

←eddel *Cat* 241

NOTICE DE MONTAGE

←eddel *Strat*

Impasse des Panettes

Z. I.

69330 MEYZIEU -

Tél. (7) 831.49.36

T.A.B.L.E D.E.S M.A.T.I.E.R.E.S
=====

INTRODUCTION

Page 1	-	Transport Remorque Mise à l'eau avec remorque
Page 2	-	Mise à l'eau par grutage
Page 3	-	Extension des coques
Page 4	-	Rapprochement des coques
Page 5	-	Pose plancher de cockpit
Page 6	-	Pose plancher (figure 6)
Page 7	-	Pose martingale Pose barre d'écoute
Page 8	-	Gréement
Page 9	-	Dressage du mât
Page 10	-	Dressage du mât par grutage
Page 11	-	Dressage du mât sans grue
Page 12	-	Barre de liaison gouvernail
Page 13	-	Ecoute de foc
Page 14	-	Ecoute de Grand'Voile Navigation
Page 15	-	Lettre de S.LANGEVIN
Page 16	-	Liste des accessoires
Page 17	-	Trampoline - Spinnaker
Page 18	-	Trampoline - Traverse avant - Bastaques
Page 19	-	Coffres de pont
Page 20	-	Tente de cockpit

Cher Client,

Vous venez de prendre livraison de votre EDEL CAT 26 et nous tenons, tout d'abord, à vous remercier de la confiance que vous nous avez accordée.

Ce bateau vous a séduit par sa ligne, par ses avantages, par sa vitesse, mais tout comme pour un pur-sang, vous l'abordez avec une certaine anxiété et craignez peut-être de ne pouvoir le maîtriser.

Nous désirons par cette notice vous faciliter ce premier contact et vous faire part de notre propre expérience.

En compagnie de l'architecte naval LANGEVIN, nous avons assisté aux premiers pas, aux premiers milles de l'EDEL CAT 26.

Pendant toute une saison, nous l'avons observé, étudié, corrigé, amélioré.

Maintenant, nous le connaissons bien. C'est un bateau fantastique et nous pourrions en parler longtemps mais ce n'est pas là notre but.

Nous tenons simplement à vous éviter de rencontrer les problèmes habituels lors du premier contact avec votre bateau, problèmes pouvant aller jusqu'à l'emploi de qualificatifs désobligeants à son égard.

Alors, lisez attentivement notre notice, évitez de faire des expériences à vos dépens, n'hésitez pas à nous interroger si certains points vous paraissent obscurs.

Et si vous avez des suggestions à nous faire, nous vous en serons toujours reconnaissants et d'avance nous vous en remercions.

Le Constructeur.

TRANSPORT

En dehors de ses qualités marines, l'EDDEL CAT 26 a été conçu de façon à vous permettre son transport sur remorque derrière voiture.

Si vous faites partie des propriétaires intéressés par cet avantage, le montage et démontage, mâtage et démâtage doivent se réaliser sans difficulté particulière. Il vous suffira de suivre attentivement les quelques conseils suivants.

REMRORQUE

Dès le lancement du bateau, nous avons conçu une remorque dont les bers, montés sur un cadre coulissant sur des galets permettent l'extension du bateau, le mâtage et la mise à l'eau. Cette remorque permet également l'opération inverse.

Attrayante par son principe, elle peut présenter parfois des inconvénients si le plan incliné n'est pas parfait. La position des coques en extension engendre, en effet sur l'ensemble du châssis des torsions importantes si l'équilibre n'est pas rigoureux. Par ailleurs, ce système ne favorise pas le poids ni le prix.

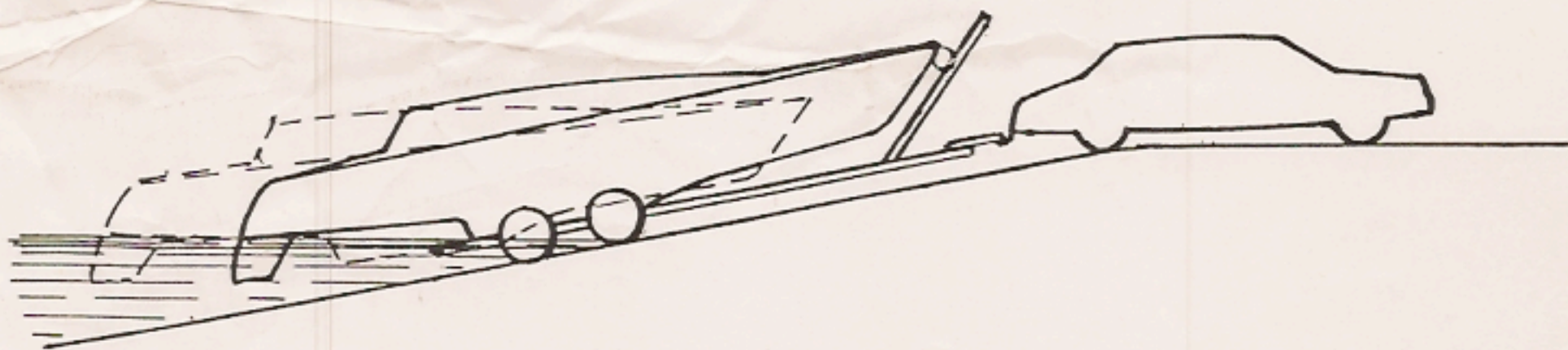
Nous avons donc conçu un modèle simplifié ne permettant pas l'extension à terre, (celle-ci se faisant sur l'eau) mais la mise à l'eau et sortie de l'eau.

MISE A L'EAU AVEC REMORQUE

Se fait sur un plan incliné tout comme pour un bateau classique, les deux coques roulant sur les diabolos et contrôlées par le treuil. Le crochet du câble se fixe sur un bout nylon entourant la traverse AV. Le câble en direct pourrait blesser l'anodisation.

Il est essentiel avant de faire descendre les coques de rapprocher la remorque le plus près possible de l'eau, quitte à immerger légèrement les roues AR.

FIGURE 1

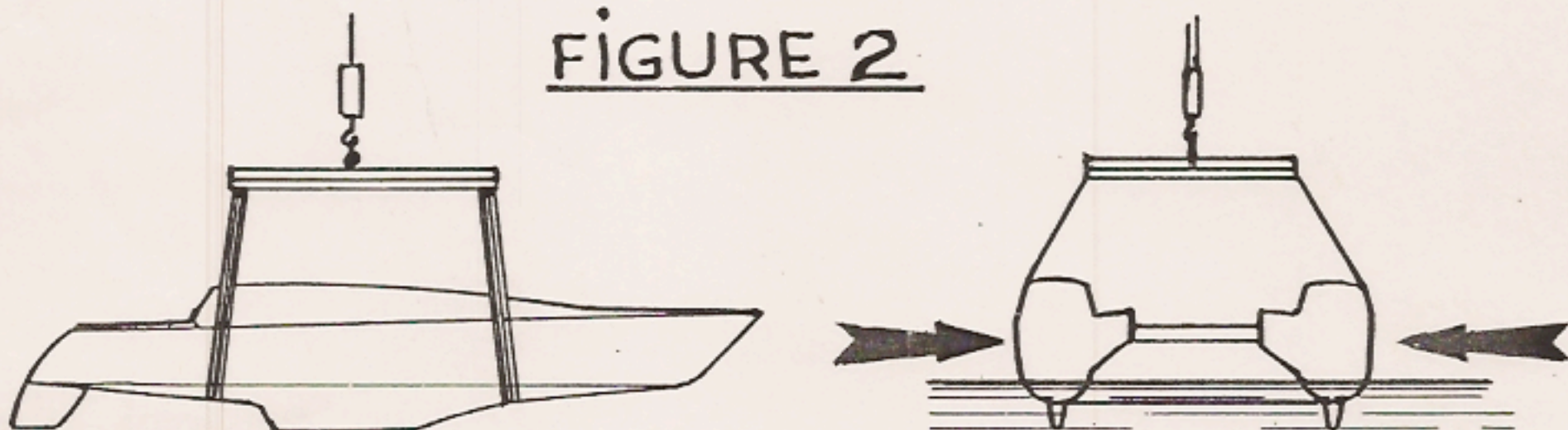


Les coques portant sur l'eau à l'AR dès leur descente, soulageront la remorque et ne provoqueront pas d'effort sur le châssis.

La stabilité de l'EDEL CAT 26 en position rétreinte sur l'eau est parfaite. Vous pouvez donc en toute quiétude amener le bateau en bord de plage pour terminer son montage dans un faible tirant d'eau sans difficulté.

MISE A L'EAU PAR GRUTAGE

FIGURE 2



Se fait exactement comme pour un bateau classique. Les deux coques étant rapprochées, les sangles se passent de part et d'autre des quilles comme indiqué sur la figure 2.

Pour la sortie de l'eau, après avoir dégagé le plancher de cockpit et, sur les barres de liaison, les 4 goupilles et les 4 plaques de serrage intérieur, les sangles, dès leur tension, rapprocheront les coques l'une contre l'autre.

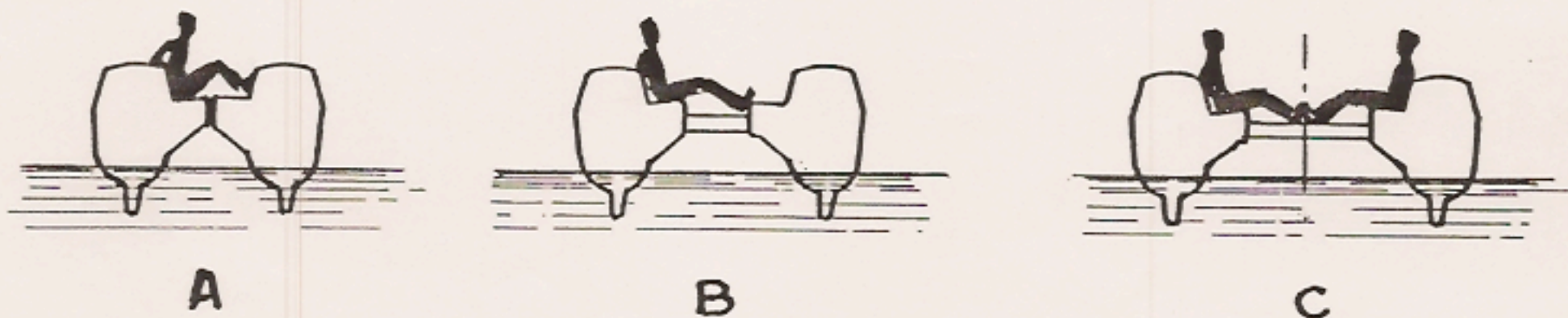
Le grutier doit donc être tenu au courant de cette particularité et ne pas soulever les coques de l'eau tant qu'elles ne se sont pas rapprochées l'une contre l'autre.

EXTENSION DES COQUES

Avant tout, il convient de passer sur les tubes de liaison, de la paraffine ou de l'eau savonneuse pour faciliter le coulissement.

A/ Une première extension se fait à 2 personnes, chacune assise au niveau de chaque tube de liaison, le dos appuyé à la cabine et les pieds poussant sur l'autre coque. Voir figure 3A et B.

FIGURE 3



Cette première extension réalisée, il convient de visser, aux extrémités de chaque tube, les 4 plaques de serrage interne. Un peu d'huile évitera le grippage.

Il est important de ne pas serrer ces plaques contre les tubes de liaison lors de cette opération. Vous pourriez en effet être gêné en fin de course pour atteindre la largeur nécessaire.

Dans cette opération, tout comme pour un tiroir large et peu profond, si la poussée a été plus forte d'un côté, il peut en résulter un blocage. Il suffit de mesurer la différence de longueur apparaissant entre les 2 tubes de liaison pour déterminer à quel endroit il convient d'insister.

Lorsque les coques sont écartées au maximum possible, l'extension complète se fait à quatre personnes assises l'une en face de l'autre. F I G. 3 - C

Placer les goupilles dans les trous transversaux au fur et à mesure qu'ils apparaissent à l'extérieur. Les plaques de serrage intérieur sont donc placées en extrémité des tubes pour limiter cette extension au-delà de ces trous.

Dans cette situation, avant de procéder au serrage interne, vous devez mettre en place les 3 parties du plancher de cockpit.

RAPPROCHEMENT DES COQUES

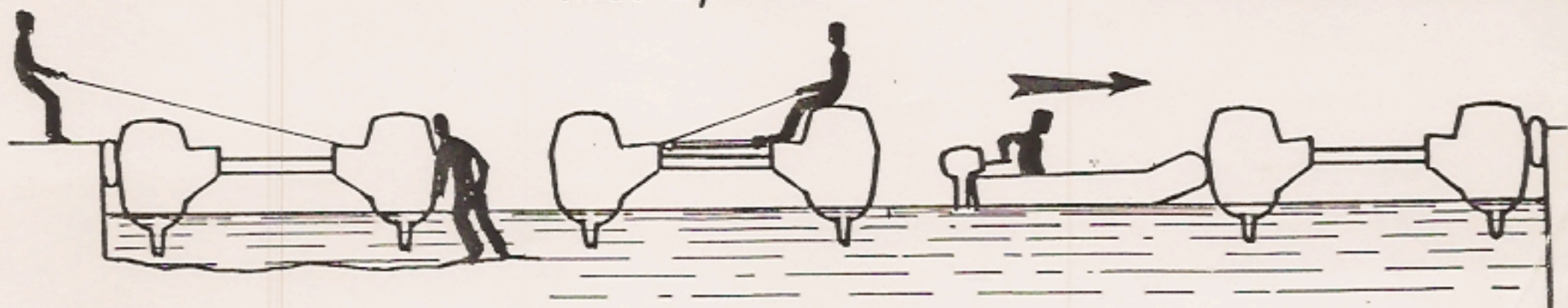
Ne négligez pas pour cette opération la même précaution que pour l'extension. Parafinez ou savonnez les tubes de liaison après dégagement du plancher. Démontez goupilles et plaques de serrage intérieur.

Plusieurs méthodes sont possibles suivant la situation comme l'indique les différents croquis de la figure 4.

FIGURE 4

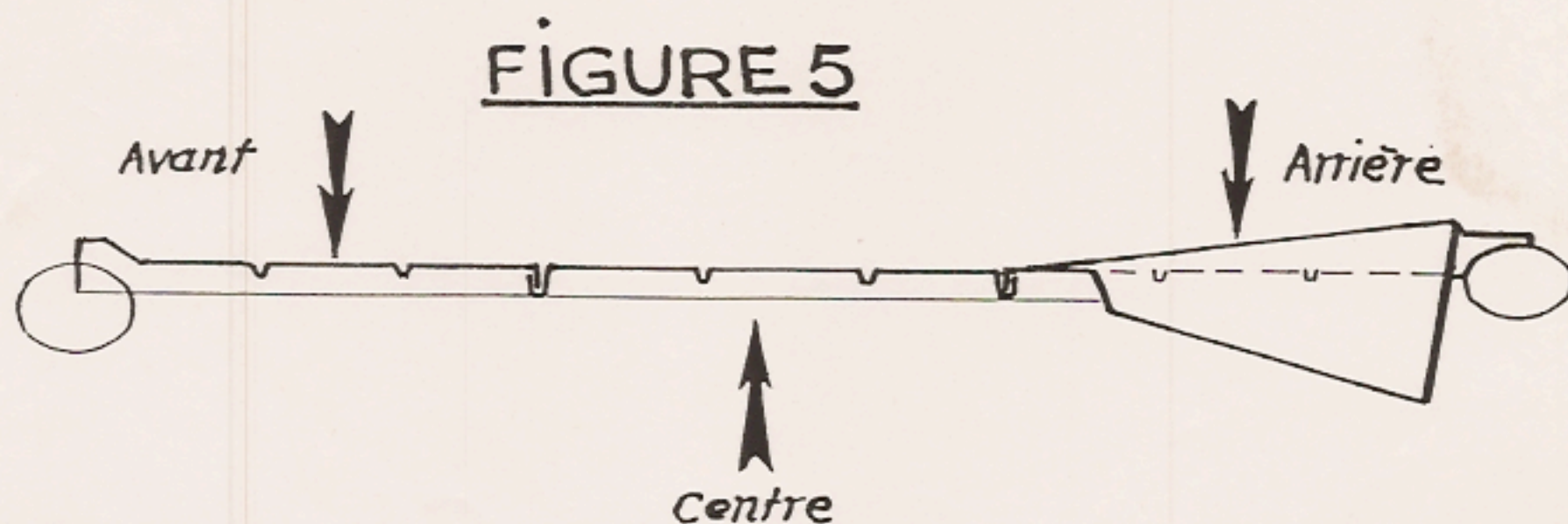
Avec 2 palans

Avec annexe et moteur



Faible tirant d'eau

POSE PLANCHER DE COCKPIT



Comme indiqué sur la figure 5, les 3 parties du plancher s'emboîtent dans des gouttières correspondantes. La partie centrale reçoit les 2 autres. Il convient donc de la placer en premier sur les rebords des coques entre les perçages. Il n'y a pas de sens particulier. Cette partie n'est pas boulonnée mais se maintient en place grâce aux deux autres.

Si les coques sont bien écartées, il n'y a aucune difficulté pour les mettre en place.

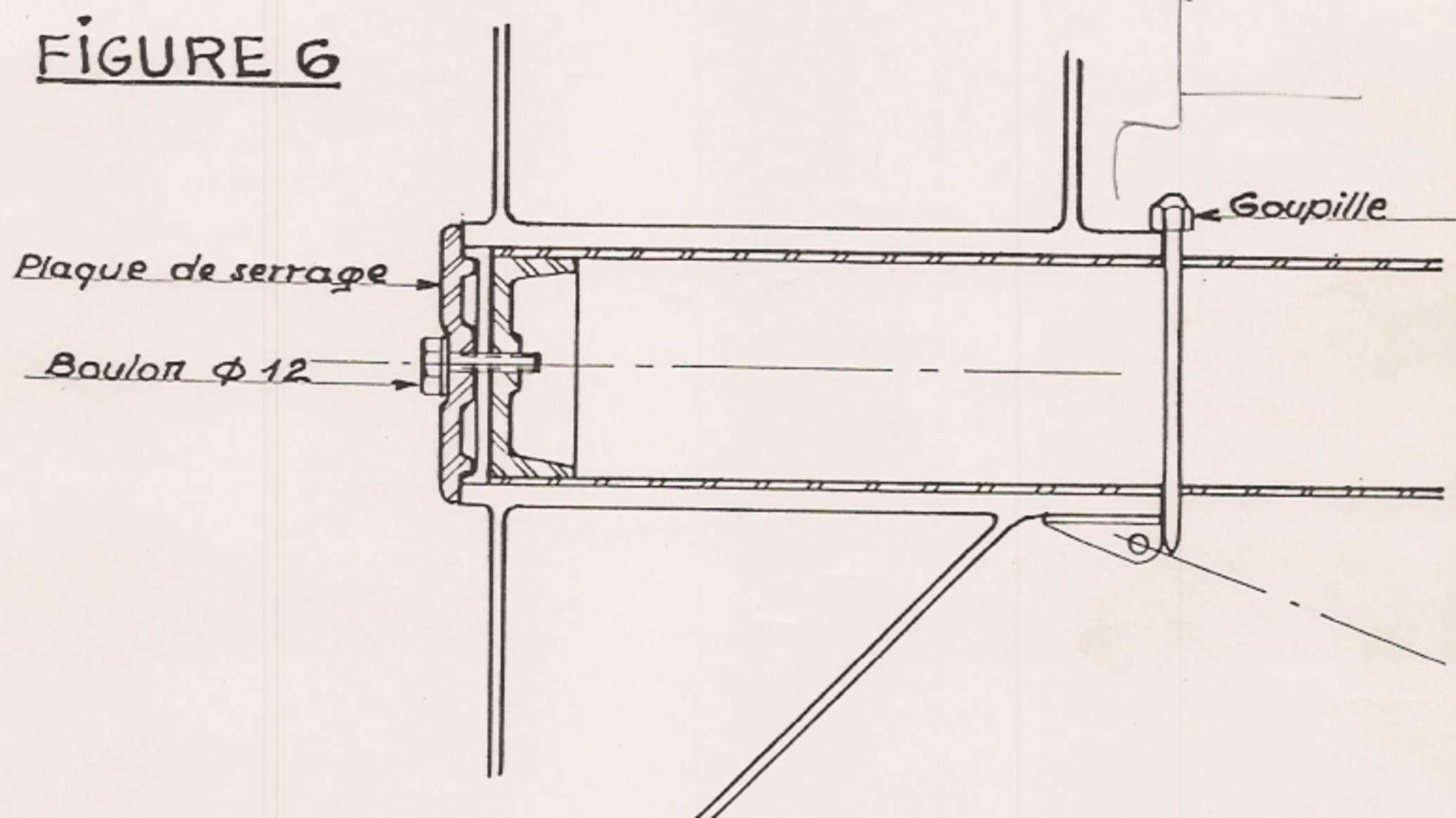
Le boulonnage des plaques doit tout d'abord se faire sur un côté. Il convient de repérer et de juxtaposer les trous de fixation afin de les faire coïncider parfaitement.

Placez les 4 boulons à la main et n'insistez pas à la clef, s'ils deviennent anormalement durs. C'est que les plaques ne sont pas correctement à leur place. Terminez le serrage avec une clef à tube ou clef plate de 13.

Avant de poser les boulons de l'autre côté, ramenez les coques l'une vers l'autre en vissant les boulons des plaques de serrage intérieur avec une clef à tube de 19.

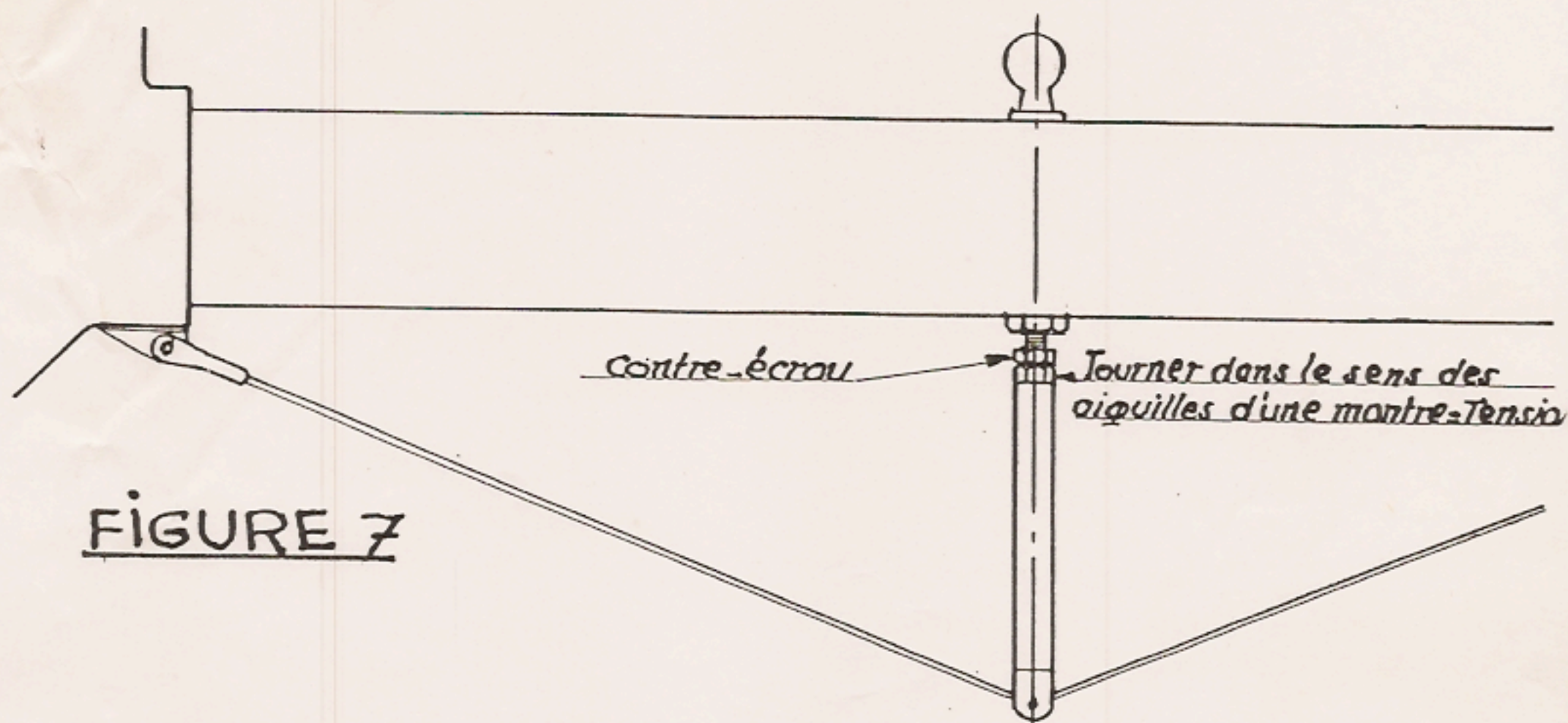
Attention, si vous avez une traverse AV (option), il convient de la mettre en place avant d'effectuer ce serrage. Les boulons aux extrémités se mettent en place après ce serrage.

Lorsque les coques sont serrées, les trous de fixation de l'autre côté du plancher doivent apparaître et coïncider. Surveillez dans cette opération la position des goupilles qui doivent être placées comme indiqué sur la figure 6



N'oubliez pas le boulon du plancher AR sur le tube de liaison.

POSE MARTINGALE



La martingale est le renfort sous le pied de mât composé d'un câble et d'un tube. Ce tube est implanté sur une ferrure qui, en se dévissant provoque un allongement et par le fait, une tension du câble.

Pour le montage, il convient donc de visser cette ferrure à fond et de placer le tube avec son embout maintenu par le câble. (Longueur 1m70 \varnothing 7). Lorsque les embouts du câble sont fixés avec axes et goupilles, dévissez la ferrure jusqu'à obtenir la tension du câble et bloquez le contre-écrou.

POSE BARRE D'ECOUTE

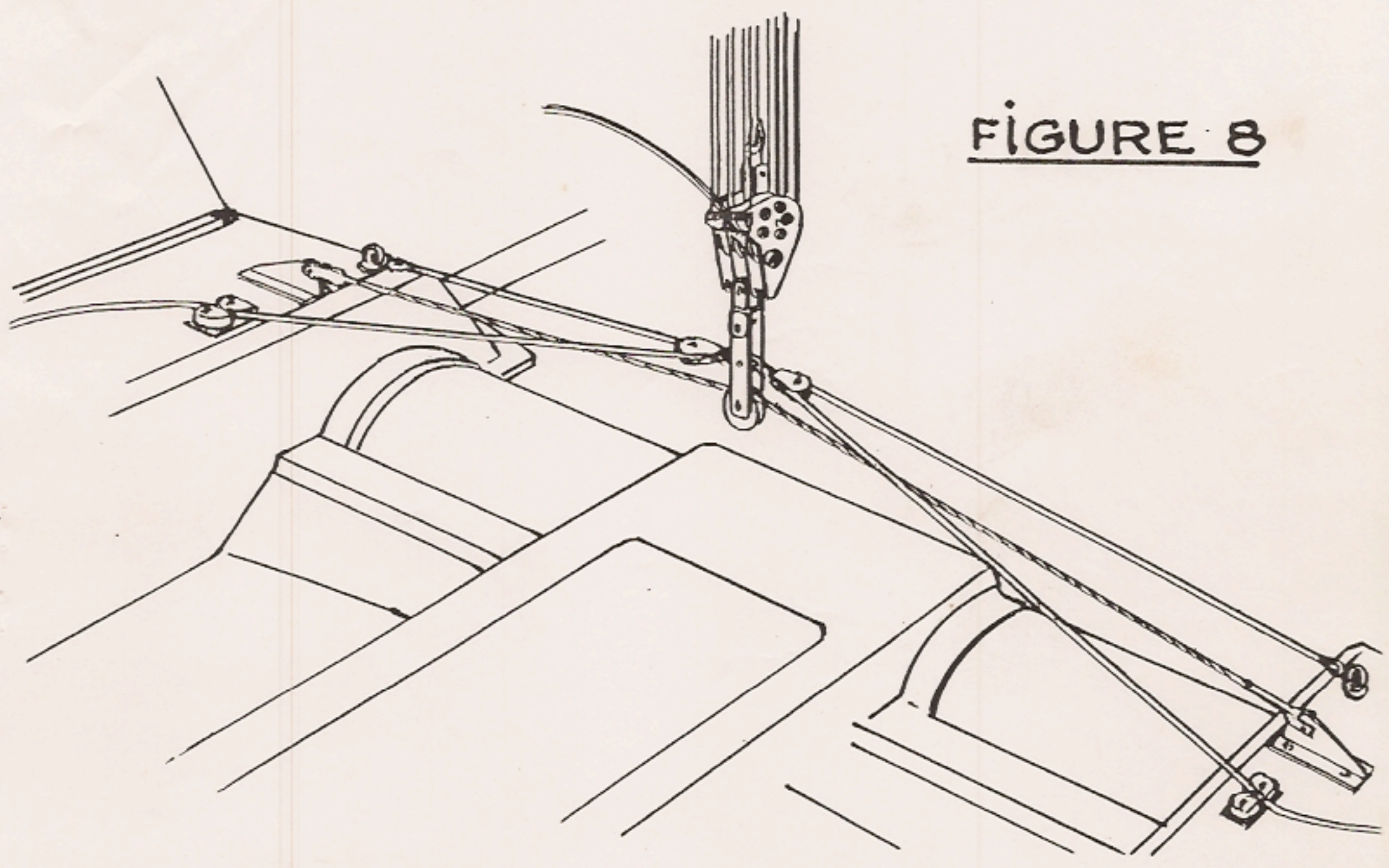
Le câble de barre d'écoute se place avec axes et goupilles sur les platines à oeil. (voir Fig.8) longueur 1,65 m \varnothing 6.

Le chariot de barre d'écoute se démonte pour passer le câble sur le réa.

Les 2 cordages de commande du chariot se frappent donc sur les pitons à oeil, passent par les poulies du chariot pour revenir sur les taquets coinçeurs.

Lors du resserrage éventuel des coques cette barre d'écoute n'a pas à être démontée.

FIGURE 8



G R E E M E N T

Le gréement dormant est composé :
1°/ D'un losange qui doit être monté avant le dressage du mât. Il est inutile de la démonter au cours des transports. Veillez à ce que le mât ne soit pas cintré par une tension anormale des ridoirs.

2°/ D'un étai se prolongeant par un ridoir.

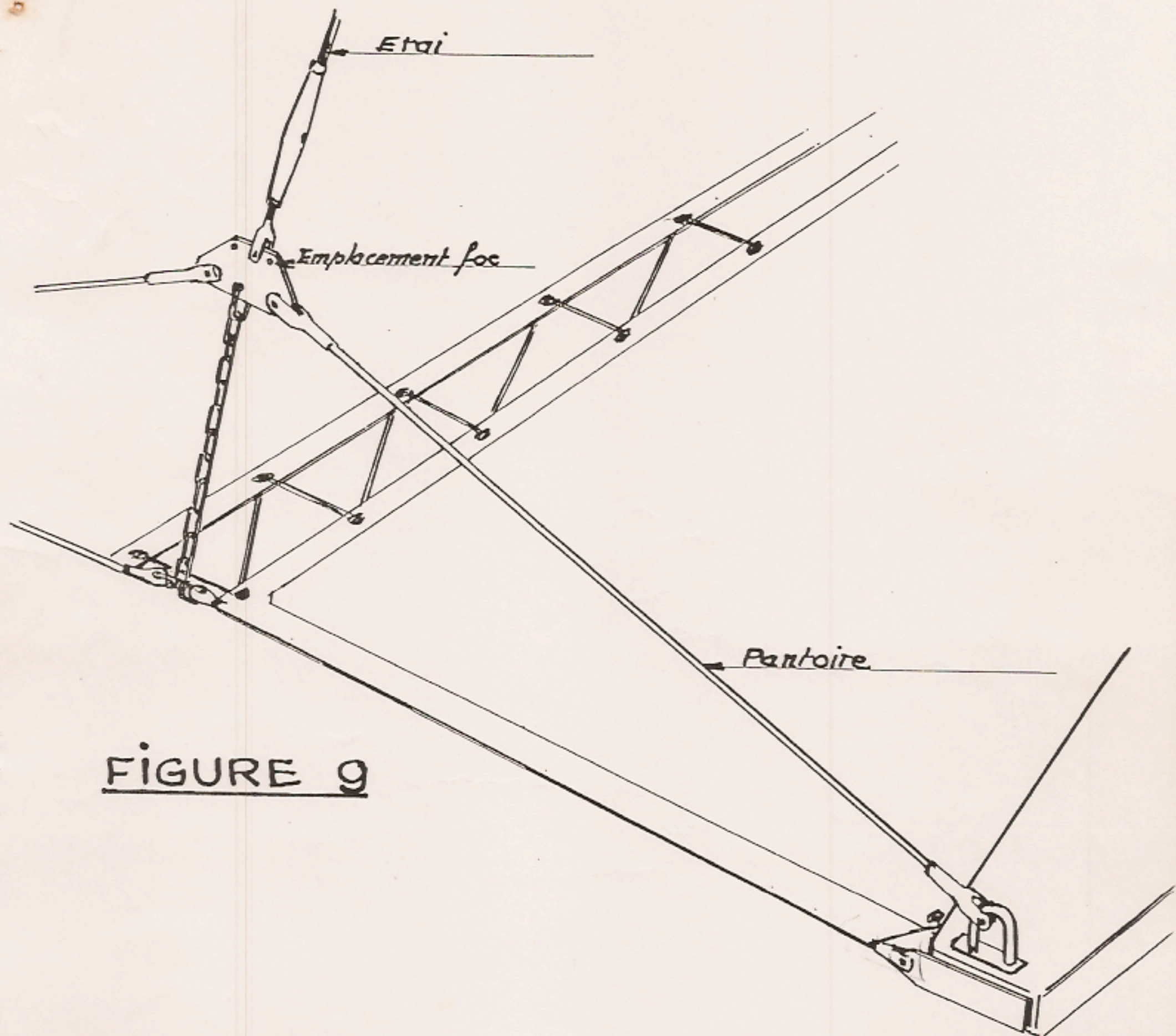


FIGURE 9

3°/ De deux pantoires fixées sur les 2 cadènes AV sur le dessus des 2 étraves. (Fig. 9), ces deux pantoires ainsi que le ridoir de l'étai se réunissant sur une platine trapézoïdale. Figure 9

4°/ De deux galhaubans dont les deux ridoirs se fixent sur les cadènes latérales.

DRESSAGE DU MAT

Si vous disposez d'une grue, nous vous conseillons de l'utiliser pour dresser votre mât.

C'est, en effet, la solution la plus simple.

Si vous n'avez pas cette possibilité, vous pouvez avec quelques précautions et une disposition particulière, dresser vous-même votre mât avec l'aide du palan de G'Voile. Dans cette solution, un tangon est nécessaire.

DRESSAGE DU MAT PAR GRUTAGE

Après son extension, placez votre EDEL CAT 26 contre le quai sous la grue. Le mât étant sur le quai, confectionnez un anneau de corde suffisamment solide pour qu'il puisse porter le poids du mât et du gréement comme indiqué sur la figure 10

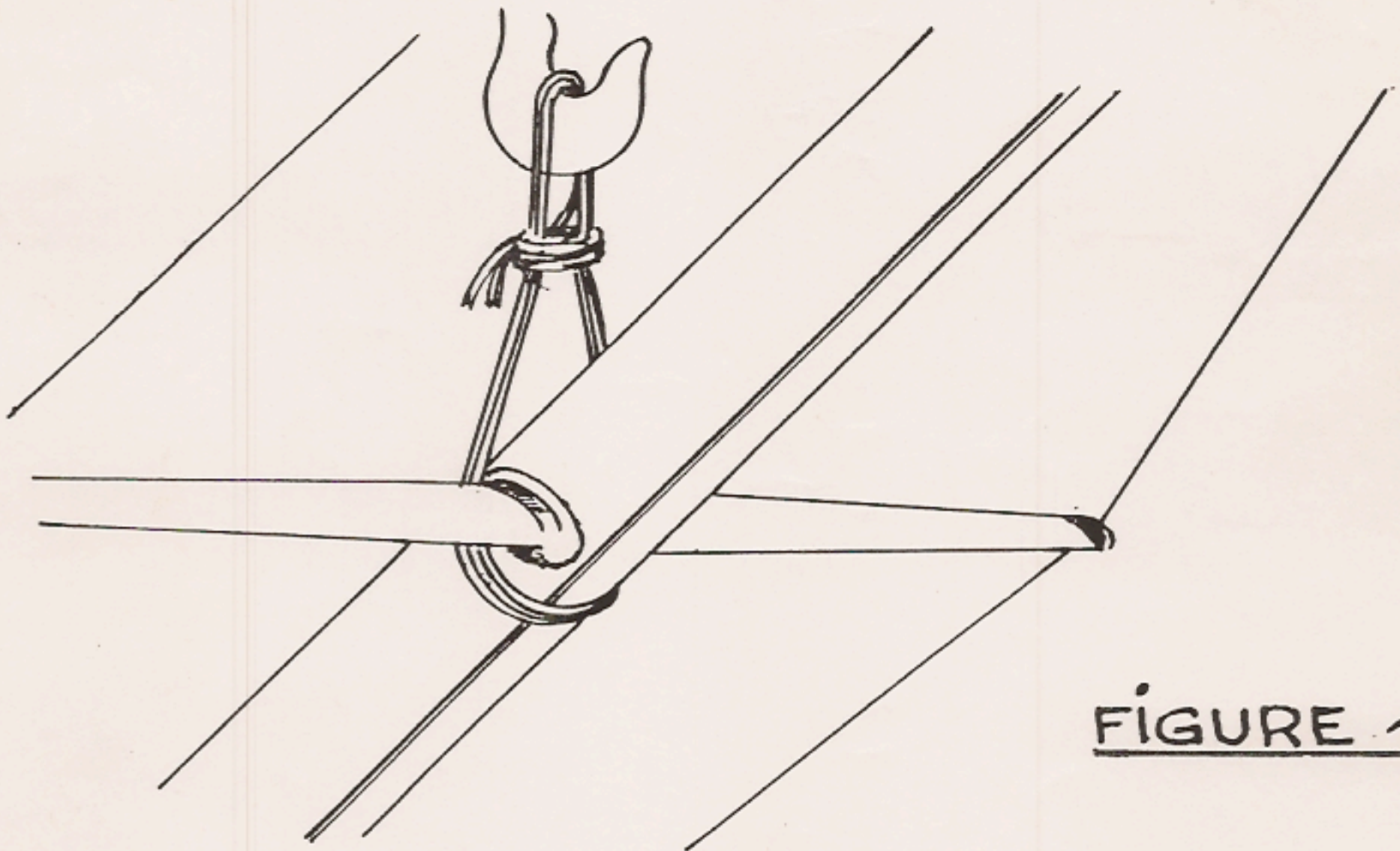


FIGURE 10

Dévissez les 3 ridoirs au maximum, (2 cm de filetage de part et d'autre dans la cage du ridoir) et enlevez axes et goupilles.

Posez les 2 pantoires AV reliées sur la platine trapézoïdale.

Lorsque haubans et drisses sont clairs, rassemblez toutes les extrêmités au pied du mât et faites le descendre en position verticale sur la rotule de pied de mât.

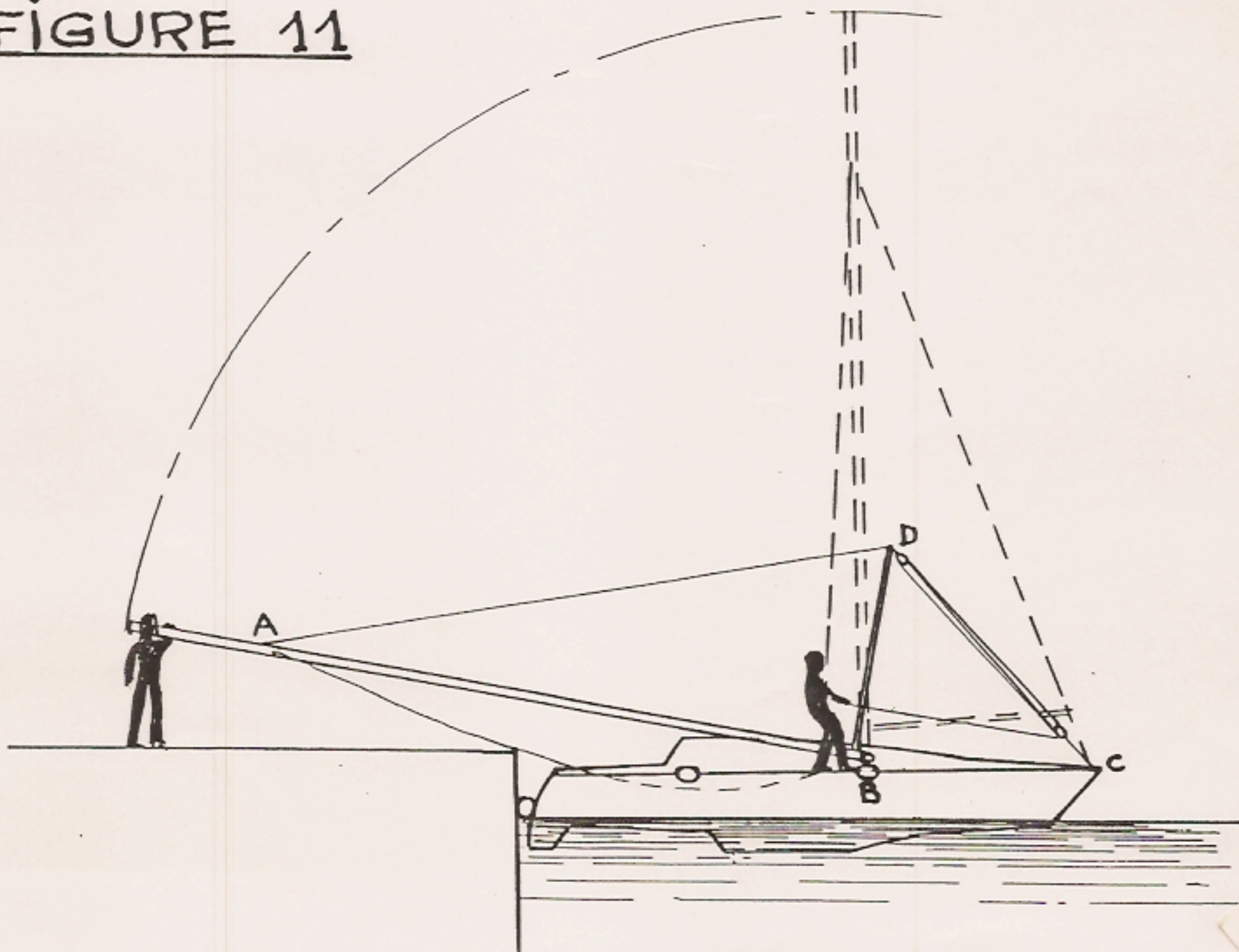
La position du mât a été prévue avec une légère quète sur l'AR et les trois ridoirs doivent être vissés de façon égale. Il est inutile de les tendre exagérément. Vous ne pouvez, en effet, obtenir sur un catamaran la même tension que sur un monocoque. (Voir options "traverse AV" et "bastaques".)

DRESSAGE DU MAT SANS GRUE

Dans cette opération, le problème principal réside dans le positionnement du mât couché sur l'AR, le pied étant fixé sur la rotule. En effet, le mât de près de 11mètres dépasse sur l'AR du bateau d'environ 7 mètres créant une pression importante sur la traverse AR s'il n'est pas soutenu à son extrêmité.

La méthode préconisée, le bateau étant sur la plage, sur plan incliné ou à quai est de le présenter par l'AR, comme indiqué sur la figure 11.

FIGURE 11



Comme vous pouvez en juger, le tangon est nécessaire sans quoi la tension serait beaucoup trop forte pour amorcer le dressage. (figure 11)

Il convient donc de mettre en place les 2 galhaubans et de placer le mât couché, le pied de mât sur la rotule, l'autre extrémité étant soutenue.

La ferrure de tangon étant coulissante tout le long du profil de mât, fixez-la le plus bas possible. Attachez l'étai sur l'extrémité du tangon (point D) suivi du palan de G'Voile qui, sur l'autre extrémité se fixe sur la platine trapézoïdale (point c).

La tension avec le palan entre D et C étant effectuée, dès que l'angle A B C est suffisant, le tangon doit se maintenir dressé.

Le mât doit donc arriver sans difficulté dans sa position verticale.

Les 2 haubans tirant sur l'AR, il n'y a aucun risque pour le mât en fin de course. Il convient donc de le maintenir dans sa position verticale par une simple poussée vers l'AV, le temps de fixer le ridoir de l'étai sur la platine trapézoïdale.

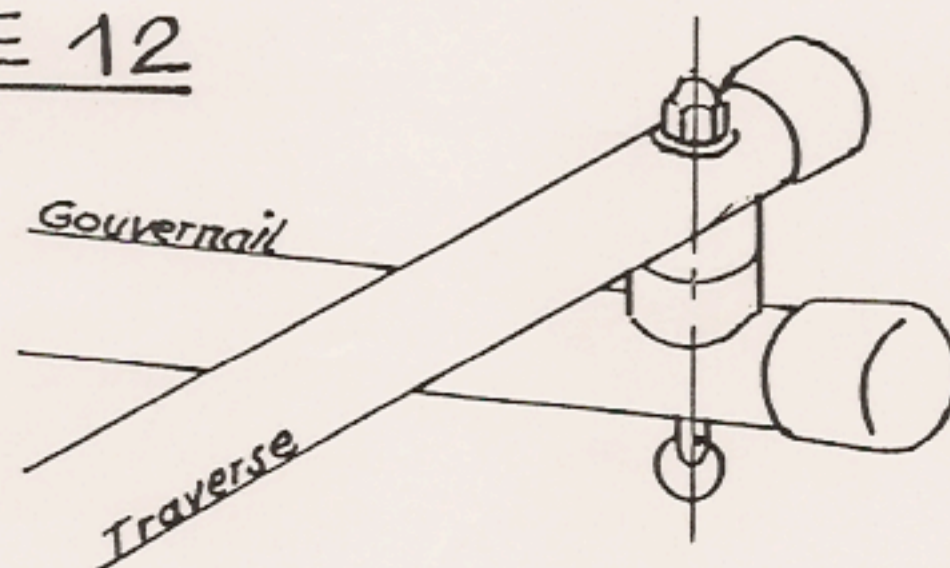
Pour la tension des haubans, se reporter au paragraphe précédent.

Le démontage est une opération rigoureusement inverse.

BARRE DE LIAISON GOUVERNAIS

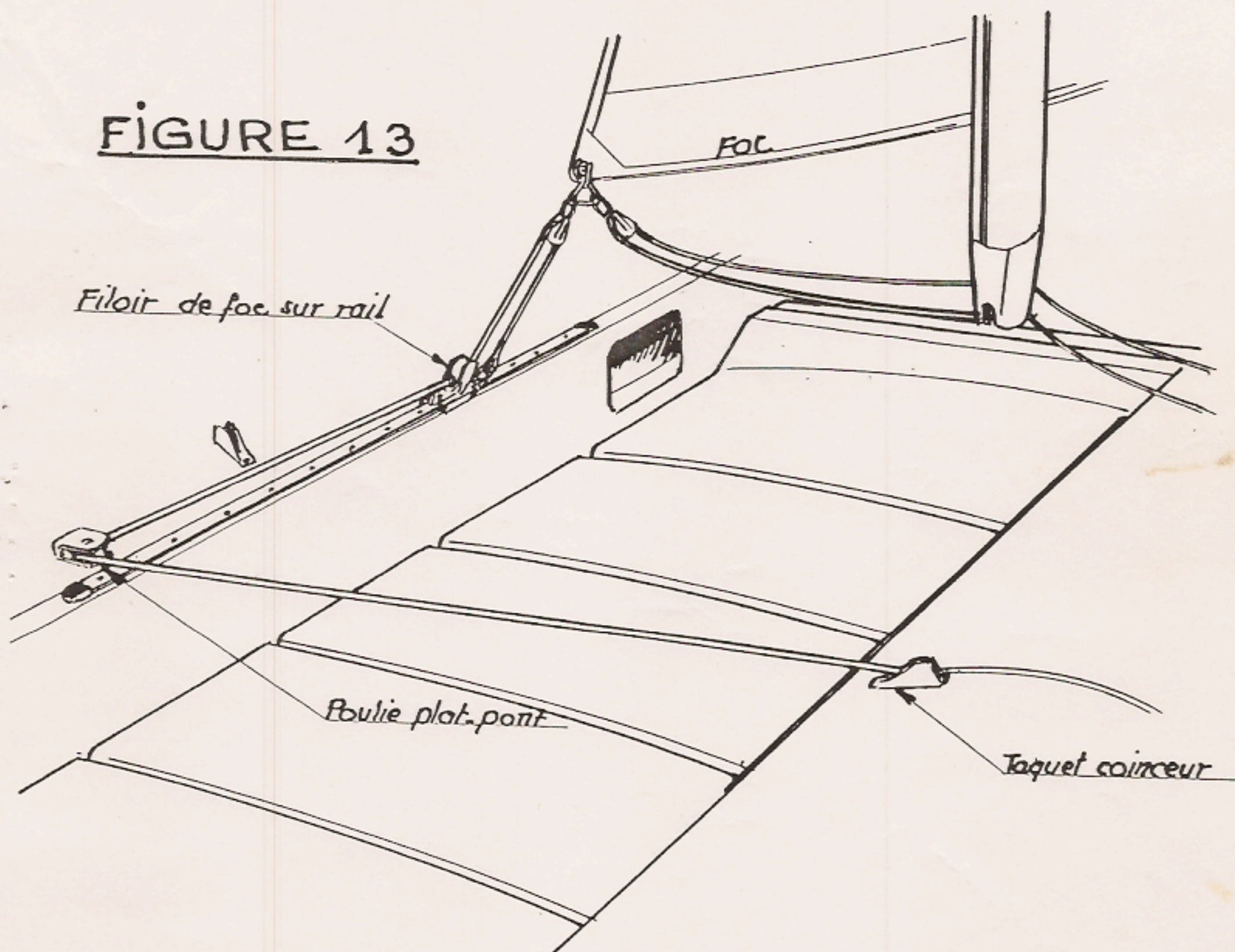
Comme indiqué sur la fig. 12, la barre de liaison vient par dessus les barres de gouvernails. Rien de particulier si ce n'est que ces pièces ne flottent pas et la perte de l'une d'elle pourrait handicaper toutes vos vacances.

FIGURE 12



ECOUTE DE FOC

Afin de simplifier les manoeuvres lors des virements de bord, l'écoute de foc est divisée en 2 parties, chacune formant un palan simple. Vous disposez donc pour ce montage de 2 poulies simples et manilles, frappées sur un triangle sur le point d'amure du foc. Comme indiqué sur la figure 13,



l'écoute est frappée sur la partie AV du filoir de foc sur rail, passe par une des 2 poulies du point d'amure de foc, revient sur le filoir de foc pour être renvoyée sur l'AR sur la poulie à plat-pont.

De là, l'écoute est bordée sur le taquet
coinceur en face, sur l'autre bord.

L'autre partie d'écoute passe naturellement
devant le mât pour effectuer le même circuit.

ECOUTE DE Gd' VOILE

L'ensemble du palan à 6 brins se monte, poulie
coinceuse sur le bas. (Fig. 8).

Rien de particulier au montage, mais lors de
l'utilisation de ce palan, vous devez expressement veiller
à ce que l'ensemble soit clair. Avec des écoutes neuves,
ce palan aura, en effet, une tendance à se toronner sur
lui-même, pouvant créer des difficultés à choquer sur
une survente.

N A V I G A T I O N

Votre E D E L C A T 26 est monté, les
voiles parées à envoyer. Notre notice devrait s'arrêter
là car il n'est pas dans notre intention de vous donner
des cours de navigation sur multicoques, d'autres l'ont
fait avant nous.

Il a toutefois paru nécessaire et même
indispensable à Sylvestre LANGEVIN, architecte naval,
de vous donner quelques directives que nous ne saurions
trop vous recommander de lire attentivement.



S. LANGEVIN

ARCHITECTE NAVAL I.F.A.N.

Bureau d'études techniques

Nous attirons l'attention des utilisateurs d'EDEL CAT 26 sur les points suivants:

- L'EDEL CAT 26 est avant tout un CATAMARAN de PETITE CROISIERE destiné à naviguer en 3ème Catégorie c'est-à-dire à moins de 60 miles nautiques d'un abri.
- Le propre des CATAMARANS est d'aller très vite à partir du près bon plein et cela avec une gîte insignifiante 4 à 5°, mais il faut être bien conscient du fait que lorsque la coque au vent décolle de l'eau, le couple de redressement chute brutalement.

En pratique cela veut dire que si la raideur à la toile d'un CATAMARAN est bien supérieure à celle d'un monocoque de même poids, elle chute très brutalement à partir du décollement de la coque au vent et même légèrement avant ce décollement, et cela ne se sent pas à la barre pour un barreur qui vient d'un monocoque.

- De plus, les CATAMARANS étant plus légers à volume intérieur égal, le rapport surface de Voilure est donc bien supérieur à celui d'un monocoque approxi-
déplacement mativement de même volume (environ 2 fois).
- Enfin, les vitesses atteintes au travers sont doubles par rapport à un monocoque de même longueur et les chocs des vagues sur une coque augmentent comme le carré de la vitesse.

Pour toutes ces raisons, les nouveaux utilisateurs d'un CATAMARAN doivent respecter impérativement les points suivants:

- S'habituer au CATAMARAN en eau abritée avant de faire des croisières en mer.
- Ne pas surtoiler un CATAMARAN en mer.
- Ne jamais mettre une écoute de Grand'Voile ou de Foc au taquet dès que le vent force (la force du vent maximum dans ce cas dépend des vagues, disons entre force 4 et force 5 environ).
- Se méfier des vagues par le travers ou qui soulèvent accidentellement une coque.
- Ne pas se laisser "griser" par la vitesse atteinte et la fausse impression de sécurité qui en découle.
- Par mer AR et vent AR se méfier de la descente de vague suivie d'un enfournement dans la vague suivante qui arrête brutalement le CATAMARAN et donne un couple de chavirage longitudinal ou diagonal très important.

Ces quelques considérations sont données pour permettre aux utilisateurs d'un EDEL CAT 26 de tirer le meilleur parti d'un CATAMARAN en mesurant tout le plaisir qu'il peut apporter.

Paris, le 13 Janvier 1984

S. LANGEVIN

ACCESSOIRES EDEL CAT 26

Listons alu néoprène (la paire)	.....
Panneaux Goïot (à la place des deux hublots avant)	.....
Trampoline (figure 14 et 15)	.....
Génois léger 18 m ²	.....
Tourmentin 3 m ² 30	.....
Enrouleur de foc	.....
Spinnaker 47 m ² (figure 14)	.....
Accastillage de spinnaker (figure 14)	.....
Tangon longueur 3 mètres	.....
Traverse avant (figure 15)	.....
Bastaques (figure 16)	.....
Tente de cockpit (figure 18)	.....
Coffres de pont (figure 17)	.....
Coffres arrière	.....
Coffres avant	.....
Remorque spéciale EDEL CAT 26 - 2 essieux - Frein inertie - Charge utile 1000 Kg - Treuil et galets de mise à l'eau	.....

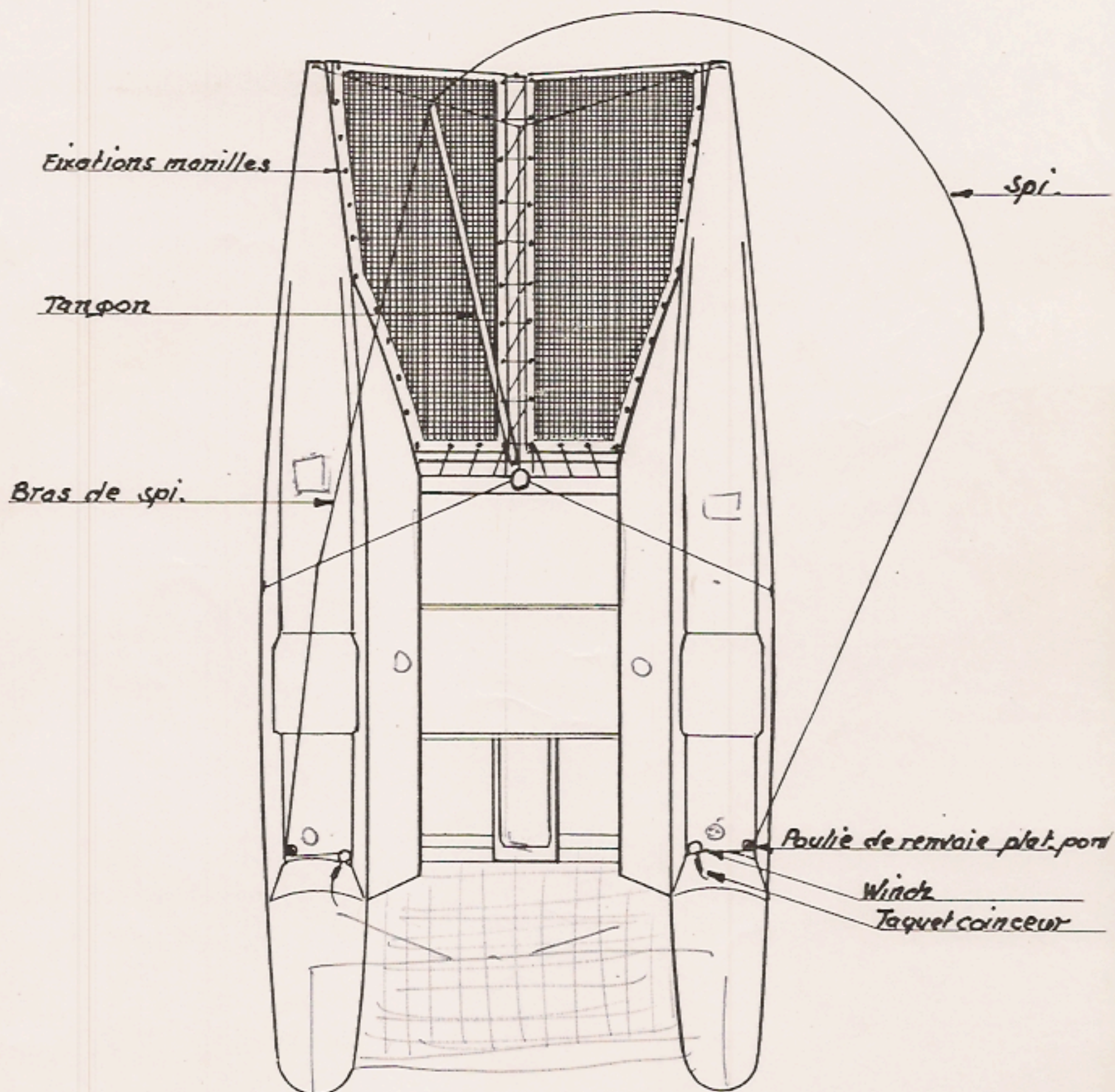
EDEL STRAT se réserve le droit de modifier les caractéristiques de ses modèles, prix et fournitures.

FIGURE 14

TRAMPOLINE - SPINNAKER

TRAMPOLINE

Réalisé en 2 parties tissus "Grille" de forte résistance.
Armé sur l'avant de 2 câbles. Les côtés sont fixés par
des manilles et la tension se fait par un lacage central
et arrière - Voir figure 15.



SPINNAKER.

Cette voile de 47 m² peut sur l'Edel Cat 26 être envoyée
sans tangon - Le tangon permet toutefois une meilleure
ouverture - Les 2 bras de spi sont rappelés sur l'arrière
sur une poulie plat. pont suivie d'un winch et d'un
taquet coin ceur - Voir figure 16.

FIGURE 15

TRAMPOLINE ET TRAVERSE AVANT

*Indépendante du trampoline
la traverse avant raidissant l'étai
est particulièrement conseillée pour une
meilleure utilisation de l'enrouleur de foc
fixation simple par 2 boulons sur 2 codènes*

FIGURE 16

- BASTAQUES -

*Recommandé pour tous ceux qui veulent obtenir
en compétition le maximum de rendement au près.
Attention - Les virements de bord nécessitent une
manœuvre supplémentaire - L'élargissement de la bastaque
utilise le winch de bras de spi pour effectuer sur
le polan une traction supplémentaire.*

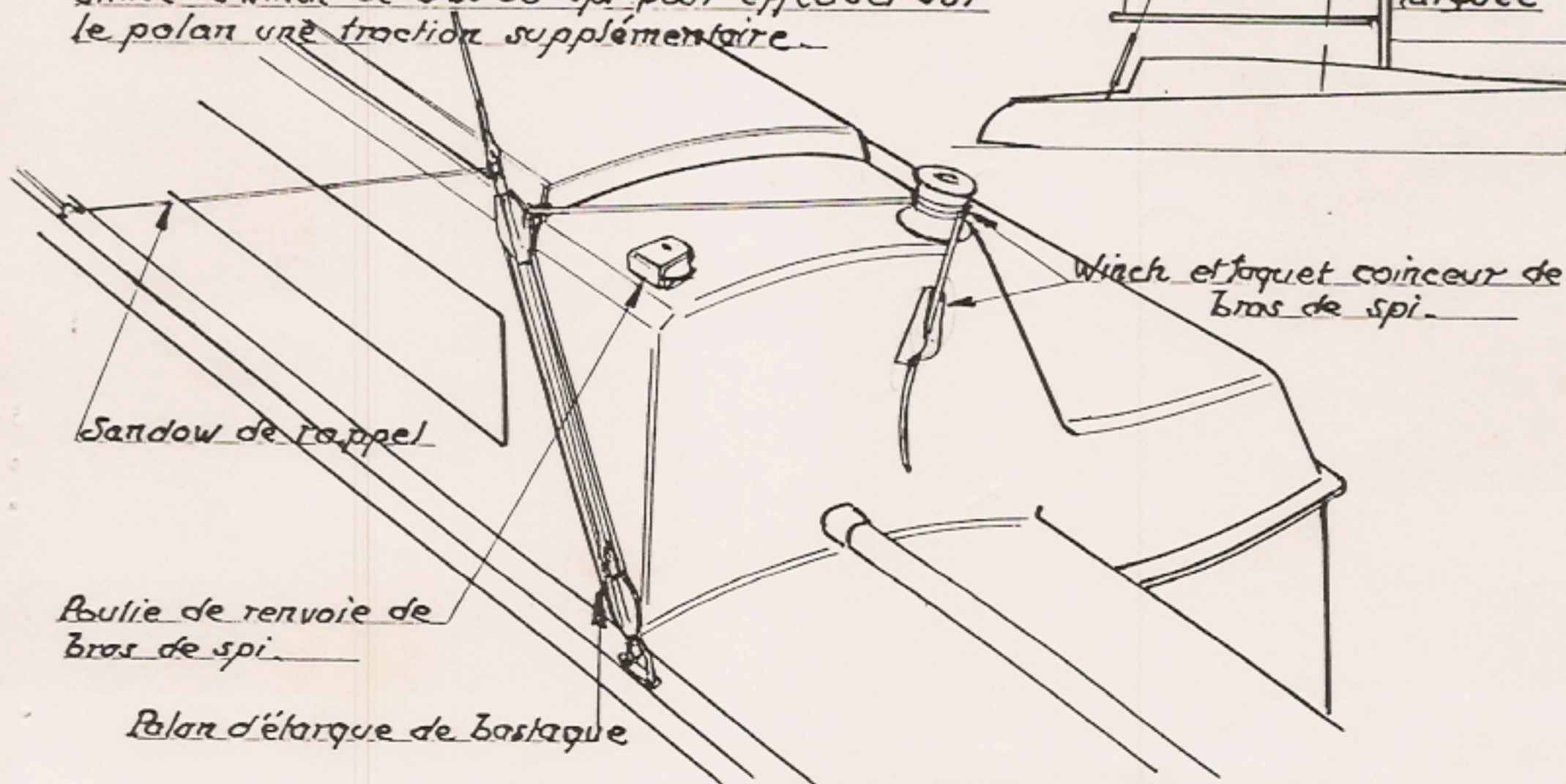
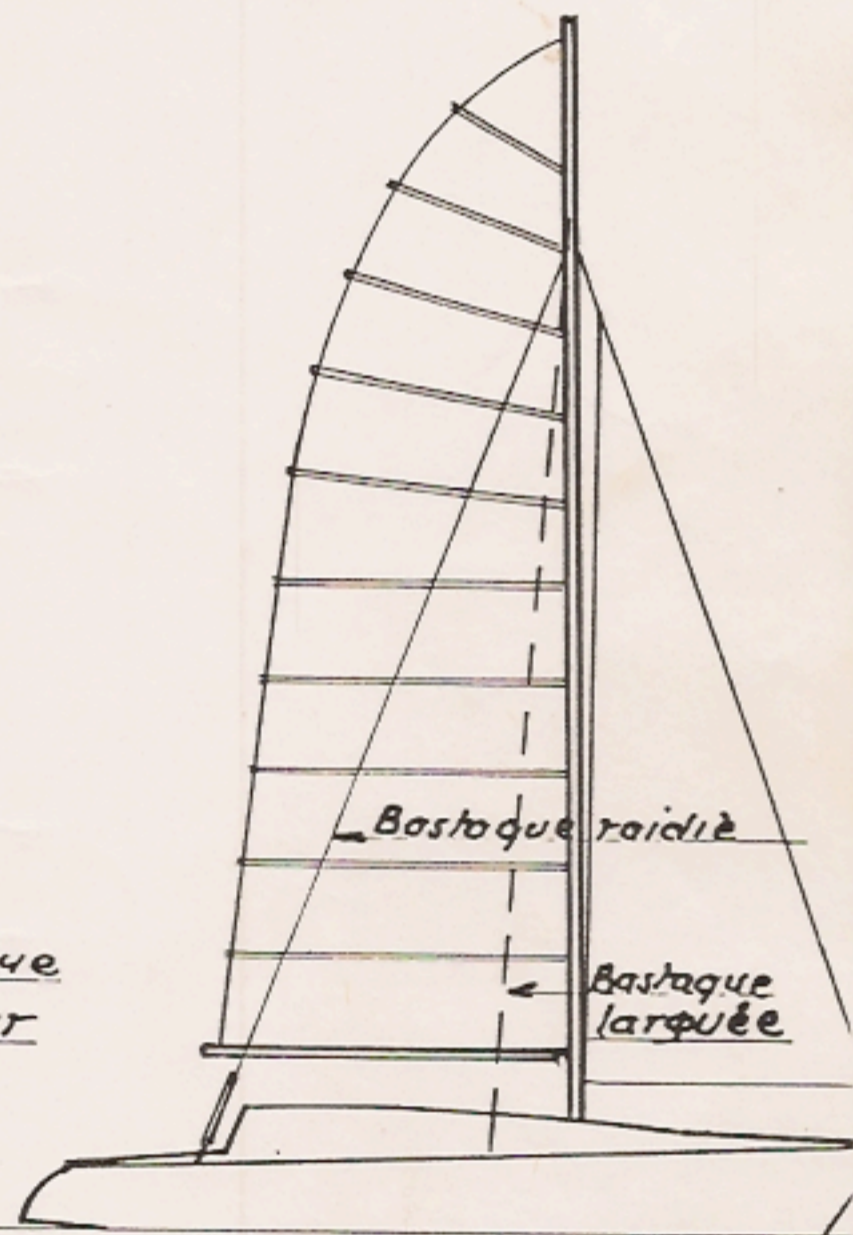
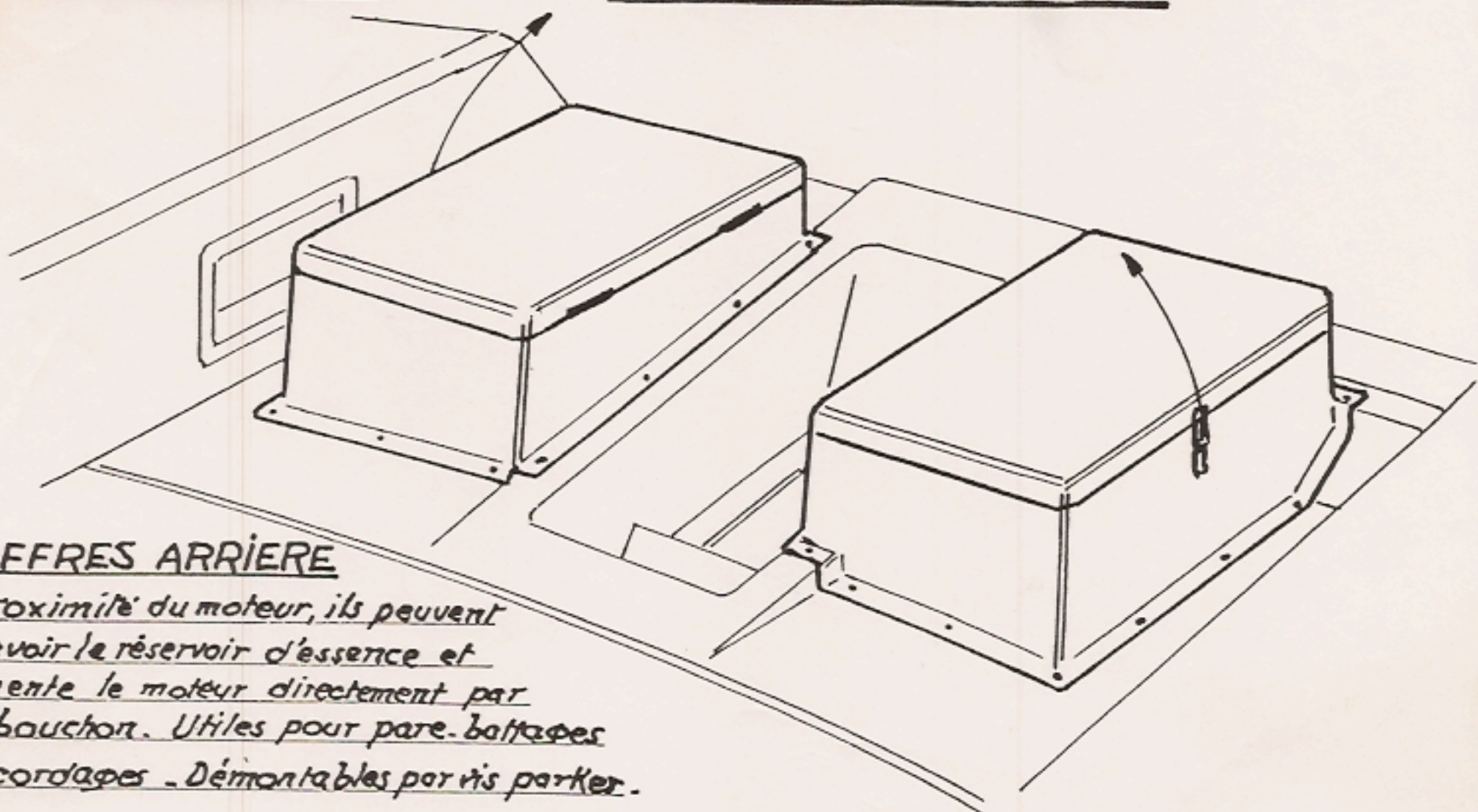
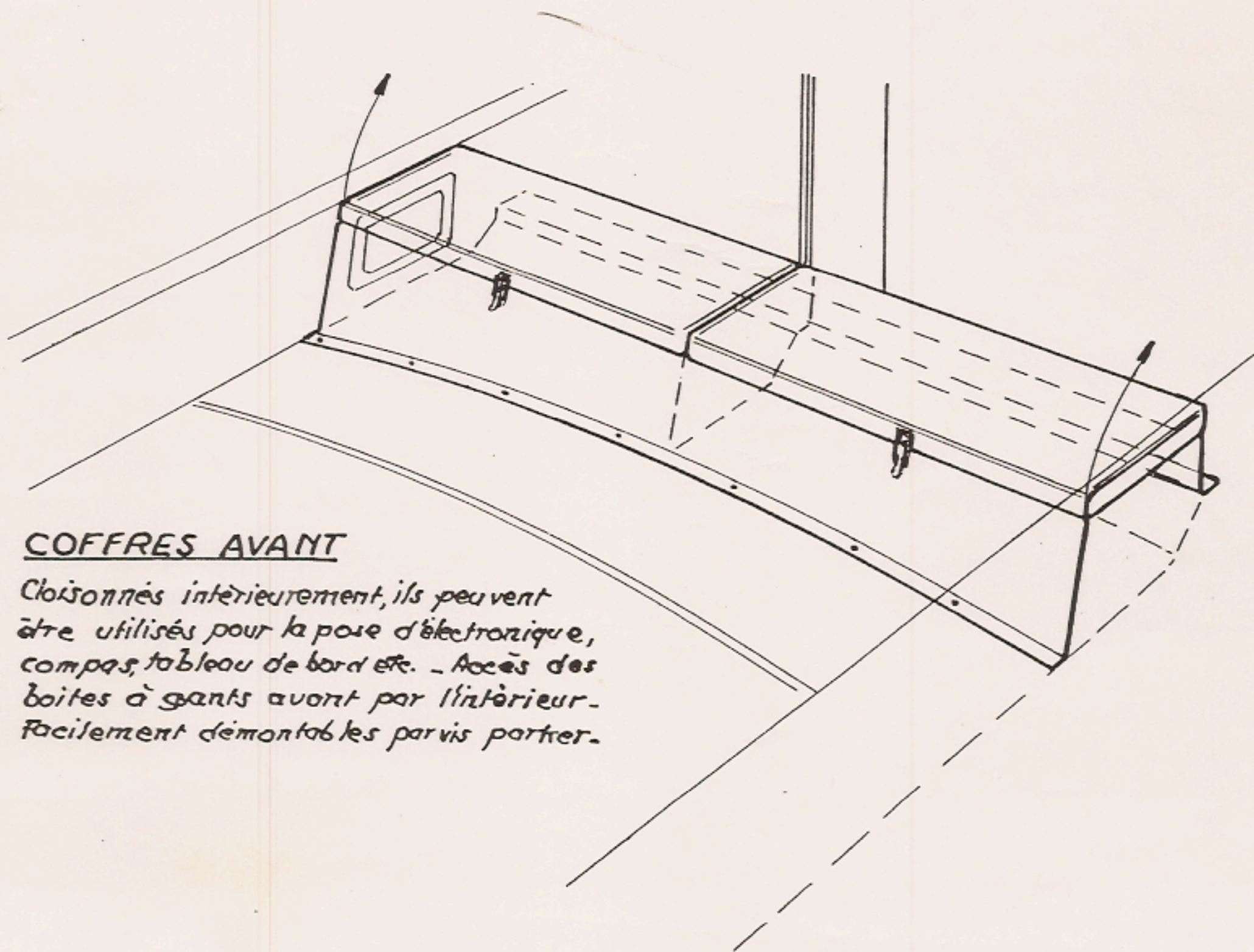


FIGURE 17COFFRES DE PONTCOFFRES ARRIERE

A proximité du moteur, ils peuvent recevoir le réservoir d'essence et alimenter le moteur directement par un bouchon. Utiles pour pare-battages et cordages. Démontables par vis pointer.

COFFRES AVANT

Cloisonnés intérieurement, ils peuvent être utilisés pour la pose d'électronique, compas, tableau de bord etc. - Accès des boîtes à gants avant par l'intérieur. Facilement démontables par vis pointer.

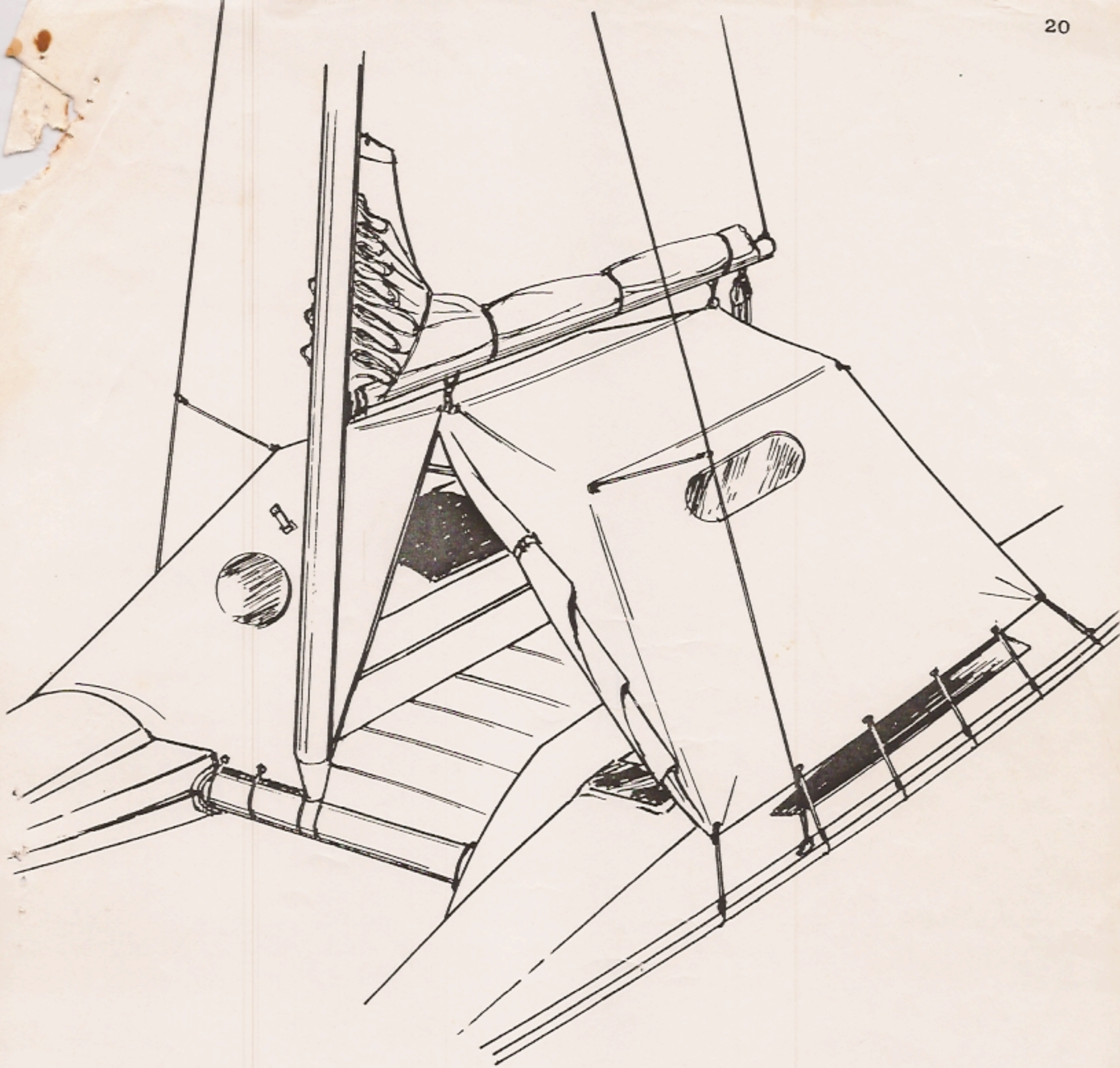


FIGURE 18 TENTE DE COCKPIT

Dimensions -

Largeur 3,50m - Longueur 2,80m - Hauteur intérieure 1,80m

Fermeture éclair avant et arrière - Lunettes sur les 4 panneaux -

Montage -

Etudiée pour un montage rapide, la tente est supportée en 2 points sous la bôme. Cette dernière, est coulissante sur le mât et se place à la hauteur correspondante. Elle est maintenue en position horizontale par la drisse de gd-voile. - Un cadre métallique formé de 4 longerons maintient le toit ouvert. Les côtés sont tendus par une série de sandows se crochant sous le plat bord. Les faces sont lacées sur les barres de liaison.