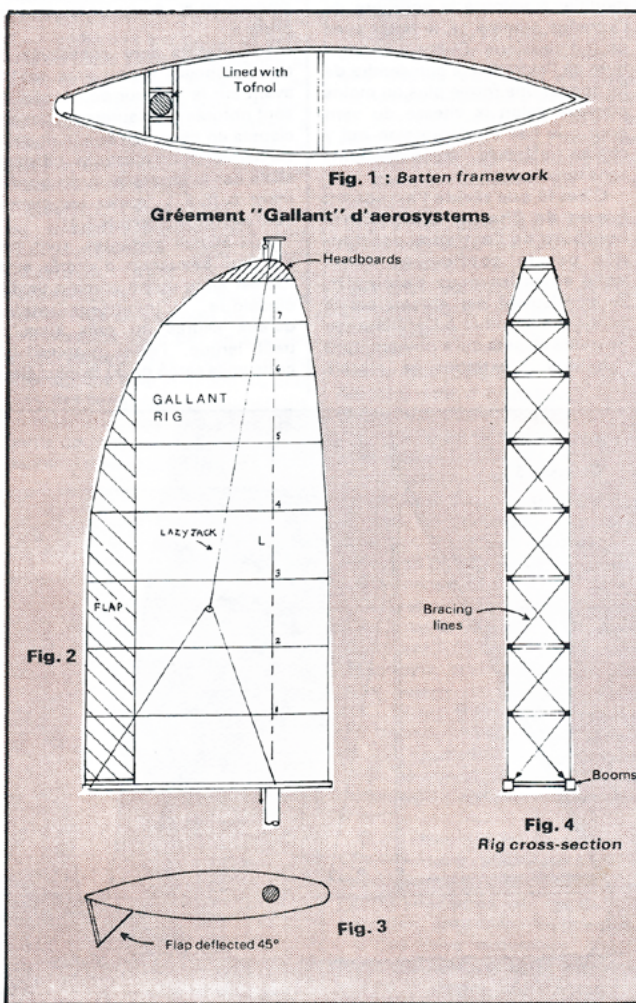
nouvelles, le mât bipode était une nouvelle fois mis à contribution.

Jock McLeod, collaborateur d'Hasler, fit construire Ron Glas en demandant à Primrose une version croisière de *Galway Blazer*, afin de montrer qu'un Lorcha est idéal pour la croisière familiale. Bien qu'assez lent pour un 14 m, Jock se vante d'avoir réalisé quelques Transats sans avoir mis son ciré ni ses bottes ! Donald Ridler, lui, construisit *Erik the Red*, en 1971 avec du bois de récupération pour 175 livres ! Gréé en Ketch à voile de jonque, il en était à sa 3^e traversée de l'Atlantique, son livre, cependant, donnait plutôt envie de regarder la télé que de naviguer ! John Christion, après avoir réalisé avec l'équipe Hasler-Primrose l'adorable *Ek Soeki*, très proche de *Jester*, sur une base de *Cutlass* s'est installé comme expert en ce grément.

Aux U.S.A., l'architecte Thomas Colvin se spécialise dans les jonques et a écumé le Pacifique sur *Pandora*, *Gazelle* et son dernier 4 mâts de 15 m, *K'ung Fu-Tse*.

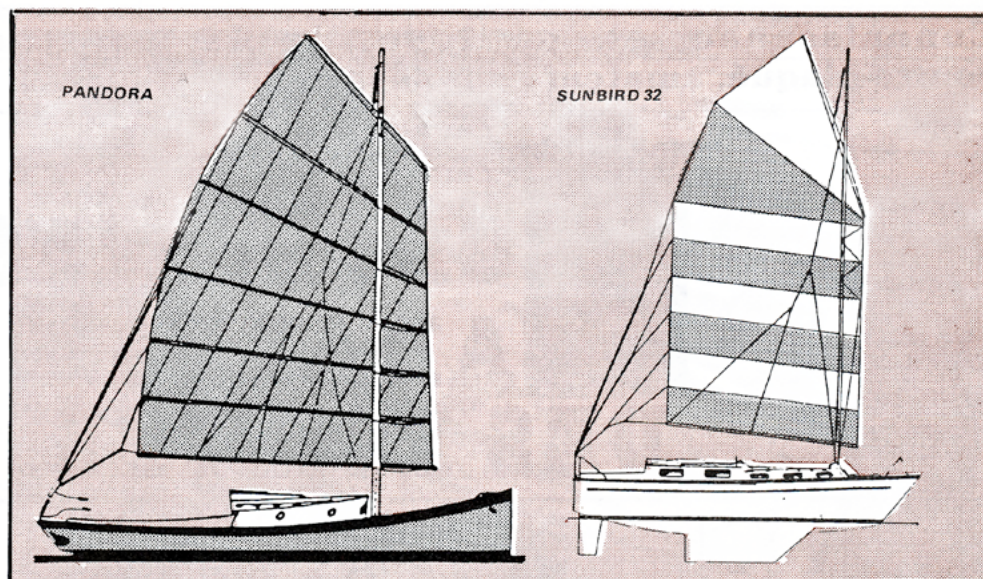
La facilité de manœuvre d'un grément de jonque est parfois la seule possibilité pour certains de naviguer. Ainsi, le Dr. John Stevens, paralysé d'un bras et d'une jambe, réalise un tour du monde en solitaire sur son *Barbican 33*, muni d'un grément de *Sunbird 32*, goëlette. Il est aux dernières nouvelles dans le Pacifique !

Il ne faut pas croire pour autant que ce grément soit l'apanage des Tourdumondistes. Plusieurs chan-



tiers anglais proposent des jonques en série et une centaine d'entre elles naviguent en croisière tranquillement. Westfield Engineering commença avec ses Kingfisher 20 + et 26, suivi par Newbridge Boats et ses Coribee, Virgo et Navigator. Maintenant, Wymund Marine Construction propose ses Spharans 30 et 35 pieds et un service de dessin de gréement. Enfin, le très actif chantier Sunbird Yachts offre une gamme de 22 à 45 pieds parallèlement à un service de conversion de coques standards. Aux USA, le North Atlantic 29 est construit sur les plans du regretté Angus Primrose.

Parmi les conversions réalisées sur des coques de série, on remarque des Kingfisher 30, Sabre 27, Colvic Watson, Victory 36, Nicholson 36, Waterwitch, Viksund 25, Barbican 41, Challenger 35, Lysander, Gypsy II, Sea Rover, Osprey, etc...



● 9) Bonnes performances du bon plein au vent arrière. Peu de risque d'empannage.

● 10) Sécurité par mauvais temps : il y a peu de chance de passer par dessus bord si l'on ne passe par-dessus bord si l'on ne manœuvre que de l'intérieur. De pier hors quart de sa bannette pour prendre un ris ou changer de foc et la fatigue est considérablement réduite, ce dont parfois dépend la sauvegarde du bateau.

● 11) Intérieur facile à garder sec lorsque l'on n'y range pas des voiles mouillées ou des cirés dégoulinants.

● 12) Bonne visibilité sous tous les angles sans ces génois à ras le pont.

● 13) Possibilité de faire varier instantanément la vitesse pendant les manœuvres, si bien que l'on oublie d'en utiliser le moteur ou d'en mettre un.

● 14) Aménagements plus dégagés et barre intérieure d'une bulle ou d'une écoute très facile à réaliser? Certains suppriment même le cockpit, ce qui est quand même dommage pour le beau temps, car ce n'est pas parce que l'on peut mener le bateau de l'intérieur, que l'on doit se passer de soleil.

quoï, je trouve préférable de marier ce gréement à une carène déjà performante, longue, fine et légère possédant déjà une bonne vitesse critique et dont la longueur de coque permet de bien exploiter les voiles, surtout dans le cas d'une goëlette. Certaines conversions de coques lourdes furent décevantes au prés. De même l'adaptation aux multicoques reste problématique : ceux-ci supportent mal le poids accru du gréement nécessaire par leur grande stabilité et tanguent, leur grande vitesse potentielle fait travailler le gréement à des angles d'incidence trop réduits pour ce gréement.

Il ne faut cependant pas dramatiser ce défaut en croisière. On préfère en effet faire du portant que du prés et l'on ne demande que de pouvoir faire du prés par mauvais temps, ce dont le gréement est tout à fait capable. Quelle importance de passer une journée de plus en mer si celle-ci se fait au sec et en confort. Combien d'entre vous de toute façon compromettent le prés pour les manœuvres plus faciles d'un enrouleur ou d'un gréement de ketch? De plus rien n'empêche par petit temps de gréer des reachers ou autres boosters, car si manœuvrer lorsqu'il fait mauvais tourne vite à la corvée, par beau

temps c'est un plaisir permettant de briser la monotonie d'une navigation trop calme.

Un autre défaut n'est plus valide maintenant, il s'agissait du poids du mât non haubanné en bois ou en alu. Avec la disponibilité en France de mâts coniques jusqu'à 15 m faits en stratifié comme des mâts de planches, le poids du mât a sensiblement diminué et le poids d'un gréement est maintenant comparable à celui d'un gréement conventionnel.

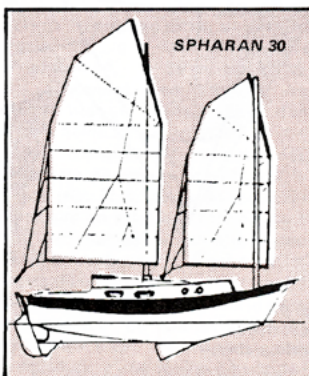
Certains, enfin, cherchent à améliorer les performances tel Jack Manners-Spencer et son gréement Gallant, produit par Aerosystems. Ces gréements à voile épaisse, une fois mis au point, seront nettement plus rapides à toutes les allures que le sloop conventionnel et se manient du petit doigt en pantoufles. Il sera peut-être alors temps de ressortir une bonne vieille goëlette à huniers pour retrouver le plaisir de naviguer!

Le plus gros obstacle de ces gréements réside peut-être dans leur aspect non-conventionnel qui choque nos yeux d'occidentaux. Mais quand les marins cesseront d'avoir des préjugés ou de se soucier du qu'en dira-t-on, ils navigueront alors dans de meilleures conditions!

Je voudrais terminer en invitant toute personne désirant équiper leur bateau en jonque à me contacter, par l'intermédiaire de la Revue, et mentionner la très sympathique Jung Rig Association.

Richard Stroud, Forest View, Winston avenue, Tadley, Hants R.D. 266 NS, England.

Alors pourquoi pas un Lorcha ?
Erick LEROUGE



Venons-en au fait. Quels sont les avantages et les défauts de ces chinoïseries?

● 1) Prises ou largages de ris en quelques secondes sans aller sur le pont. Toujours la toile du temps.

● 2) Virement de bord sans toucher aux écoutes.

● 3) Pas de voiles humides à ranger à l'intérieur. Gain de place.

● 4) Economie : 1 ou 2 voiles, pas d'accastillage ni de ferrures coûteuses. Un amateur peut facilement tout réaliser.

● 5) Entretien économique n'importe où au monde par les moyens du bord, on peut même naviguer avec une voile endommagée!

● 6) Peu d'efforts sur le gréement et la coque grâce à la souplesse du gréement et l'absence de compression du mât. Mouvements plus doux et usure plus réduite du matériel.

● 7) Voiles ne battant pas grâce aux lattes. Risques d'avaries dans le mauvais temps réduits, possibilité de stopper le bateau en choquant simplement, calme et tranquillité.

● 8) Gréement non haubanné donc pas de rupture à craindre de cadène, d'axe, de ridoir, d'hauban, de barre de flèche, de ferrure, de tête de mât, en un mot pas de risques de rupture dus à la fatigue du gréement. Les dématages de Galway Blazer se sont produits dans des conditions qui auraient dématé à peu près n'importe quoi (Icebird ou Damien par exemple), et Bill King et Peter Crowther sont repartis avec le même gréement.

Tout n'est pas parfait. Les performances au prés sont inférieures au sloop bermudien, surtout dans le petit temps. D'autre part, il est difficile de caser la toile nécessaire pour propulser une coque courte et lourde. C'est pour-