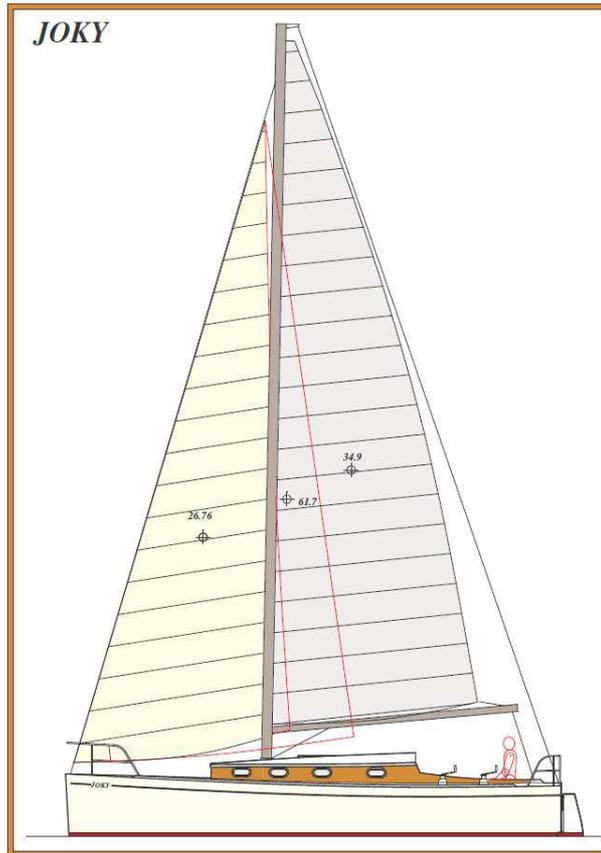


JOKY



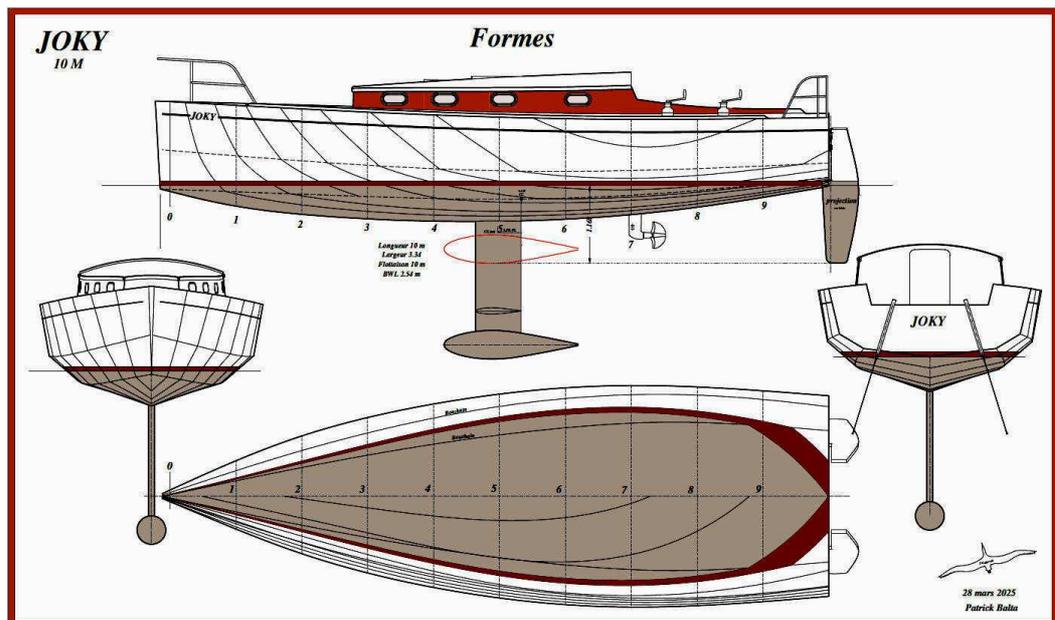
Longueur 10 m

Largeur 3,35 m

Tirant d'eau 2,60 – 1,18 m

Déplacement en charge 4,2 t

Construction : contreplaqué sur lisses



Hamish et son frère Robert ne sont plus des amateurs depuis longtemps. Voilà ce qu'on peut lire dans le livre de Dick Newick and Alison Cotter « **It's a Newick** » (2015) :

... Phil goes to Auckland to see an *Echo* being built by Tony Lawson, then on to see Hamish Russell's nearly completed *Echo*. « *Hamish has Newick trimarans in the genes. Not onely did he build the main hull of Murray and Lloyd's boat, but both his brothers have built, or buiding Newicks.* »

En effet le trimaran *Echo* de Hamish était une véritable œuvre d'art. Et puis Hamish fut moralement contraint de le vendre très à contre-cœur pour des raisons personnelles.

Mon ami Philippe eut la chance et le bonheur de pouvoir l'acheter. Il le fit transporter jusqu'à Nieuwpoort en Belgique depuis Auckland sur le pont d'un cargo porte-conteneurs. Ensuite j'ai accompagné Philippe lors de son convoyage vers Cayenne, Guyane française.

C'est ainsi que Hamish fit ma connaissance en visitant mon site internet.

Ne pouvant rester sans bateau, il me commanda les plans du petit « Gorfou » qu'il réalisa très soigneusement comme un petit bijou.



Voilà ce qu'il en disait après les premiers essais sous voiles :

« On se sent très en sécurité à bord de « Traveler ». Quand on navigue au portant en lâchant la barre, Traveler loffe doucement, c'est pour moi une bonne chose.

Quand il est gîté au près, la barre est neutre quelque soit l'angle de près, cela montre que Traveler est très bien équilibré avec le gréement dans la bonne position longitudinale. (Je n'étais pas certain de la bonne quête du mât). Merci Patrick pour la conception de ce charmant petit yacht, je suis réellement très heureux, merci... »

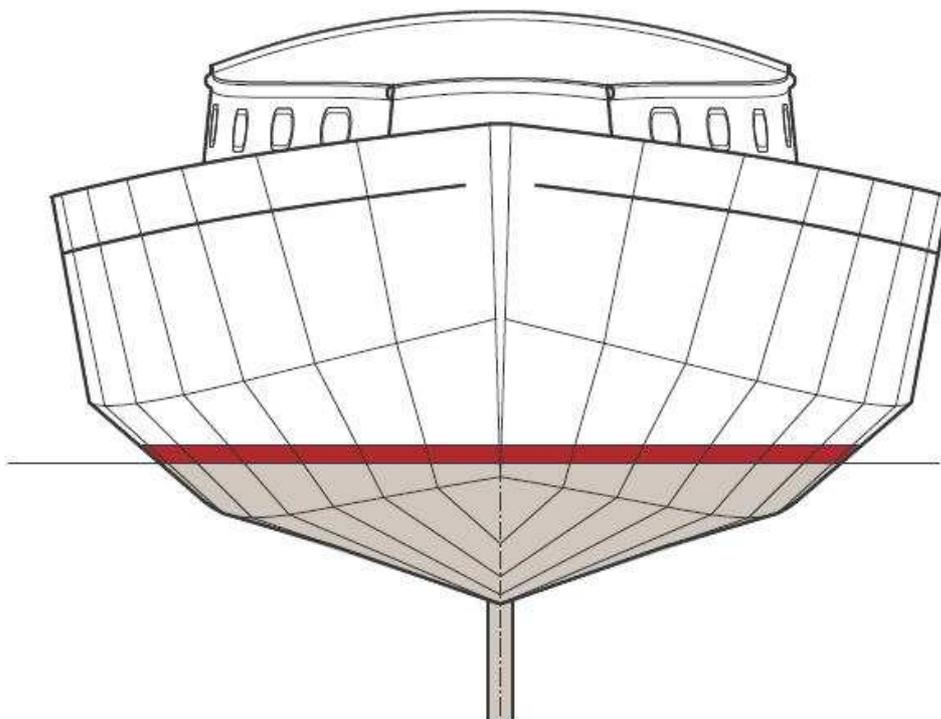
Le Gorfou est très bien pour la navigation côtière mais on ne peut l'envisager en plaisance à travers tout le Pacifique pour deux personnes, lui et son épouse.

Dans quelques années, Hamish prendra sa retraite. Il rêvait à ses futures croisières accompagné de son épouse. Et puis il pensa dorénavant qu'il lui faudrait un navire pas trop grand mais suffisamment pour être un peu chargé et surtout disposer d'une hauteur sous barrot confortable.

Hamish me demanda donc de lui dessiner un voilier de 10 mètres en contreplaqué, robuste, léger, performant et répondant à son cahier des charges. Ce sera le « Joky » avec un lest relevable, un roof dans le style rétro auquel il tenait avec raison.

La construction sera très simplifiée avec des panneaux de contreplaqués facilement développables montés sur lisses et principalement sur cloisons entières ou partielles. J'ai prévu des formes simplifiées qui ne nécessitent pas de trop torturer les panneaux de

contreplaqué de la coque au montage.



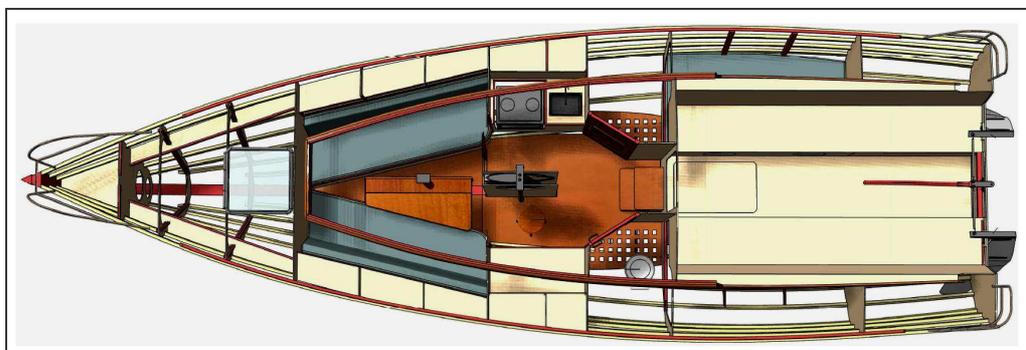
Comme on peut le voir ici, les sections sont presque parallèles entre elles, cela rend la construction très aisée surtout dans les fonds. Les panneaux de contreplaqués sont livrés découpés selon leur forme développée.

Les aménagements servent de structure transversale, cela dispense de prévoir moult membrures. Les plans sont étudiés dans le détail pour la découpe numérique de tous les éléments en contreplaqué, structuraux ou non.

Hamish et son frère Robert ont maintenant une longue histoire avec moi et j'en suis très heureux. Nous nous connaissons depuis bien une quinzaine d'années, nos relations épistolaires depuis les antipodes sont toujours précises et efficaces. Tout était réuni pour travailler ensemble sur ce projet de manière naturelle puisque nous savons ce nous aimons et comment nous envisageons le travail du bois et celui des

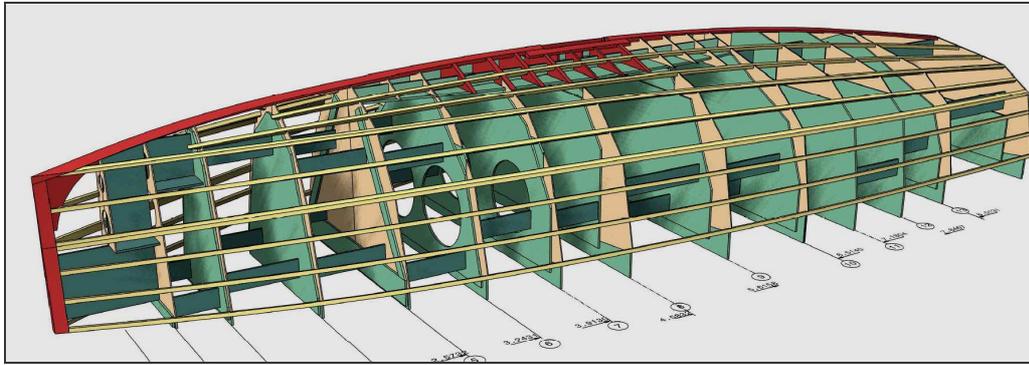
composites.

Voilà comment se présente ce petit navire avec un agencement organisé autour du puits de dérive entièrement traversant :

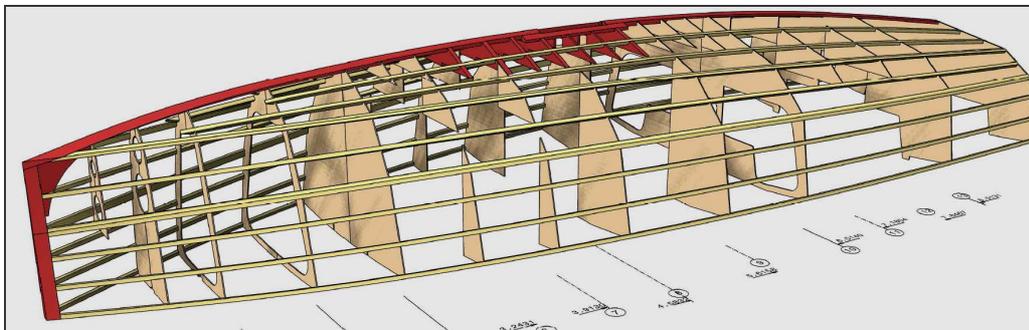


On peut voir sur cette image une belle soute avant jusqu'à la cloison étanche, un carré avec une cuisine et une table à cartes, puis sur l'arrière, une cabine double sur tribord, un W.-C.-douche sur bâbord avec un accès à une belle soute technique. Une cloison étanche arrière délimite un volume de rangement accessible par des panneaux sur les bancs du cockpit. Le moteur se trouve en arrière de la descente avec des ouvertures sur le devant, sur les bords et sur le dessus par un panneau dans le fond du cockpit.

La construction est prévue sur un mannequin qui peut servir pour plusieurs navires. Ce mannequin se présente de manière assez complexe, il est vrai, mais une bonne préparation garantit un rapide déroulement des opérations sans risque d'erreurs. La coque est vite réalisée sur ce mannequin qui sera facilement libéré en suivant cette méthode après le retournement.



Toutes les cloisons sont déjà en place et les aménagements se montent naturellement dans la foulée. Les éléments décoratifs peuvent être réalisés à l'avance car tout est prévu sur plans.



Le lest pèse 1875 kg dont 1600 kg de plomb. Le système de relevage est maintenant bien rodé avec deux vérins hydrauliques de part et d'autre du voile de quille. Les pompes hydrauliques du commerce utilisées sur les petits camions sont largement suffisantes.

Ce sera le cinquième système de lest de ce type installé sur mes plans. Le procédé est vraiment très robuste et très économique. Il a été éprouvé pendant 7 ans sur le cotre « Convention » de Romano et sa petite famille avec succès sans jamais défaillir. Le principe du lest, maintenu sur toute la hauteur entre le pont et les fonds est irréprochable. La robustesse de cette solution est inégalable, bien supérieure à n'importe quelle configuration autre que celle des lests boulonnés sous les quilles longues. Enfin, le fait de remonter facilement le lest permet de le prévoir assez profond pour une grande efficacité à moindre poids.

Patrick Balta