

# La construction Jézéquel



Un Dauphin en construction ; on termine le bordage en ménageant un *clos* au bouchain. Les virures sont simplement clouées sur les gabarits, un tasseau intercalé entre la tête du clou et le bois protège l'acajou. Quelques membrures d'acacia sont déjà sorties de l'étuve et ployées en place à l'aide de serre-joints passés par le clos. Les ventouses, pièces de bois de section carrée longues de 10 cm que l'on aperçoit le long des lignes de membrures, servent à bien accoster ces dernières à l'intérieur du bordé partout où un serre-joint ne peut passer : il suffit alors de planter un clou qui perce la membrure, le bordé et la ventouse pour bien plaquer l'acacia. A mesure que les compagnons avanceront dans le rivetage, les ventouses pourront être retirées.

« Cela fait très longtemps qu'on construit « léger » à Carantec dit Georges Jézéquel. La généralisation de la membrure ployée date peut-être des années 20, 25. Je n'ai pas changé grand chose à la façon de construire que m'a apprise mon père. Les différences tiennent aux matériaux — on fabrique par exemple d'excellentes colles, ou des mastics epoxy aujourd'hui — et à une petite différence de tempérament entre lui et moi.

Mon père n'était pas un passionné de régates. Il aimait bien faire un tour en Cormoran dans la baie avec un client, histoire de montrer qu'il savait faire des bateaux qui marchaient, mais ça s'arrêtait là. Moi, tout jeune, j'étais mordu. En misainier, en cat boat, en Dauphin et aujourd'hui avec mon *Reder Noz* ça m'a toujours passionné. Alors forcément, j'ai eu tout de suite tendance à construire léger — un ou deux millimètres gagnés partout, ça finit par faire du poids.

## Soigner les ajustages et bien choisir les bois

Pour que le bateau dure longtemps malgré cela, il faut parfaitement soigner les ajustages. C'est ça qui fait la solidité d'une coque, vous savez. Pas un poil de jeu, de toutes petites coutures, des barrots bien ajustés en queue d'aronde, bien fixés, rien ne peut plus jouer. Les pointes et les vis n'y feront rien si l'ajustage n'est pas parfait !

Ce qui compte, avant tout, c'est de bien choisir le bois. Il ne faut le travailler que lorsqu'il est parfaitement sec : on compte un an de séchage (au chantier) au cm d'épaisseur pour l'acajou, par exemple. C'est un bois qui réunit deux qualités essentielles : quasiment imputrescible, il a aussi une faible capacité d'absorption, ce qui fait que les bateaux s'alourdissent peu avec le temps.

La technique de construction est toujours la même, depuis des années. Il faut commencer par ajuster les pièces majeures en iroko et le lest ; on les met en ligne couchés. Les écarts sont boulonnés et collés à la colle rouge puis on relève le tout, le saumon posé sur des cales.

## Une construction sur gabarits

Ensuite, les gabarits sont mis en place et on ploie les lisses d'exécution qui donnent la forme. Si un gabarit se trouve trop monté ou trop descendu, ça se voit tout de suite à l'œil, et on peut régler. Et quand tout est bien balancé, on peut tracer et ajuster les varangues en chêne qui épousent les lisses et sont boulonnées sur la quille. Le tableau, d'une seule masse, est généralement plat. L'étambot est assemblé par tenons et mortaises et chevillé dans la quille. A ce moment-là, il faut que le bateau soit parfaitement de niveau, retenu aux parois du chantier et aux poutres du plafond par des *écharpes* qui ne lui permettent pas de bouger. Les *traverses* empêchent les gabarits de se fermer et le *faiçage* bloque le tout. Le bateau ne peut plus jouer, on peut commencer à border.

## Pas de bordage à claire-voie

Généralement, le bordage commence par le haut, jusqu'au tournant de bouchain, en alternant un bordé sur chaque bord pour que le bateau ne force pas d'un côté. Ça donnerait un voilier dissymétrique et *bordier*. Les bordés sont cloués avec des pointes galva aux varangues et seront rivetés cuivre aux membrures. On laisse un *clos* au bouchain avant de repartir en bas, galbord, ribord...

Quand il ne reste plus que le clos, l'acacia est mis à l'étuve, et les membrures posées, ajustées dans les entailles prévues dans la quille, ployées et rivetées sur le bordé. Je leur donne une maille assez petite, 12 cm, et sur un J.25, leur dimension est de 23 x 27 mm pour un bordé de 18 mm.

Je préfère cette méthode à celle de la claire-voie qui présente un risque : quand une membrure comporte un petit contre-fil, elle ne décrit pas une courbe parfaite. Elle fait alors une bosse qui se loge dans le jour entre deux bordés. Cette bosse va empêcher le bordé de se cintrer impeccablement et ça se verra toujours un peu. Ça n'arrive pas quand les membrures s'appuient sur le bordé complet.

## Coutures et finition : la marque de la qualité

Les bordés sont tracés et découpés de façon à laisser un tout petit joint et après rivetage il suffit d'un simple fil de coton pour assurer le calfatage, qu'on termine au mastic epoxy. Ça donne aux coutures une longévité exceptionnelle. Les têtes de rivet se logent dans des avant-trous fraisés à la gouge. Les plus gros, ceux des serres, sont tamponnés ».

Un hiloire renversé, vissé avec joint epoxy, assure la liaison pont-roof. On enchasse les barrots de pont en queue d'aronde dans la serre, et le pont en contre-plaqué marine est cloué aux barrots.

La finition consiste essentiellement en un ponçage très soigneux, suivi par huit à dix couches de vernis gras polyuréthane (le chantier Jézéquel emploie souvent des vernis assez clairs).

La construction de deux bateaux comme le J.25 assure un bon rythme annuel à 3 compagnons Georges Jézéquel, son fils Alain, plus un apprenti.