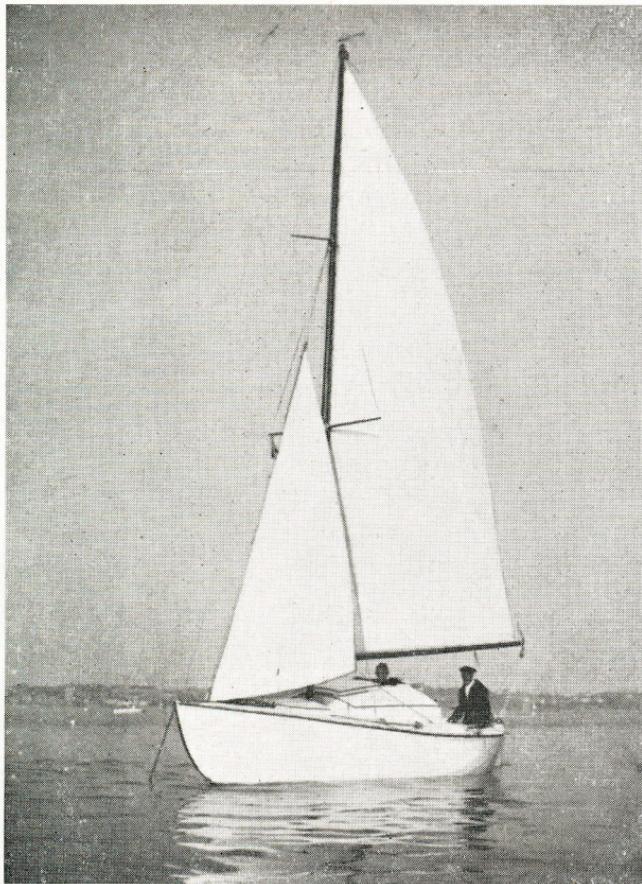


CONSTRUISEZ VOUS-MÊME

un voilier pour la mer

"GRONDIN"

Doris de Tourisme de 6 m. 60



"Grondin" du Docteur GUIBOURG (Rennes)

C

Combien d'amateurs de voile et de pêche en mer rêvent d'avoir leur bateau, et sont arrêtés par les prix vraiment prohibitifs auxquels sont montées les constructions navales par suite de l'application de la taxe de 25 % et de l'augmentation du prix de la main-d'œuvre.

Quand on pense qu'une coque de canoë nue de 4 m. 50 vaut 25.000 francs, on en reste pantois...

Et pourtant, si le **Grondin** n'est pas encore un bateau à la portée de toutes les bourses, il augmentera très sensiblement le nombre des amateurs de la voile, puisque son prix de revient est très certainement le plus bas pour un bateau de cette importance.

Partant du principe que : puisque nombre d'amateurs ont pu réussir à construire pour la rivière des sharpies, des canetons, etc..., il n'y a pas de raison pour que d'autres amateurs ne puissent arriver à construire **un bateau de mer spécialement conçu pour cela**; MM. Sergent et Herbulot, architectes navals sont parvenus à mettre au point une coque qui permet de résoudre le problème dans les meilleures conditions possibles.

D'autant qu'ils ont pensé également que ce bateau destiné en principe à des sportifs ne nécessitait pas des aménagements dispendieux, et que le camping pouvait se pratiquer aussi bien à bord d'un bateau, à l'abri d'un taud passé en travers de la bôme, que dans une verte prairie.

La première donnée a été :

Construction économique et facile, d'où les formes très simples de la coque, dont la silhouette générale dérive de celle du doris ou de la bette marseillaise. Les bordés sont tous semblables pour éviter le brochage, toujours délicat et difficile à réaliser; la râblure si malaisée à tracer et à faire a été supprimée; le petit tableau arrière s'ajuste facilement et, pour simplifier encore, l'étrave est tracée de manière à suivre la courbe naturelle des bordés; **enfin, point important, il est absolument inutile de mouiller ou d'étuver les bordés** pour les mettre en place.

Pour ce qui est de la **sécurité** et de la **bonne tenue à la mer**, conditions indispensables, la largeur au maître-bau donne une grande stabilité de formes, stabilité qui s'accentue avec la gîte d'ailleurs assez faible par suite de l'élévation de la muraille. Un lest de

200 kilos est de plus prévu pour compléter cette stabilité de formes.

L'avant est bien défendu, la légèreté (1 tonne) et la grande réserve de flottabilité permettent au Grondin de se défendre en souplesse contre la mer, et en font un bateau sec, capable d'encaisser un assez fort coup de vent d'été, sans mettre l'équipage en péril.

D'ailleurs, les « Grondins » construits à ce jour (45 à l'eau, 98 en construction en un an) ont tous étonné leurs propriétaires par leur tenue à la mer.

Leur passage dans l'eau et leur maniabilité en font des bateaux rapides, agréables à piloter et sûrs.

L'une des idées les plus remarquables des architectes a été de prévoir une **coque de type unique**, avec différentes solutions pour le gréement, les dérives, les aménagements. De sorte que chacun suivant ses goûts, suivant les conditions d'emploi, ou même, cela arrive si souvent, suivant ses idées préconçues, peut choisir entre **32 solutions au choix**.

Il y a par exemple **deux types de voilure** : Marconi, avec mât de 9 mètres de haut, ou Houari avec mât

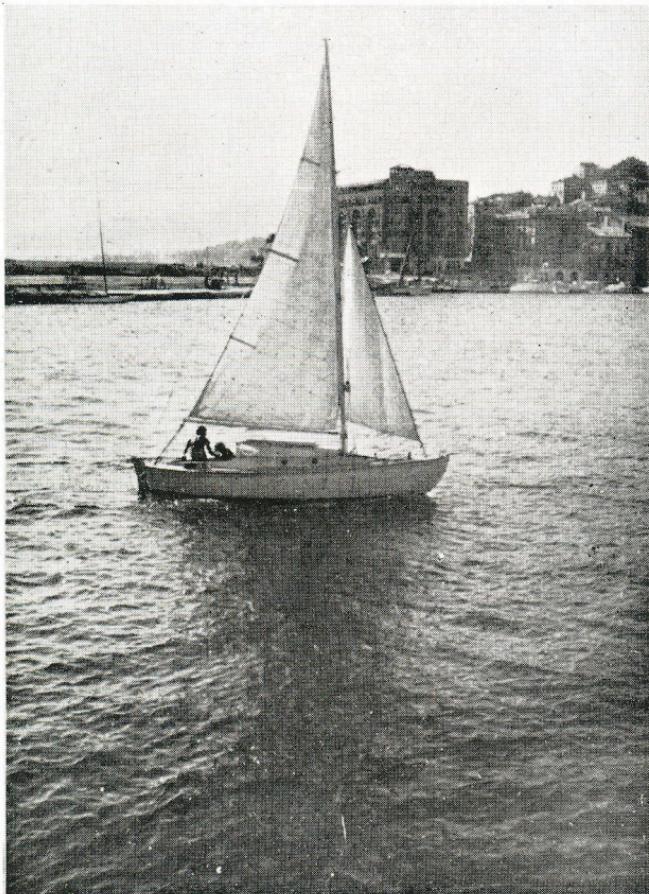


Grondin Houari "NÉMÉSIS" N° 27, à M. Charles VIAUD

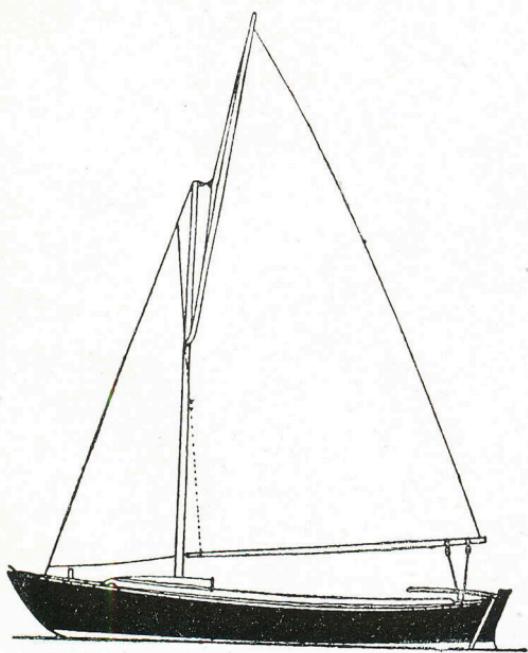
de 6 m. 50, mais la surface de la voilure est la même dans les deux cas (18 m. 50); surface qui donne un bateau assez vite et marchant même par faible brise.

Certains même trouveront peut-être que la surface de voilure est un peu élevée, mais sur un pur voilier, il faut avoir de la toile pour avancer par brise légère, sous peine de se mettre au plein, et ne pas hésiter à crocher des ris si le vent vient à forcer.

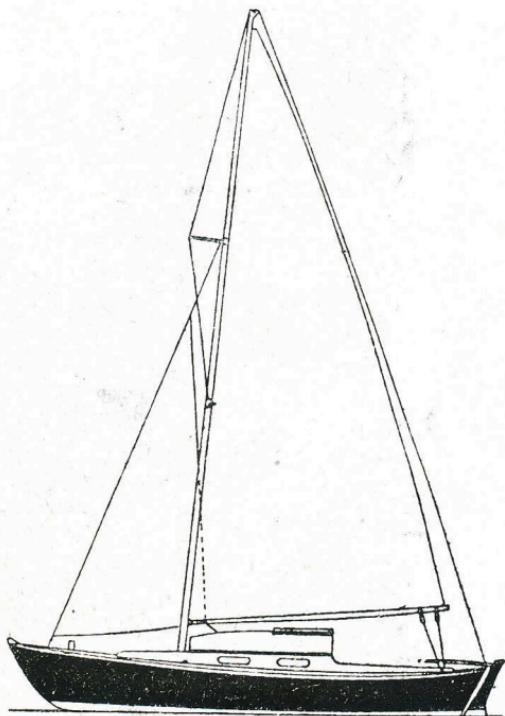
Pour les **dérives**, on a prévu **quatre solutions** : la dérive sabre, qui a l'avantage d'éviter de couper les couples; la dérive pivotante du type classique, un fin haut donnant un tirant d'eau de 0,90, un fin bas donnant seulement 0,60 de tirant d'eau.



Grondin Houari à M. FRENÉT (Vannes)



GRÉEMENT HOUARI

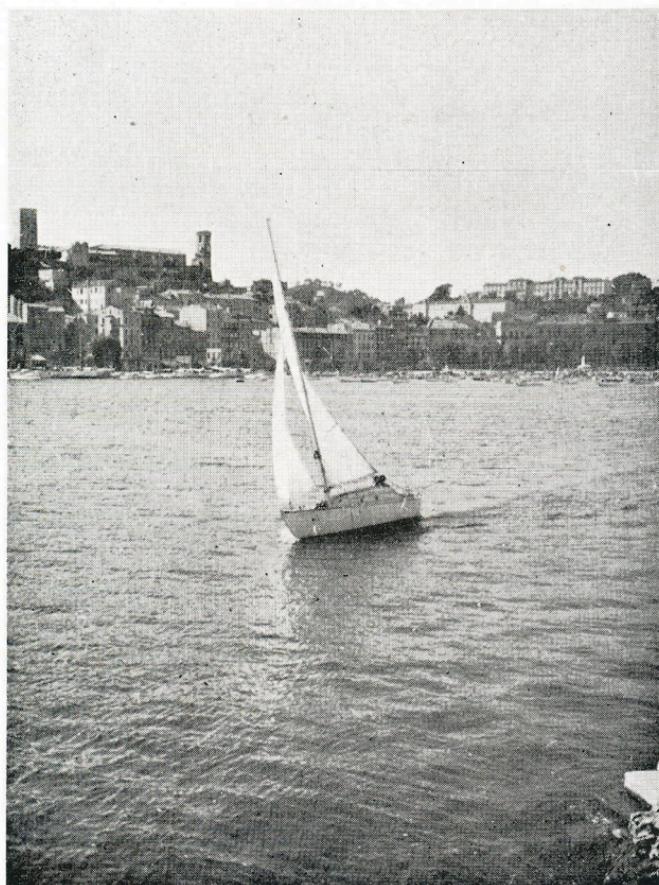


GRÉEMENT MARCONI

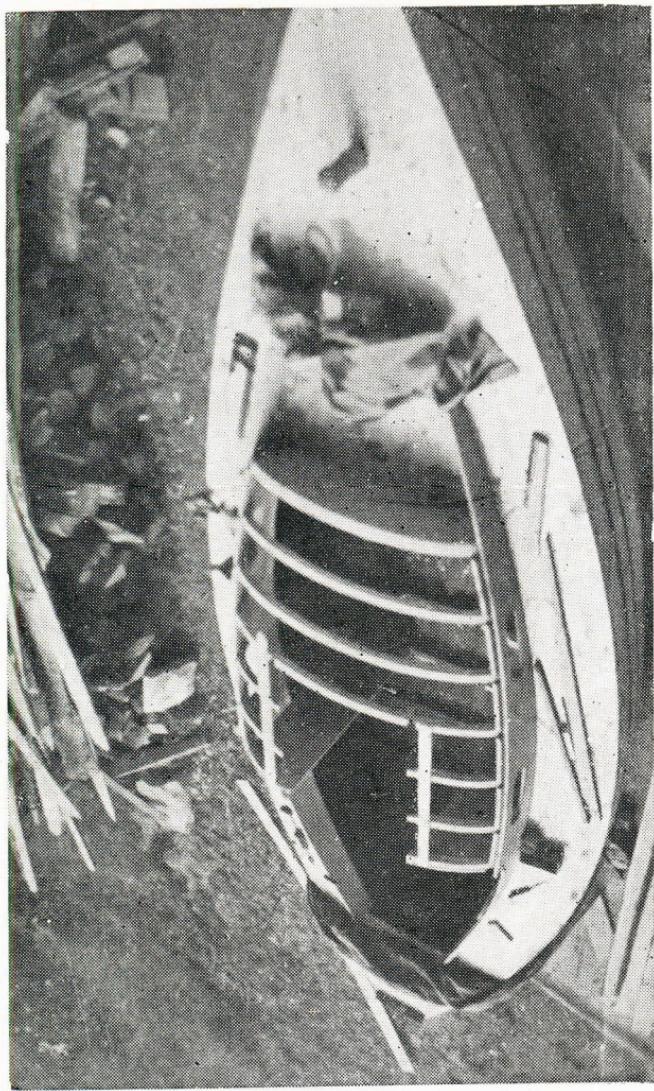
Les **dispositions d'aménagement** sont également **variables**, allant du simple pontage avant à la véritable cabine avec 2 cadres et une hauteur de 1 m. 20 sous barrots, en passant par un petit roof de 1 mètre de long qui peut être placé en avant ou en arrière du mât, afin de donner plus ou moins de place dans le cockpit, ce qui peut intéresser les pêcheurs.

On peut d'ailleurs, pour faciliter les manœuvres, monter soit un moteur hors-bord dans un puits sous le coqueron arrière, soit poser un petit moteur fixe de 3 à 4 CV.

Terminons cet exposé en disant que la **question esthétique** n'a pas été perdue de vue par les architectes, loin de là, et qu'ils ont sorti un bateau **extrêmement élégant** qui, grâce à son bouchain immergé, donne complètement l'illusion d'un bateau en formes.



Grondin Marconi de M. GRANDURY, à Cannes



Grondin de M. GAT (en construction)

Voici d'ailleurs les principales caractéristiques du Grondin :

Longueur totale	6 m. 60
Longueur à la flottaison	5 m. 50
Largeur maximum au bau	2 m. 20
Largeur à la flottaison	1 m. 85
Tirant d'eau coque	0 m. 25
Franc-bord minimum	0 m. 55

Mais, direz-vous, comment entreprendre une semblable construction? Il faut des vis, des pointes, du bois, etc..., je sais bien manier quelque peu la scie et le rabot, mais m'embarquer dans une semblable aventure?

C'est là où l'Association Française des Propriétaires de Grondins intervient. Cette Société a pour but, avant de grouper les propriétaires de bateaux, de leur **faciliter par tous les moyens la construction**, en particulier par le truchement d'une véritable **coopérative d'achats**, et le programme réalisé est déjà très vaste.

Tout d'abord, l'A. F. P. G. s'est entendue avec le journal **Le Yacht**, 55, rue de Châteaudun, pour l'édition des plans qui comprennent 13 feuilles et une soixantaine de dessins :

1 plan de formes au 1/10^e.

2 plans **grandeur d'exécution** des membres et du barrotage. (Ceci pour éviter d'avoir à faire le tracé en salle, opération longue, difficile et semée d'embûches).

1 plan **grandeur d'exécution** pour l'étrave, la contre-étrave, le brion, le tableau et la courbe de tableau.

1 plan de charpente, fin de 0,60, au 1/10^e.

1 plan de charpente, fin 0,90 au 1/10^e.

1 plan de charpente, dérive pivotante, au 1/10^e.

1 plan de charpente, dérive couteau, au 1/10^e

(avec 4 formes différentes de roofs).

1 plan d'espars et gréement houari au 1/10^e.

1 plan d'espars et gréement marconi au 1/10^e.

1 plan de voilure marconi et houari au 1/10^e.

1 plan de ferrures en grandeur et au 1/10^e.

1 plan débit des bordés au 1/10^e.

1 plan gréement courant au 1/10^e.

1 plan puits de dérive et jumelles de mât au 1/10^e.

1 plan de bêquilles.

1 devis d'échantillonnage et débit de bois.

2 notes de construction.

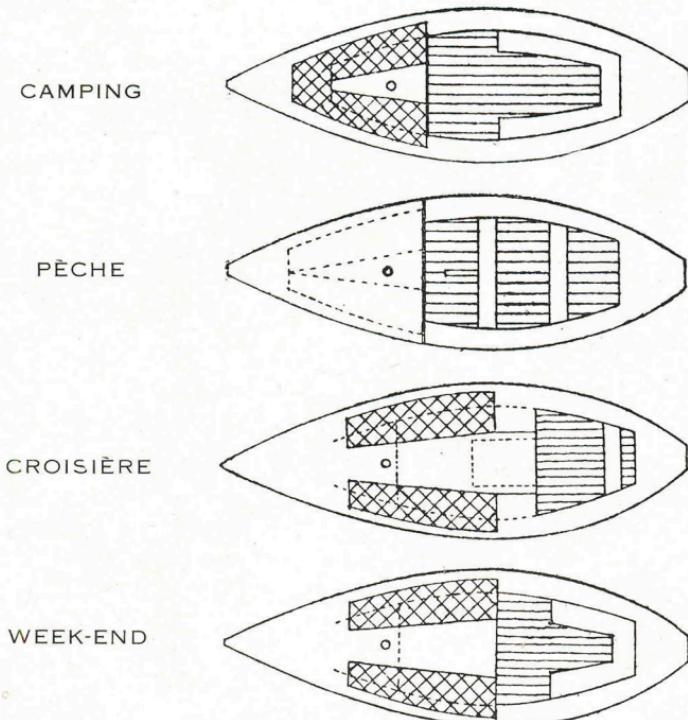
Ensuite, l'Association s'est mise en rapports avec des fabricants qui peuvent lui livrer à un **prix extrêmement intéressant des éléments préfabriqués** : le jeu complet des membrures avec leurs barrots, l'étrave, la contre-

étrave, le brion, le tableau et la courbe de tableau.

Les deux opérations les plus délicates peut-être dans la construction, le tracé en salle et le découpage et le montage des membres sont ainsi évitées, ce qui économise beaucoup de temps et met le futur propriétaire de « Grondin » à l'abri de bien des déboires.

Pour le reste, le montage de la charpente et la construction sont extrêmement simples. Ceux qui ne se sentirraient pas très sûrs pour certains travaux un peu délicats pourraient s'adresser à n'importe quel ouvrier menuisier qui les tireraient facilement d'embarras.

Concluons en disant que si le bateau idéal n'existe pas plus que la voiture idéale, le « Grondin » approche de l'idéal, et espérons que vous n'hésitez pas à demander des renseignements complémentaires au délégué régional, dont le nom et l'adresse sont au bas de ce prospectus, ou directement à l'A. F. P. G., 4, rue Gabrielle, à Charenton (Seine).



Manières différentes d'aménager un Grondin

Nota. — Un volume : « Construis toi-même ton grondin », donnant tous les détails de construction, paraîtra au début de 1948.

Quelques opinions de propriétaires de "Grondins"

« Hier, je suis sorti avec deux tours de rouleau et foc moyen, par brise irrégulière, fort clapotis dans lequel le *Merch Houlen* est passé sans mouiller et sans tosser, j'étais très heureux de le voir se comporter de la sorte ».

(Ch. FRENET, *He-aux-Moines*).

« Les deux *Grondins* qui naviguent font merveille et nous en sommes vraiment très satisfaits, ce sont de très bons bateaux pour la Manche ».

(VIEL, *Cherbourg*).

« Ce nouveau bateau a été mis à l'eau au port de la Société Nautique de Narbonne et il a fait l'admiration de tous les membres sans exception, j'ai l'impression que l'année prochaine nous serons vraisemblablement quatre ou cinq. Dans ses sorties d'essais, nous l'avons chargé jusqu'à dix personnes et il n'a pas bronché. Rien à dire sur sa construction, aucune *vraie* difficulté ».

M. POLLIN, *Lézignan-Corbières*).

« Faites, je vous prie, toutes mes félicitations à MM. SERGENT et HERBULOT, le *Grondin* est une magnifique réussite ».

(Dr GUIBOURG, *Rennes*).

« Je suis enchanté de mon bateau, je viens de m'en servir presque tous les jours pendant trois semaines, avec énormément de plaisir, c'est un bateau rapide, confortable et d'une parfaite tenue de mer, même par forte houle et bon vent, la gîte n'est pas très accentuée, je ne vous cache pas que je n'espérais pas un aussi beau résultat en construisant moi-même mon bateau !... Mes invités dans

l'ensemble ont été dans l'admiration devant le résultat obtenu, surtout pour un prix de revient minime par rapport à celui des constructeurs ».

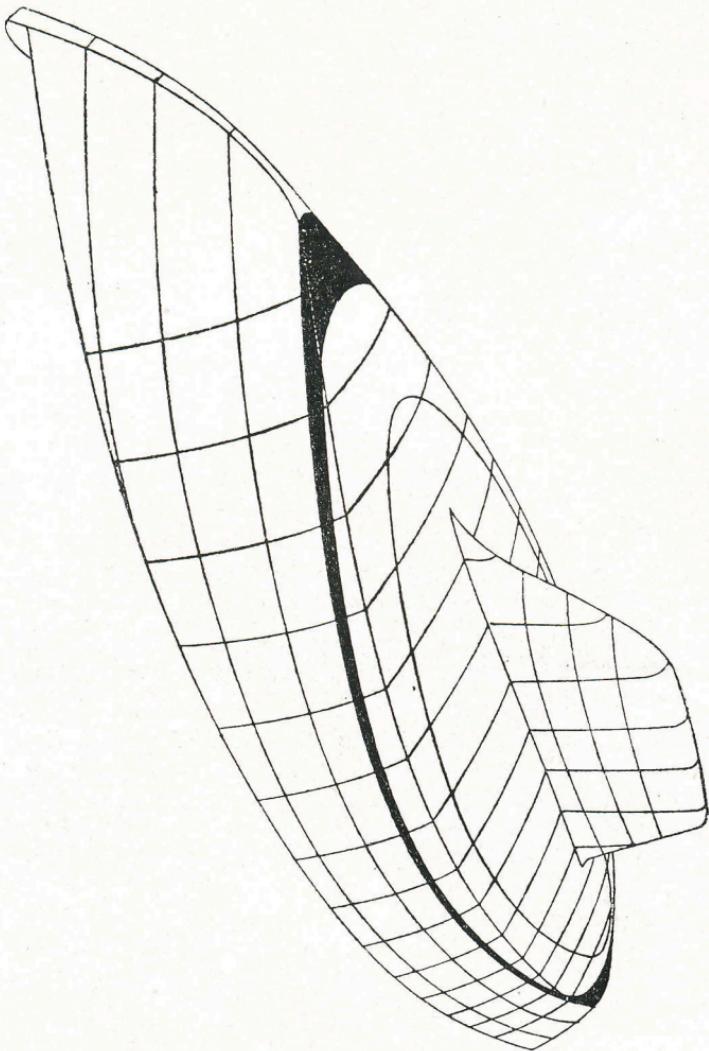
(Dr CHABAY à *Nozay*, Loire-Inférieure).

« Mon *Grondin* me donne toute satisfaction, il dépasse même mes espérances en rapidité, sa tenue à la mer est remarquable par tous les temps et même par très faible brise, je suis beaucoup plus rapide que tous mes collègues de l'endroit. Par brise assez molle, avec sept personnes à bord, j'ai réalisé un parcours de 13 miles à 5 noeuds de moyenne. Par dur mistral, j'ai dû prendre tous les ris et le tourmentin, les résultats ont été excellents. Je craignais une forte dérive, mais il remonte très serré, reste très maniable et bien équilibré ».

(SCHRANZ, *Montpellier*).

« Je suis enchanté de la tenue du *Grondin*; à titre indicatif, je vous donne les temps mis pour parcourir les 120 miles qui séparent La Rochelle de La Baule : départ du Poulinguen le 16 à 18 h. 30, arrivée à La Rochelle le 17 à 21 h. 30, soit 27 heures, avec environ 5 heures de calme ».

(Fernand HERVÉ, *La Rochelle*).



COQUE AVEC FIN HAUT

ASSOCIATION FRANÇAISE DE PROPRIÉTAIRES DE
"GRONDINS"

4, Rue Gabrielle, CHARENTON (Seine)

