

1ère réponse de Arne Kverneland (le « pape » de la jonque occidentale moderne à gréement « creux »), : [Arne Kverneland, Norway](mailto:Arne.Kverneland,Norway) arkverne@online.no

Stavanger, Tuesday

Hello Moncieur (Jean?)

Your English is just as good as my Stavanger-English, don-t worry.

About that schooner, there may be several sources to the problem:

- Obviously the flat sails are not so good when you are to tack. My first JR sloop had a flat sail and although the boat always had come about easily with the Bermuda rig, I sometimes failed to get her around with that junk sail. When changing to cambered (JR) sail, tacking again became easy.
- Keel length. I don't know the Creekmoor 34. If its keel is long, that of course will slow down tacking and contribute to the trouble.
- Rudder size or shape: If the rudder is at the end of a (long?) keel, possibly with a large cut-out for a propeller, then you will have problems with tacking. One quick fix is to fit a quite large horizontal end plate ("wing") at the lower end of the rudder (see how the American designer Phil Bolger did it). The "wing span" of that plate should be almost as wide as the chord of the rudder. I have tried this and it really works.
- Backing the foresail. If the foresail of that C...-34 has separate port-starboard sheeting, maybe it is possible to back the sail to help the ship coming about? And of course, I bet you already cast off the foresail sheet to help the boat rounding up to tack?

I hope this makes some sense to you.

Arne

A propos de cette goélette il peut y avoir différentes causes au problème

- a l'évidence les voiles coupées plates ne sont pas si efficaces quand il s'agit de virer de bord, mon premier bateau sloop était gréé avec des voiles plates et bien que ce bateau virait toujours facilement avec le gréement bermudien, je manquais parfois à virer avec le gréement de jonque, Quand j'ai changé pour des voiles « creusées » virer de bord était devenu facile
- longueur de quille, je ne connais pas le Creekmoor 34 Si la quille est longue, ce fait ralentira le virement et donc contribuera au problème,
- Taille et forme du gouvernail : si le gouvernail est à la fin de la longue quille (en continuité avec la quille) éventuellement avec une large découpe pour le passage de l'hélice, alors vous aurez des problèmes avec les virements de bord. Une solution rapide est de fixer une plutôt grande plaque (aile) à l'extrémité basse du safran (voir comment l'architecte américain Phil Bolger a fait). L'envergure de cette plaque devrait être presque aussi grande que la corde du safran, J'ai essayé et cela marche VRAIMENT
- Contrer la misaine, Si la misaine de ce C34 a des écoute séparées (babord-tribord) il est peut être possible de border à contre la voile pour aider le bateau à changer de bord ? Et, bien sûr, je parie que vous avez déjà largué l'écoute de misaine pour aider le bateau à tourner sur le bon bord,

J'espère que tout cela a un certain sens pour vous,

Autre réponse :

De [Peter Walker](mailto:peteronboard@gmail.com) : peteronboard@gmail.com

Hi,

I will try to help as I had similar problems when I first began to sail my 12 metre junk rig.

I found that if I found went off the wind about 10 degrees and built the speed up to about 5 knots there would be enough speed to get through the tack. On the junk we do not have the benefit of a job to pull us through a tack and this seems to me to be the only problem with flat junk sails.

Perhaps I need to explain the tack a bit better. Assume we are on a tack to starboard (wind coming from the right hand side) and the speed is less than 5 knots. Move the bow to port (left) about 10 degrees and hold it there until the boat speed builds up to at least 5 knots then complete the tack.

Your friend could play about a bit until the tack works.

I live in New Zealand so cannot come to demonstrate.

Good luck.

Peter Walker

Bonjour,

I vais essayer d'aider car j'avais des problèmes similaires quand j'ai débuté à naviguer sur ma jonque de 12 mètres

J'ai trouvé que quand je laissais porter d'environ 10 degrés et laissais la vitesse augmenter à environ 5 nœuds il y avait alors assez de vitesse pour réussir à virer de bord, Sur une jonque nous n'avons pas le bénéfice d'un ??? (foc) pour nous tirer à travers un virement de bord et cela me semble être le seul problème avec un gréement de jonque à voiles plates,

Peut être quelques meilleures explications, Supposons que nous soyons tribord amure et que la vitesse soit inférieure à 5 nœuds, déplacez la proue sur babord d'environ 10 degrés et restez ainsi jusqu'à ce que le bateau atteigne 5 nœuds et alors virez de bord,

J'habite en Nouvelle Zélande et je ne peux me déplacer pour une démonstration,
Bonne chance,