

Grain d'Sel descriptif

- Longueur hors tout : 6,11 m
- Longueur à la flottaison : 5,60 m
- Largeur au pont : 2,04 m
- Tirant d'eau : 0,32 / 0,77 m
- Déplacement en charge : 750 kg

Gréement :

- GV fullbatten 19,50 m²
- Foc bi-radial 4,95 m² sur bout-dehors
- Option Reacher bi-radial 11,80 m² sur emmagasineur
- Mat carbone 8,50 m. Pas de bôme mais double-latte forcée

Coque / Pont en CP époxy. CP multiplis 9 mm fond renforcé par stratification, pont 6 mm localement renforcé par sandwich. Fer de quille inox de l'étrave au tableau

Dérives, ou quilles latérales avec bulbe plomb 60 kg. Système de relevage autonome commandé du cockpit

Bi-safrans escamotables

Cabine de 1.90m. x 1.40m. totalement étanche, en avant du Bloc Central. Abrite le couchage en navigation

Tente de camping assurant la hauteur sous barrot

Capote abritant un bloc central concentrant tous les poids

Moteur hors-bord de 6 CV dans puits obturé par 2 trappes (sous voile et au moteur)

- * batterie (s)
- * réservoir intégré (65 l)
- * réchaud sur cardan
- * évier avec robinets eau douce / eau de mer
- * glacière ou frigo
- * coffre cuisine

Cockpit auto-videur avec :

- * 3 coffres étanches
- * wc chimique
- * console centrale (compas, GPS...)
- * 2 pompes à pied alimentant l'évier en eau douce / eau de mer
- * table rangée sous pontage transformant le cockpit en couchette de 2,50 x 1,60 m

Pontage arrière totalement libre de 1,80 m x 0,90 m

Sécurité :

- * insubmersible
- * mat étanche
- * échelle de bain fixe sur tableau
- * cockpit auto-videur
- * moteur efficace quelle que soit la mer
- * cabine étanche en navigation
- * appendices relevables

Grain d'Sel

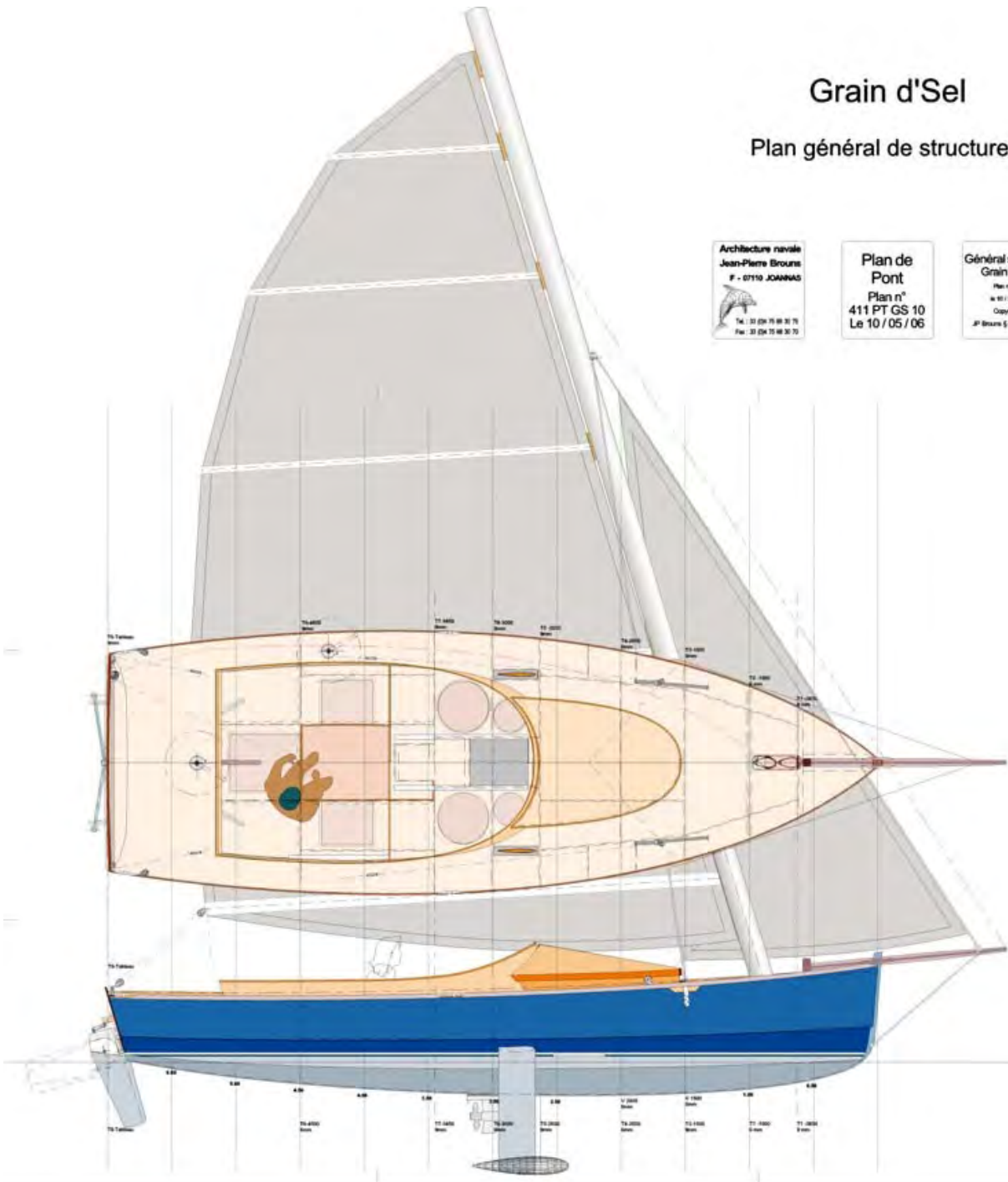
Plan général de structure

Architecture navale
Jean-Pierre Broune
F - 07110 JOANNAS

Tél. : 07 29 75 99 31 75
Fax : 07 29 75 99 31 75

Plan de
Pont
Plan n°
411 PT GS 10
Le 10 / 05 / 06

Général structure
Grain d'Sel
Plan n°001
Le 01 / 05 / 06
Copyright :
J.P. Broune & O. Kowalczyk



Echelle 1/10



Grain d'Sel à la loupe

- Un premier volume est condamné et moussé entre l'étrave et la première cloison, positionnée à 50 cm.

- Une "mini-cabine" de 1.90 x 1.40 x hauteur 0.80 peut être verrouillée durant la navigation, assurant ainsi un grand volume d'insubmersibilité en cas de retournement. Deux grands coffres sous la couchette reçoivent les réserves.

A l'escale, le capot de cette petite cabine s'entrebâille à la demande. C'est dans cette "mini-cabine" rigoureusement étanche que vous rangez le couchage durant la navigation.

- Tous les poids sont idéalement concentrés dans le **Bloc Central**. On y retrouve :

* le moteur, accompagné dans deux coffres latéraux des réservoirs, mouillage, outillage...

* le réchaud camping-gaz, monté sur cardan

* un évier, desservi par un robinet eau douce et un robinet eau de mer

* une glacière (ou frigo) et un réservoir d'eau douce de 65 l., de part et d'autre du réchaud. Un grand coffre, situé sur ce réservoir, assure le rangement de la cuisine. Une vidange est prévue pour vider le réservoir avant les transports.

* le rangement des arceaux de la tente de camping

-Une **capote**, abritant tout le bloc central. Cette capote abrite une large surface de la pluie ou des embruns.

- Le **cockpit**. En cas de remplissage accidentel, l'évacuation se fait rapidement par quatre dalots situés aux quatre coins de l'assise. La vidange résiduelle de la baignoire, qui n'est que de 22 litres, s'opère soit par le vide-

vite, soit par une pompe si le bateau est à l'arrêt.



* on cuisine debout, devant la plonge et le réchaud, avec les pompes eau douce/eau de mer à la pointe des pieds. Tous les accessoires sont à portée de main.



* une table est fixée sous le pontage arrière, laissant le passage libre pour les jambes. Cette table se range sous ce pontage durant la navigation et se cale sur la baignoire du cockpit pour la nuit, libérant ainsi une couchette de 2.50 x 1.50 m.

* un WC chimique est rangé dans un coffre central. Il peut être utilisé aussi bien au mouillage qu'en navigation. Ce coffre va du cockpit au tableau et peut aussi accueillir pagaies, cannes à pêche...



* deux autres grands coffres latéraux étanches

* la barre passe sous le pontage, libérant ainsi une plage arrière de 1.80 x 0.90

* une échelle de bain est fixée à demeure sur le tableau, participant ainsi à la sécurité de l'équipage

- une **tente de camping**, avec une hauteur sous barrot de 1.90 m, abrite toute la zone habitable.



- **quilles latérales**. Le relevage des deux quilles latérales de 60 kg chacune est assisté par un palan 4 brins. Ce relevage se commande depuis le cockpit et aucune manœuvre ne court sur le pont.

- **le moteur** offre toutes les performances d'un in-bord (5,8 nœuds par mer plate), pour un coût, un encombrement, un entretien et un poids bien moindre. Quelle que soit la mer, le moteur reste efficace, et au port les manœuvres sont aisées. Ce voilier transportable vire sur sa longueur, en

marche avant et en marche arrière !



- la **flottabilité permanente** est assurée par :

- * le moussage latéral et sous la flottaison du cockpit
- * le moussage latéral et sous la flottaison de la cabine
- * le moussage du pick
- * les deux boîtes latérales des puits de quille
- * les divers sandwichs (selon options de construction)
- * le matériau de construction lui même (densité moyenne du CP époxy et du bois d'œuvre : 0.6)

Une **flottabilité additionnelle** est assurée par

- * le mat : volume de 80 l.
- * le bout-dehors, en lamellé
- * la cabine, condamnée de façon parfaitement étanche en navigation
- * tous les coffres, étanches

les plus de *Grain d'Sel*...

- le centrage des poids. Ce facteur n'est pas toujours pris en compte lors du choix d'un **bateau transportable** mais il est essentiel quant au rendement de l'ensemble coque/gréement. Il participe aussi grandement au confort : le passage dans le clapot est par exemple nettement amélioré, accessoirement le comportement routier de la remorque est plus sûr.

- le gréement, surpuissant, assure des performances et un cap exceptionnels. Grâce à la quête du mat, son centre de gravité est bien centré. Le centre de

voilure est placée très bas, afin de limiter la gîte. L'absence de bôme évite les blessures et l'empannage est sans soucis. Les prises de ris s'opèrent de la même manière qu'avec une bôme rigide.



- le principe des quilles latérales, allié aux deux safrans, procure un grand confort de barre, et ce quelles que soient l'allure et la force du vent. Le tirant d'eau reste très modéré (0.77). Quilles relevées, il n'est que de 0.32.
- les deux safrans, relevables et escamotables
- l'absence de cabine autorise un livet très bas sur l'eau : le bateau distille des sensations de glisse extraordinaires ! Le transport du bateau est aussi facilité : moins de fardage.
- le cockpit, immense ... et très confortable !
- la possibilité de naviguer en cat-boat (sous grand-voile seule)



- la possibilité de cuisiner en navigant (par beau temps !)
- le volume de la tente, qui permet de vivre confortablement les escales

- le moteur, discret, efficace (5,5 nœuds au 2/3 du régime) quelles que soient les conditions de mer. Grâce à sa position centrale, la manœuvrabilité au port est excellente que ce soit en marche avant ou en marche arrière.



- le fond de cockpit est assuré par le bordé lui-même : la stabilité et le confort de l'équipage sont optimum
- les enfants (ou petits enfants !) dormant dans la cabine sont séparés des aînés : chacun profite au mieux de ses siestes et de ses nuits !
- le plaisir de "beacher" aisément. Et à l'échouage, les deux quilles garantissent la stabilité du bateau



- un fer de quille inox protège la quille de l'étrave au tableau



- la plage arrière. Libre de tout accastillage, elle s'offre au farniente, au pliage des toiles, on peut aussi y installer un panneau solaire.
- son poids de 750 kg, modéré pour un voilier transportable, mais suffisant pour ne pas se "planter" dans le moindre clapot
- l'axe du tableau, libéré grâce aux safrans latéraux, permet d'installer une échelle fixe indispensable en cas d'équipier tombé à l'eau
- et pour finir son "look", inclassable, intemporel !

