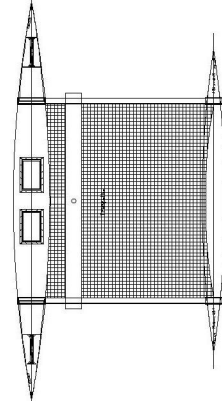


Sécurité

Lorsque le prao gîte, le gréement est incliné sous le vent et abaissé, et sa puissance diminue plus rapidement que le moment de redressement, contrairement aux autres multicoques où le gréement est levé dans les airs dès que le bateau s'incline. Ceci permet de pouvoir naviguer longuement avec le flotteur hors de l'eau sans chavirer.

Salamba est également totalement insubmersible, et il est possible de continuer à faire route avec une avarie majeure.

Les plans sont certifiés pour la catégorie C **CE** ce qui autorise une utilisation jusqu'en quatrième catégorie.



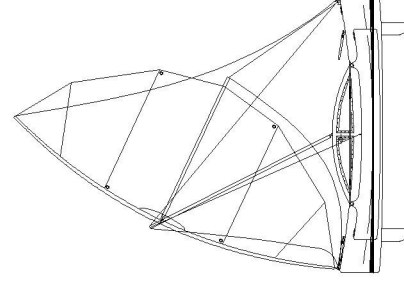
Plus de détails

Disponibilité

Des plans et des kits seront prochainement disponibles pour la construction amateur ou professionnelle de Salamba.

Caractéristiques

Longeur HT	5m90
Largeur HT	3m14
Déplacement vide	160 kg
Surface de voile	16m ²



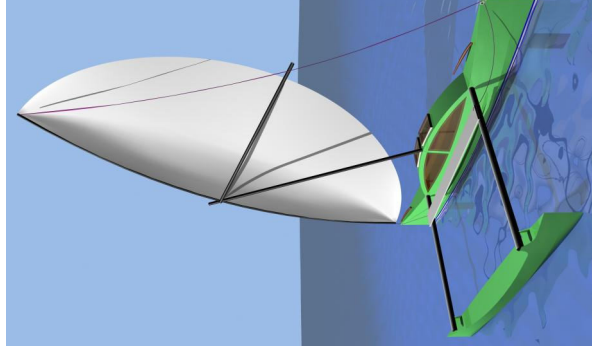
Marine Technologies Yacht Design *Architecture navale*

3, rue Bernard Layec
56870 Baden
www.marinetechs.com
T/F : 02 97 58 08 07
M : 06 71 11 80 52



SALAMBA

Un prao de raid pour la construction amateur.



Salamba

Salamba est un prao. Sa caractéristique la plus immédiatement apparente : il navigue en avant ou en arrière, il peut loffer ou abattre, mais ne vire jamais de bord.

Il y a deux types de praos : ceux avec la coque principale au vent, et ceux où elle est sous le vent. **Salamba** est du second type : le prao pacifique, ou prao volant.

Deux choses ont diminué en voile ces dernières années : l'une est la simplicité, l'autre le plaisir.

- Le prao volant est unique car sa performance n'est pas assurée par de la puissance brute.
- La plupart des contraintes dans le bateau peuvent être limitées au gréement et à un peu de compression dans les bras de liaison. Ces voiliers peuvent donc être construits plus légers que n'importe quel multicoque.
- Un prao volant peut garder le flotteur au dessus de l'eau pendant de longues périodes sans peur du chavirage (Oui, c'est vrai !)
- Ils n'aiment pas naviguer trop près du vent arrière. Un point à prendre en compte lors de la conception du gréement et du flotteur.
- Deux considérations très importantes lors de la conception d'un prao sont les plans anti-dérive (safrans et dérives) et le gréement et son centre d'effort.

Construction

La méthode de construction utilisée :

- Est la manière la plus **simple** de construire un bateau.
- Est la manière la plus **légère** de construire un bateau.
- Donne une structure très résistante qui peut être renforcée ponctuellement.
- Diminue la stratification au minimum
- Diminue l'enduit et le ponçage au minimum.
- Diminue le **temps** de construction au minimum
- La structure principale est également utilisée pour supporter les éléments d'emmenagements et accélérer la construction.
- Permet l'utilisation de matériaux avancés tels que fibres de carbone ou bon marché comme le contreplaqué.
- Peut être présentée en kit à coût réduit.

Conception

L'emplacement des plans anti-dérive (safrans et dérives) est conditionné par le type de gréement : son centre d'action peut être au centre, en avant du centre du bateau, ou en arrière du milieu du bateau.

Sur **Salamba**, il n'y a pas de dérive mais deux safrans qui peuvent à la fois créer une résistance à la dérive et contrôler le bateau. Que l'on navigue dans une direction ou dans l'autre.

Il y a plusieurs options :

- Un safran/dérive où le gouvernail est un volet dans le bord "extérieur" de la dérive, le tout pouvant être relevé dans un puits, ce qui bloque le safran et permet de l'utiliser comme dérive. (centre d'action en avant)
- La même chose ou les deux appendices restent abaissés et le safran avant peut être bloqué.(centre d'action au centre)
- Une dérive profond divisée horizontalement avec la partie basse rotative, pouvant être bloquée par relevage dans un puits (centre d'action en avant) ou par frein(centre d'action au centre).

Ces options et une douzaine d'autres peuvent être combinées avec d'autres appendices pour obtenir le résultat voulu.

A mon avis, la Rolls-Royce des dérives/safrans est un safran suspendu compensé et bien profilé à chaque extrémité de la coque. Il peut être relevé dans un puits, et, en position basse, peut tourner sur 360 degrés mais également être bloqué pour servir de plan anti-dérive pendant que l'autre sert à diriger le voilier.

C'est le système qui a été utilisé pour **Salamba**.