

- my dream -

Kelt 6,20 m

CHAMPION DE FRANCE 82





Pouvoir faire halte partout (ici à l'île d'Houat) : la performance du Kelt 6,20 m la plus appréciée des enfants.

Kelt Marine et la croisière en famille

Le Kelt 6,20 m : comment un petit voilier de 4 couchettes est devenu un grand classique de la croisière familiale

IL Y A des bateaux qui respirent la santé. Des bateaux faciles à vivre et jamais ennuyeux. Souvent, ces bateaux-là sont de fins pédagogues. Et ceux qui, grâce à eux, ont découvert la mer, leur gar-

dent une place à part, du côté du cœur.

Créer de nouvelles vocations, c'était la volonté de Gilles Le Baud et de son équipe en fondant Kelt Marine. Leur premier voilier, un petit croiseur côtier signé Philippe Harlé, était porteur de tout leur optimisme. On fêta le 1000^e Kelt au début de 1980. Et certains propriétaires en visite au chantier annoncent avec fierté le numéro de leur bateau avant même de décliner leur identité. Il faut croire que l'optimisme est communicatif.

A la découverte du bon sens

Le Kelt 6,20 m bouleverse la notion d'espace. Son intérieur, d'une grande simplicité (4 couchettes, 1 bloc-cuisine), libère les volumes, en supprimant par exemple la cloison avant. L'art est aussi dans les détails. Sur un petit bateau, la place se gagne avec du bon sens : comme

cette table de carré pivotante (elle a fait école, depuis) ou le cockpit suspendu qui dégage un grand volume de rangement entre les deux couchettes arrière.

Le pont surélevé contribue au volume habitable. En mer, il protège bien le cockpit et il rend inutile un roof volumineux : c'est fou ce qu'un pont dégagé peut donner d'espace sur un bateau.

Le bon sens, on le retrouve dans le cockpit : 2 grands coffres y abritent voiles, défenses, écoutes ; une découpe dans le tableau arrière reçoit à demeure le moteur hors-bord (de 3,5 à 6 ch).

La douceur d'un grand maître

Le Kelt 6,20 m se laisse apprivoiser facilement. C'est sa première qualité, qui n'enlève rien d'ailleurs à sa vivacité.

C'est d'ailleurs un des secrets de Philippe Harlé que de dessiner des





Gilles Le Baud
Chantier Naval

Avenue Alain Gerbault
Zone Nautique du Prat
56000 Vannes

Tél. (97) 54.17.89
Télex Kelt 950.442 F

V. réf.
N. réf.
Vannes, le

NOTICE D'UTILISATION KELT 6,20 M

Nous avons réalisé ce manuel d'utilisation en collaboration étroite avec l'association des propriétaires de Kelt 6,20 m.

Cette association, à travers son expérience et ses multiples services (assurance préférentielle, regroupements locaux et régionaux, bulletins de liaison trimestriels), peut être d'une grande aide aux nouveaux propriétaires, je vous conseille donc, à titre amical, d'entrer en rapport avec elle.*

Espérant que votre Kelt 6,20 m vous apportera beaucoup de joie, et vous souhaitant d'excellentes navigations,

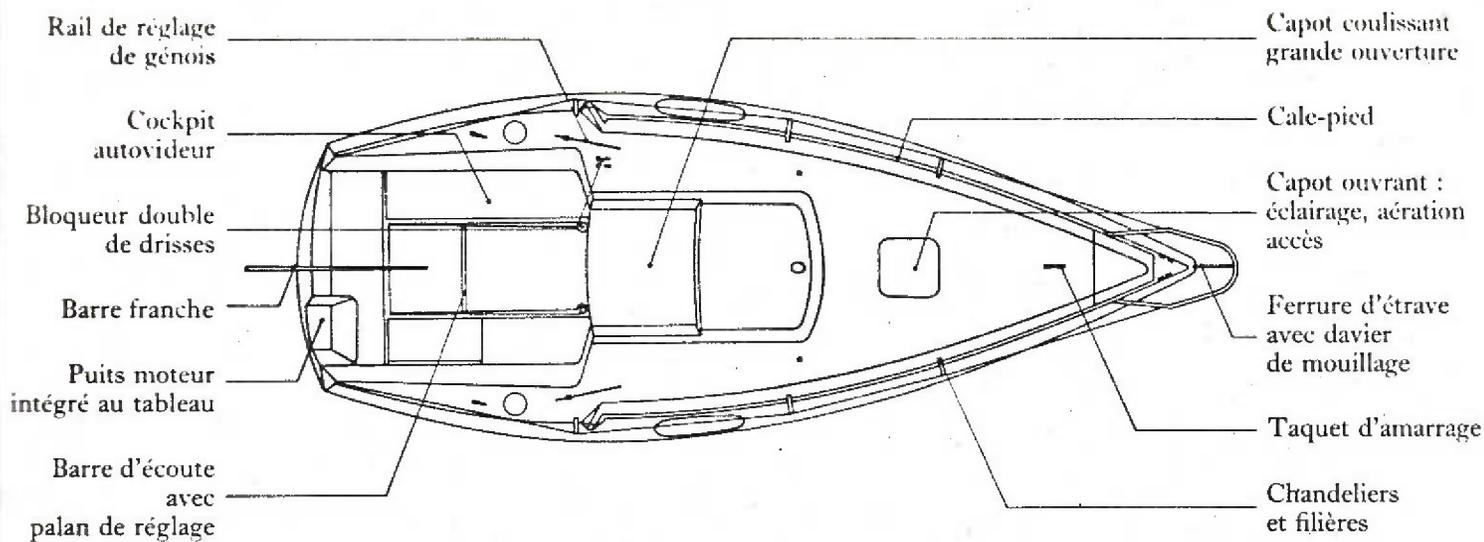
Je vous prie de croire à l'assurance de mes sentiments nautiques.

Gilles LE BAUD

* Contacter : Madame Claudine DELVENNE
44, avenue de l'Oasis

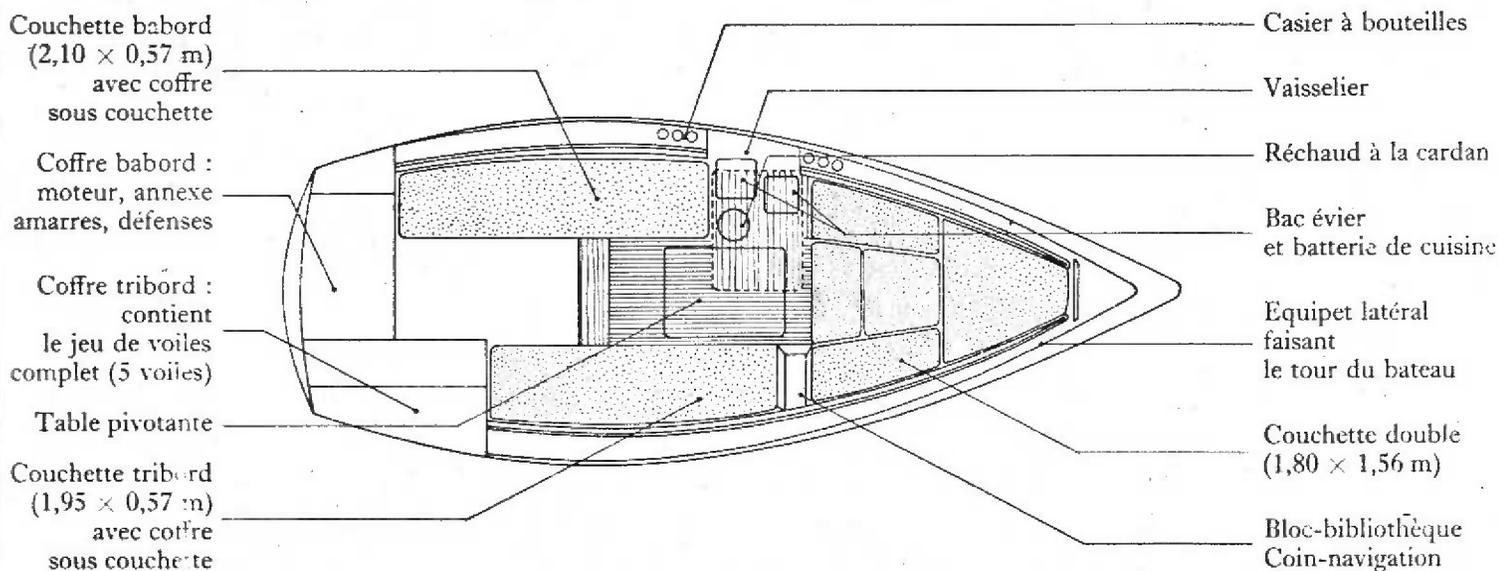
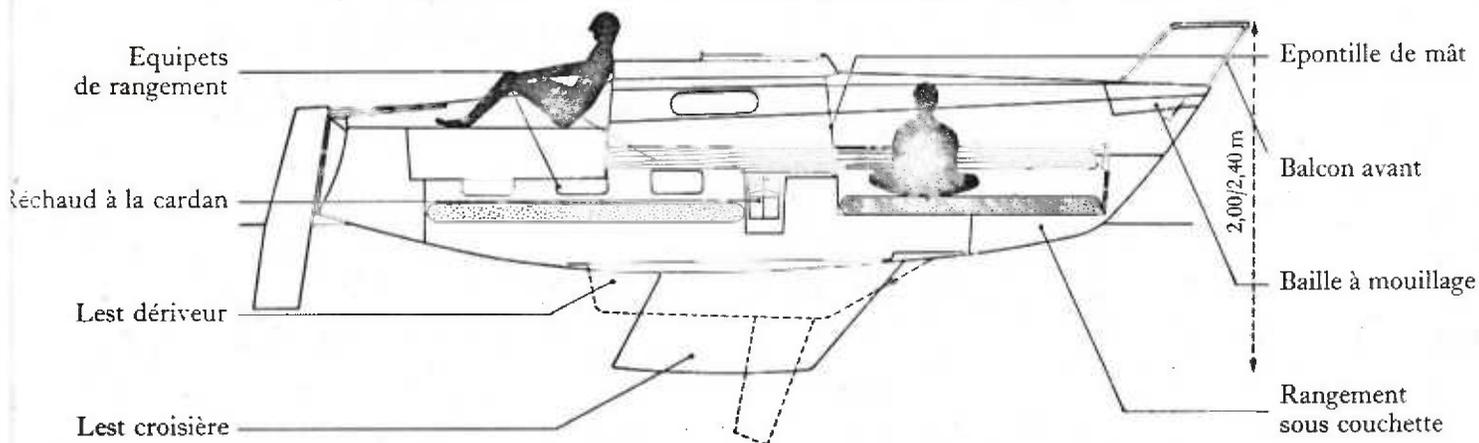
93270 SEVRAN

Tél. 383.30.28



,50 m

6,45 m



KELT MARINE

Constructeur de voiliers habitables de croisière

QUELQUES CONSEILS KELT

I - MATAGE

Phase 1 (à terre)

- Engager les barres de flèche sur le mât
- Assurer les haubans en bout de barre de flèche (ruban adhésif)
- Régler les haubans à la même longueur, ainsi que les bas haubans
- Attention aux drisses qui doivent être claires
- En cas de girouette, l'installer en tête de mât
(voir schéma fourni avec la girouette)
- Accrocher une aussière ou une écoute au bout de l'étai
- Maintenir avec du ruban adhésif les têtes de bas haubans dans leur logement sur le mât (les bas haubans n'étant pas tendus, ils pourraient s'en échapper)

Phase 2 (à bord)

- Présenter le mât sur le bateau, introduire l'emplanture du mât dans le pied du mât sur le boulon pivot ou la rotule
- Accrocher les ridoirs de bas haubans sur les cadènes latérales (à l'intérieur)
- Accrocher le pataras sur la cadène arrière

Phase 3 (à deux ou trois personnes)

- Mâter en tirant sur l'étai ou le bout fixé à l'étai et en poussant le mât de l'intérieur du cockpit. Maintenir bien le mât dans son emplanture lors de l'opération. Veiller, à ce moment, à la position des ridoirs qui risquent de se tordre s'ils sont mal orientés
- Accrocher l'étai sur la cadène avant
- Accrocher les haubans sur les cadènes latérales (à l'extérieur)

Phase 4

- Raidir le haubannage. Le mât doit être vertical latéralement avec éventuellement une légère quète sur l'arrière
- Assurer les ridoirs en bloquant les contre-écrous et en écartant les goupilles
- Poser du ruban adhésif sur toutes les aspérités et les goupilles
- Gréer la bôme, le halebas, l'écoute de grand-voile, le rail d'écoute

3

4

II - MISE EN PLACE DE LA GRAND-VOILE

- Gréer la grand-voile sur la bôme
- Mettre en place les lattes. Numéroté vos lattes, vous irez plus vite la prochaine fois
- Fixer la drisse sur la tête
- Hisser à la main puis enrouler la drisse sur le winch et étarquer. Actionner le bloqueur. et libérer ainsi le winch

ns

III - MISE EN PLACE DU FOC

- Amurer le foc avec une manille sur la ferrure d'étrave
- Mettre les mousquetons sur l'étai
- Gréer les écoutes (à l'intérieur des filières et à l'extérieur des haubans)
- Fixer la drisse sur le point de drisse (attention aux tours avec l'étai)
- Hisser à la main puis enrouler la drisse sur le winch et étarquer. Actionner le bloqueur. et libérer ainsi le winch

IV - SAFRAN

- Quillard :
Ne pas oublier de poser la goupille de sécurité sur l'aiguillot du safran

V - WINCHS, POULIES ET RIDOIRS

- A graisser régulièrement avec une graisse à base de silicone

VI - POSE D'ACCASTILLAGE DE PONT

- Le pont de votre KELT est fabriqué en sandwich balsa-polyester; certains renforts en contreplaqué-hydro ont été aussi inclus dans le sandwich pour la pose d'accastillage ou d'accessoires
- Consulter votre conseiller KELT
Il vous conseillera utilement

VII - NETTOYAGE DU PONT ET DE LA COQUE

- Utiliser du savon noir ou de la lessive St Marc ou Ajax crème avec une brosse ou une éponge. Eviter les détergents abrasifs type Ajax poudre.

VIII - ERAFLURE SUR LES HUBLOTS

- Frotter avec un chiffon imbibé d'un produit type "Miror"

IX - ERAFLURE SUR LA COQUE

- Eraflure minime: passer au papier abrasif n°400 ou 600. Ajouter à votre eau un peu de produit à vaisselle. Rincer à l'eau claire. Finir avec un produit lustrant
- Eraflure importante: utiliser les trousseaux réparation Plastimo-Plasticoque

X - AERATION

- Dans la mesure du possible, aérer régulièrement le bateau dès que le temps le permet
- Ne laissez pas à bord des denrées périssables

XI - AMARRAGE

- Soignez particulièrement l'amarrage de votre bateau. Vous éviterez des avaries. Pensez à la marée, au vent qui peut changer de direction et forcer...

XII - AUSSIÈRES

- Protéger vos aussières contre le ragage (par un tuyau d'arrosage par exemple)

L'usure vient très vite à bout des meilleures amarres

XIII - W.C.

- Nous vous conseillons de choisir un modèle chimique type PORTA POTTI 44. Il peut être stocké sous le cockpit.

XIV - MOUILLAGE

ancre CQR = 6 kg

chaîne 8 mm = 20 m

nylon 12 mm = 30 m

MOUILLAGE	LEGER	FORT
ANCRE	Britany 6 kg	C Q R 7 kg
CHAINE	6 mm - 10 mètres	7 mm - 20 mètres
NYLON	10 mm - 30 mètres	12 mm - 40 mètres
CHARGE de travail	1000 kg	1500 kg
CHARGE rupture	2000 kg	3000 kg

- ATTENTION ! Ne lâchez pas la chaîne trop vite, elle risquerait de s'amasser sur l'ancre et de s'accrocher dans les pattes.

Votre mouillage touchant le fond, laissez culer votre bateau en lâchant doucement votre chaîne.

Assurez vous que votre ancre est bien crochée.

XV - ENTRETIEN DES VOILES

- Ne pas stocker de voiles humides à bord
- Ne pas hisser les voiles pour les sécher, sauf par vent très faible, une voile qui bat s'use rapidement
- Pliez-les de manière assez lâche
- En fin de saison rincer à l'eau douce, faire sécher et plier. Donnez-les le plus tôt possible à votre voilier pour un entretien éventuel
- Taches de rouille
 - a) Utiliser une solution d'acide chlorhydrique ou oxalique à 5 ou 10% selon la gravité. Rincer
 - b) Ou bien une solution de fluorure d'ammonium (antirouille du commerce).
- Taches de sang
 - a) S'il est frais, laver à l'eau froide
 - b) S'il est sec, laisser tremper à l'eau froide et utiliser un peu d'eau de Javel pure. Rincer
- Corps gras minéraux (mazout, cambouis, huile)

Décomposer le nettoyage comme suit :

 - faire tremper avec un corps gras: beurre, huile de table...
 - dégraisser au trichloréthylène
 - laver au savon
- Taches de peinture
 - Utiliser le solvant de la peinture employée ou bien commencer par l'emploi de chlorure de méthylène
- Corps gras végétaux (huiles solaires, huiles de table)
 - essence rectifiée (H)
 - trichloréthylène
 - tétrachlorure de carbone
 - (pas tous à la fois!)
- Moisissures
 - Laver au savon ou à l'eau de Javel. S'il y a persistance utiliser un peu de carbonate de soude, mais il convient d'être prudent et de ne l'utiliser qu'à très faible dose

XVI - CHOIX DE LA VOILURE

Vents	PRES	LARGUE	GRAND LARGUE	VENT ARRIERE
0 à 3	G V + génois	G V + génois	G V + génois ou spi	G V + spi ou génois
4 - 5	G V I ris + foc	G V I ris + foc ou foc inter (option)	G V Iris + foc ou foc inter (option)	G V + spi ou génois
6	G V 2 ris + tourmentin	G V 2 ris + tourmentin	G V I ris + foc	G V I ris + foc
7	G V 2 ris + tourmentin	G V 2 ris + tourmentin	G V 2 ris + tourmentin	G V 2 ris + foc
au delà	G V 2 ris seule	G V 2 ris seule	tourmentin	tourmentin

LE REGLAGE DES VOILES

I - LES PRINCIPES DE BASE

C'est seulement après nous être munis d'une bonne perception du comportement du bateau que nous pouvons chercher à régler les voiles.

Les deux points sur lesquels nous axerons nos efforts sont la puissance fournie par les voiles et la stabilité de l'écoulement de l'air.

De nombreux paramètres interviennent dans le réglage des voiles. Les données de départ sont les caractéristiques du bateau et la coupe des voiles dont nous disposons, puis il faut considérer les variables qui sont la force du vent, l'état relatif de la mer et l'incidence du vent sur les voiles.

A chaque situation des éléments naturels correspondraient, dans l'idéal, une formule de bateau et une coupe de voiles particulières.

Dans un souci de clarification et pour une mise en pratique facile des conseils énoncés dans cet article, nous allons accepter le bateau, son gréement et ses voiles, tels qu'ils sont.

Prenons alors la mer et essayons de comprendre ce qui se passe sur l'eau.

En premier lieu, il s'agit de savoir d'où vient le vent. A cet effet, girouette et penons sont indispensables. Ils nous permettent d'apprécier l'incidence du vent sur les voiles.

Apprécions maintenant le comportement du bateau en fonction de la force du vent et de l'état de la mer. A ce sujet, notons la notion de "mer du vent": à chaque force de vent correspond en principe un état de la mer, une certaine hauteur des vagues.

Dans la pratique cette correspondance n'est pas toujours constatée et deux types de situation sont remarquables:

- vent plus fort que celui qui correspondrait à la mer rencontrée
- vent plus faible que celui qui correspondrait à la mer rencontrée

Quand les circonstances de navigation sont idéales, le vent correspond à l'état de la mer rencontrée, notre bateau porte suffisamment de surface de voiles, il est bien équilibré à la barre, progresse normalement et gîte d'une dizaine de degrés.

A partir de cette situation normale:

- si le vent faiblit, le bateau n'aura plus la surface de voiles qui lui donnerait la puissance nec essaire pour progresser dans les vagues. Nous appellerons cet état sous-puissance;
- si, par contre, le vent forçit, le bateau aura plus de surface de voiles qu'il ne lui en faudrait, nous qualifierons cet état de sur-puissance.

Notons, enfin, que l'interdépendance force du vent état de la mer dont nous venons de parler peut être influencée par l'action des courants ou par la configuration d la côte.

Schématiquement nous avons:

ETAT SOUS - PUISSANT

Indices	Remèdes
Vent faible Mer agitée	- creuser la voile pour donner de la puissance - faire porter toute la voile - faire refermer les chutes
Faible gîte	- réduire le couloir entre génois et grand-voile
Bateau mou	- diminuer la tension de l'étai

ETAT SUR - PUISSANT

Indices	Remèdes
Vent fort Mer plate Forte gîte	- supprimer la déformation du tissu de la voile en l'aplatissant - faciliter l'écoulement de l'air et réduire la gîte du bateau en ouvrant la chute de la voile dans sa partie supérieure
Bateau ardent	- obtenir l'étai le plus raide possible

Remarque:

Les indices ne sont pas vrais si on les prend chacun séparément (cf. l'effet mer/vent), c'est en fait un ensemble de tendances qui doit être pris en compte.

II - LES MOYENS D'ACTION

Les deux voiles qui serviront de base à notre étude sont le génois et la grand-voile.

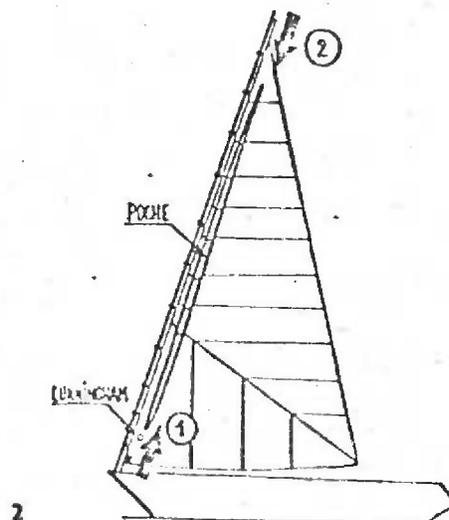
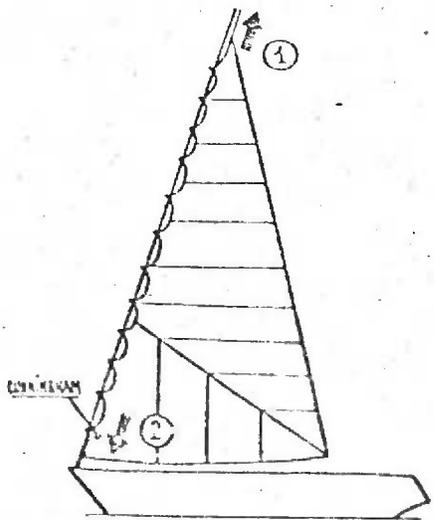
Remarquons que dans les gréements modernes, au près, seul le génois à un rôle propulsif, la grand-voile se limitant à un rôle de volet facilitant l'écoulement de l'air.

a) REGLAGE DU GENOIS

I - Tension du guindant: jouer sur la tension du guindant permet de creuser ou d'aplatir la voile. Ceci s'effectue à l'aide de la drisse et lorsque le point de drisse a atteint le réa de tête de mât, à l'aide du cunningham (s'il existe)

Indices d'un mauvais réglage:

Fig. I	Le génois festonne: la tension est trop faible sur le guindant. Il faut reprendre de la drisse (I), puis raidir le cunningham (2) si la tension est encore insuffisante.
Fig. 2	Le génois est trop étarqué: une poche se forme le long du guindant. Il faut mollir le cunningham (1) et si cela ne suffit pas mollir la drisse (2).



D'une manière générale il faudra mollir la drisse quand le bateau est sous-puissant et le raidir quand il est sur-puissant.

2 - Angle d'incidence du vent sur la voile: le réglage de cet angle d'incidence se fait à l'aide de l'écoute.

Le meilleur indicateur d'un bon réglage est certainement constitué par des pênons installés dans le génois.

Malheureusement cet indicateur est peu utilisé bien qu'il soit d'installation facile et très économique.

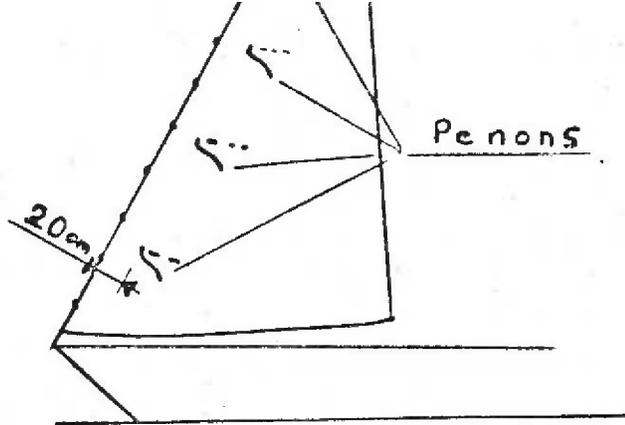
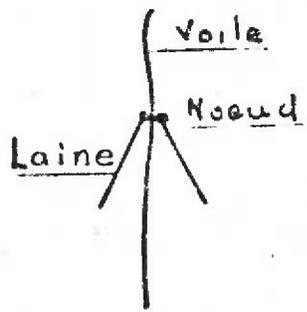
Il s'agit de placer des pênons de laine dans le génois en procédant comme suit (fig.3):

- enfiler un morceau de laine rouge ou noire sur une aiguille
- chauffer l'aiguille au rouge
- percer le génois à environ 20cm du guindant
- faire un noeud avec le morceau de laine de chaque côté de la voile.

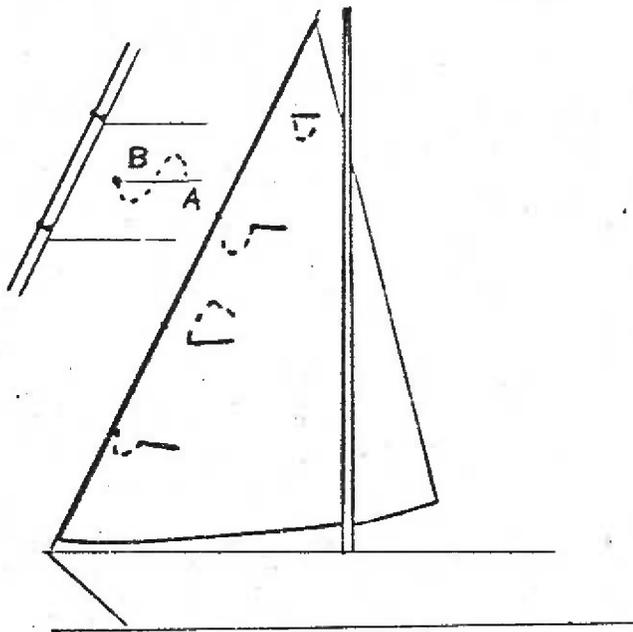
Appelons A les pênons au vent, directement visibles depuis le bateau. Appelons B les pênons sous le vent, visibles par transparence. Ils vont nous servir à trouver le bon réglage:

Si nous bordons trop le génois, les pênons A sont horizontaux, les pênons B évoluent dans tous les sens.	Fig.4
Choquons progressivement l'écoute du génois, à un certain moment les pênons B deviennent horizontaux.	Fig.5
Choquons encore quelques centimètres d'écoute, les pênons A commencent à monter. STOP! Nous avons atteint le bon réglage.	Fig.6
Si nous choquons excessivement l'écoute du génois les pênons A monteront à la verticale	Fig.7

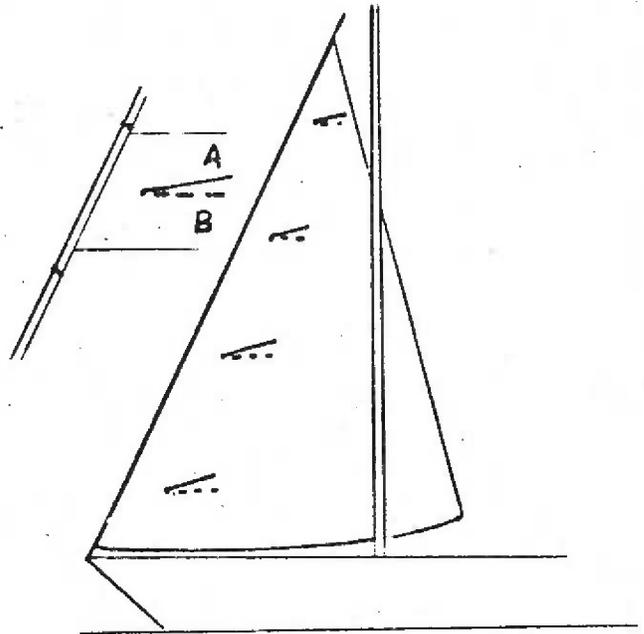
Au prés serré, quand un bon réglage a été effectué, c'est le barreur qui doit conserver les pênons dans la bonne position.



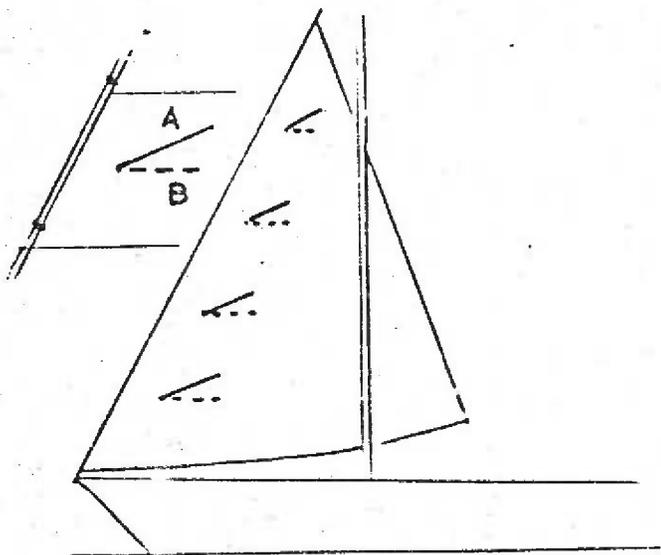
3



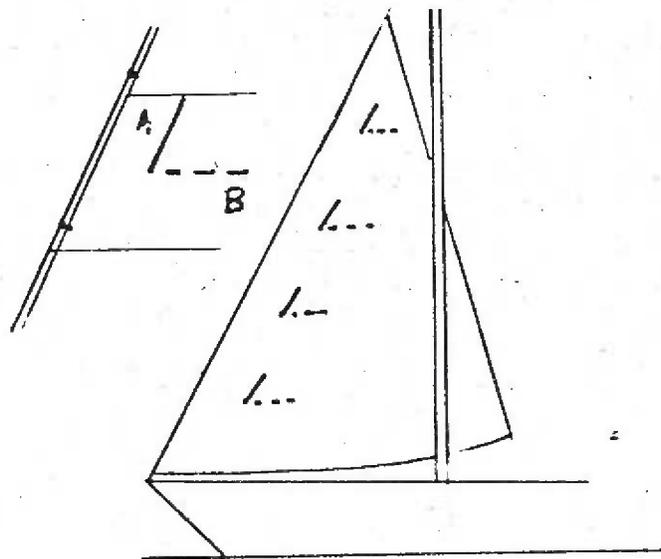
4



5



6



7

3 - Règlage du point de tire: revenons à la situation normale définie plus haut (bateau bien équilibré). L'écoute du génois doit alors, théoriquement, représenter la bissectrice de l'angle bordure-chute de la voile (fig.8).

Lorsque le barreur loffe trop, tout le guindant du génois doit, en principe, déventer presque simultanément; le phénomène commençant par le haut de la voile et tous les pênons suivant le mouvement.

Indices de mauvais réglage:

- si la tire est trop reculée, le bateau ne fait pas de cap et est ardent, on voit le pênon A monter verticalement, la voile dévente dans le haut et à la limite fasseye. La bordure est plus tendue que la chute qui a tendance également à fasseyer;
- si la tire est trop avancée, le bateau ne fait pas de cap et le génois renvoie excessivement dans la grand-voile. Même bordé plat sa bordure n'est pas tendue.

Si le bateau devient sur-puissant, il faudra reculer la tire pour ouvrir la chute et supprimer le creux de la voile. Le génois perd ainsi de sa puissance.

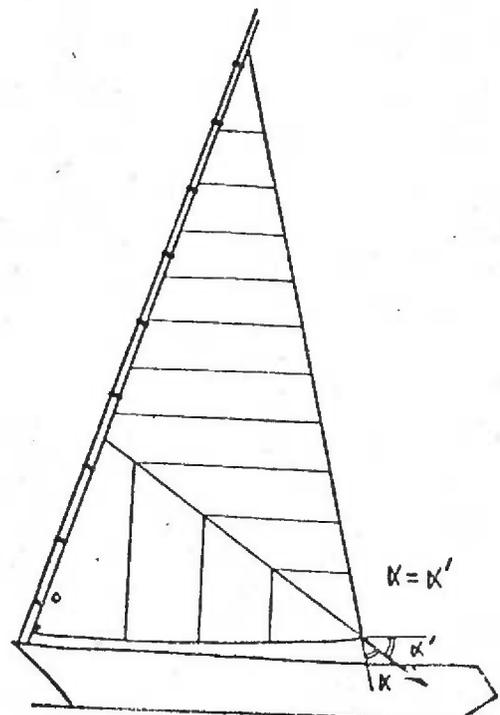
A l'opposé, si le bateau devient sous-puissant, il faudra avancer la tire pour donner au génois plus de puissance.

4 - Tension de l'étai: le principal moyen pour jouer sur la tension de l'étai est le raidisseur de pataras qu'il s'agisse d'un palan, d'un volant ou d'un système hydraulique.

Si le bateau est sous-puissant nous mollirons l'étai pour contribuer à creuser le génois.

Si le bateau est sur-puissant nous raidirons, au contraire, l'étai au maximum pour obtenir un bord d'attaque du génois le plus rectiligne possible.

Remarque: une utilisation abusive du raidisseur de pataras peut faire beaucoup souffrir la coque. N'oublions jamais de le mollir dès que sa tension n'est plus nécessaire.



c) REGLAGE DE LA BARRE D'ECOUTE ET DE L'ECOUTE

Nous avons déjà dit que la grand-voile ne doit se régler qu'en fonction du génois.

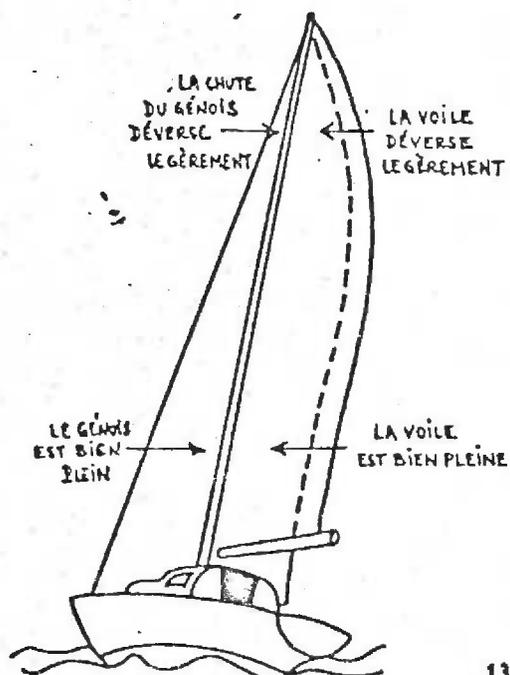
Le critère esthétique et visuel du bon réglage est le parallélisme des chutes du génois et de la grand-voile (fig.13)

Pour l'obtenir, n'hésitons pas à vriller la grand-voile en remontant la barre d'écoute au vent et en choquant l'écoute jusqu'au point de faire fasseyer la voile le long du mât.

Ce réglage de la barre d'écoute est assez subtil et ses résultats variables. A chacun d'en tirer des conclusions en surveillant la vitesse du bateau.

Notons cependant, qu'en aucun cas la bôme ne doit dépasser au vent l'axe du bateau et qu'il n'y a jamais intérêt à trop border la grand-voile, car elle joue son rôle de volet même si elle ne porte pas entièrement et paraît déventée le long du mât.

Aux allures portantes, par contre, il faut déborder la barre d'écoute sous le vent et raidir le halebas afin de réduire le devers de la grand-voile.



d) ROLE DU MAT

Son rôle principal est celui de soutien du génois et pour bien remplir cette fonction et résister à la compression, il doit être le plus droit possible.

Sur un bateau de croisière, il est difficile de lui demander, comme en dériveur, de se cintrer au point d'absorber une partie du creux de la grand-voile.

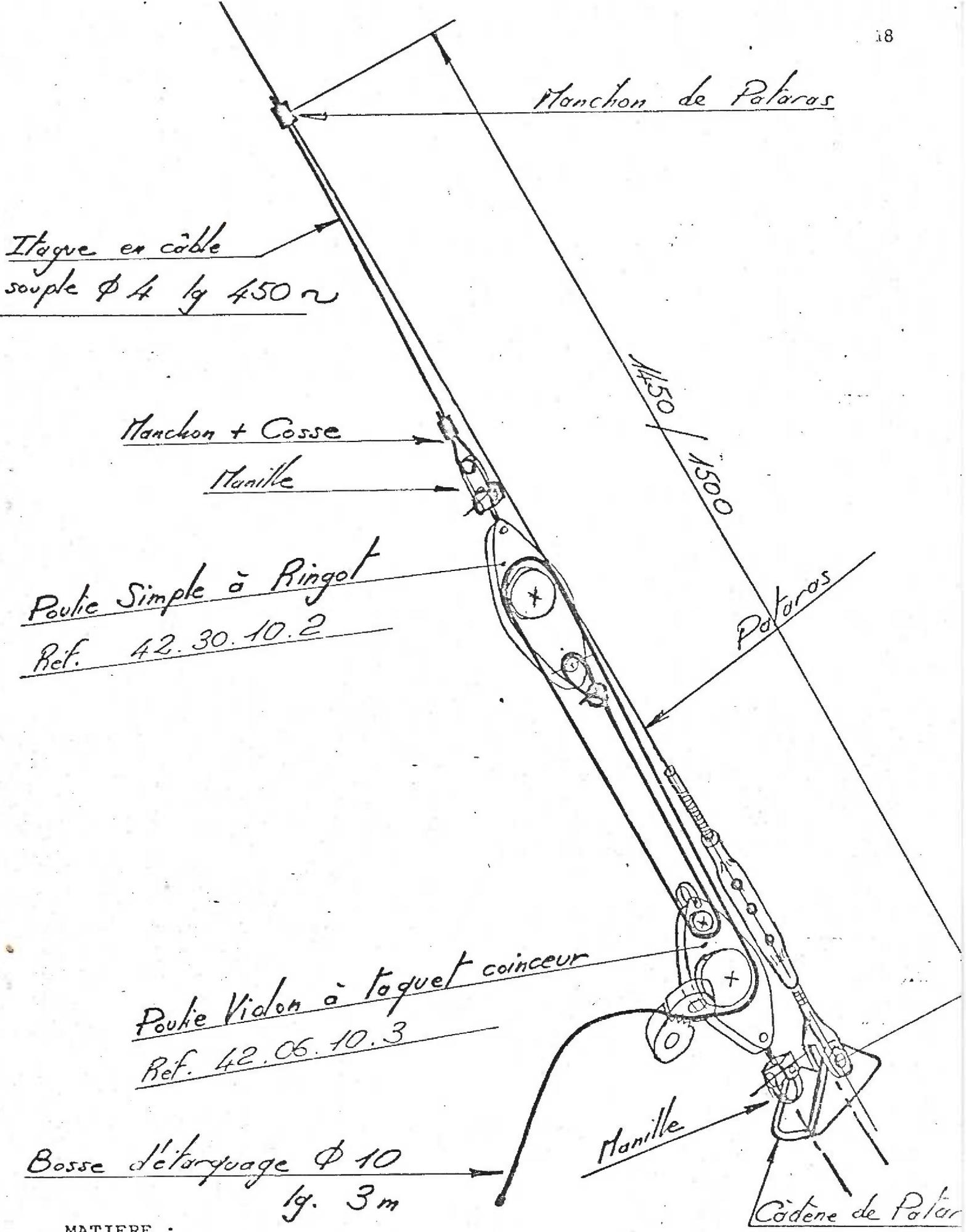
=====

En matière de réglage des voiles, la seule vérité est sur l'eau. Il s'agit d'aller vite et les seuls critères pouvant nous renseigner sur la valeur d'un réglage sont l'indicateur de vitesse ou les autres bateaux à proximité.

Le bon réglage des voiles doit être une préoccupation constante. En course il permet de gagner... en croisière il nous apporte, outre la satisfaction que donne un bateau bien réglé, le moyen de parcourir un périmètre accru avec plus de sécurité.

Avant de partir, écoutez la météo: la plaisance doit rester un plaisir. Bon vent.

GILLES LE BAUD



Itaque en câble
souple Ø 4 lg 450 m

Manchon de Pataras

Manchon + Cosse

Manille

Poulie Simple à Ringot

Ref. 42.30.10.2

Poulie Vidon à Taquet coinçeur

Ref. 42.06.10.3

Bosse d'atarquage Ø 10
lg. 3m

Pataras

Manille

Câble de Pataras

MATIERE : ALUMINIUM

ARSENAL
Chantier Naval
LE PONT - 85000 VANNES
TEL. (02) 54.17.99

DESIGNATION DE LA PIECE

PALAN D'ETARQUAGE DE
PATARAS

DATE :

N° DE PLAN

V/S

KELT, 6,20 M
 CARACTERISTIQUES DU GREEMENT COURANT
 STANDARD ET OPTIONNEL

I - STANDARD

1) ECOUTE DE GRAND'VOILE

1 tresse \emptyset 10 mm - Longueur 9 m

Palan 3 brins réalisé avec : - 1 poulie à émerillon, à taquet coinqueur
 Alu (2 réas)
 - 1 poulie violon (2 réas)
 - 1 manille Inox \emptyset 5 (pour fixation sur la
 bôme)

2) BARRE D'ECOUTE DE GRAND'VOILE

2 tresses \emptyset 6 mm - Longueur 1,5 m

3) DRISSE DE GRAND'VOILE

Retour au cockpit - Double tresse polyester France Olympique - Rouge

1 tresse \emptyset 8 - Longueur 19 m

1 extrémité manchonnée avec cosse + 1 manille longue automatique Inox \emptyset 5
 X 38

4) ECOUTE DE GENOIS FOC

1 tresse \emptyset 10 - Longueur 12,50 m

Fixation sur le point d'écoute de la voile par système " erse à bouton"

5) DRISSE DE GENOIS

Retour au cockpit

1 tresse \emptyset 8 type double tresse polyester France Olympique ^{Bleu} Longueur 20 m
 1 extrémité équipée d'un mousqueton bronze - Longueur 70 mm

6) HALEBAS DE BOME

Soit : 1 tresse \varnothing 8 - Longueur 2,8 m

Palan 3 brins réalisé avec : - 1 poulie coinçeuse simple + manille
Inox \varnothing 5
- 1 poulie simple + manille Inox \varnothing 5

Soit : 1 tresse \varnothing 6 - Longueur 3,5 m

Palan 4 brins réalisé avec : - 1 poulie coinçeuse + manille inox \varnothing 5
- 1 poulie double + manille Inox \varnothing 5

7) ETARQUEUR DE BOME SUR LE MAT (NON)

Nécessaire pour mât à vit de mulot mobile dans le plan vertical

1 tresse \varnothing 8 mm - Longueur 2,50 m

Palan 3 brins réalisé avec : - 1 poulie coinçeuse simple + 1 manille
Inox \varnothing 5
- 1 poulie simple + 1 manille Inox \varnothing 5

8) BOSSE DE RIS

1 tresse \varnothing 6 mm - Longueur 2,5 m

9) RENOI DES DRISSES GV ET FOC AU COCKPIT

A) Pour mât Z (sorties des drisses par lumières)

- En pied de mât : 2 poulies simples à émerillon
+ 2 manilles Inox \varnothing 5

ou 1 poulie double à émerillon
+ 1 manille Inox \varnothing 5

- Sur le pont : 1 poulie double à émerillon

B) Pour mât PETERSON (sortie des drisses par cage à réas)

→ Sur le pont : 1 poulie double à émerillon

10) BALANCINE DE BOME

1 tresse \varnothing 6 - Longueur 15 m Tresse normale polyester préétiré Vert
 1 extrémité manchonnée avec cosse + 1 manille Inox \varnothing 5 x 40

11) BRAS DE SPI

2 tresses \varnothing 8 mm - Longueur 12 m

Sur chaque bras : - 1 extrémité équipée d'un mousqueton à émerillon
 en bronze - Longueur 60 mm
 - 2 poulies simples à émerillon

12) HALEBAS / BALANCINE DE TANGON

Système en continu (Fixation sur anneau de tangon par crochet Inox)
 Retour au cockpit

1 tresse \varnothing 8 mm - Longueur 14 mm

1 poulie simple à émerillon pour renvoi en milieu de mât

1 poulie simple à émerillon pour renvoi en pied de mât + 1 manille
 inox \varnothing 5

13) DRISSE DE SPI

1 tresse \varnothing 8 mm - Longueur 17 m

1 mousqueton longueur 60 mm monté à une extrémité

1 poulie simple à émerillon pour renvoi en tête de mât + 1 manille
 Inox \varnothing 5

1 poulie simple à émerillon pour renvoi en pied de mât + 1 manille
 Inox \varnothing 5

14) PALAN D'ETARQUAGE DE PATARAS

1 tresse \varnothing 10 mm - Longueur 4,20 m

Palan 4 brins réalisés avec : - 1 poulie à émerillon, à taquet coincés
 Alu (2 réas)
 - 1 poulie violon (2 réas) à anneau plus
 manille Inox \varnothing 5

Prévoit 1 itaque en cable souple \varnothing 4 mm inox ayant une extrémité man-
 chonnée avec 1 cosse et l'autre extrémité libre (voir plan de détail)

DEMONTAGE DE LA DERIVE

Emetteur :
J. Y. CARIOU

- 1/ Enlever le couvercle du puits de dérive (4 boulons \varnothing 4).
- 2/ Dérive basse, démonter la manille torse qui fixe le câble \varnothing 5 à la dérive.
- 3/ Chasser l'axe de rotation de la dérive.

L'axe étant en polyamide, ne pas le chasser avec un outil métallique, mais utiliser une pièce intermédiaire en bois.
- 4/ Soulever la dérive jusqu'à ce que la tête ressorte légèrement à la partie supérieure du puits et démonter les 2 butées ainsi que les axes inox.
- 5/ Sortir la dérive par le bas.

Pour le remontage procéder aux mêmes opérations en sens inverse.

IMPLANTATION DU CIRCUIT ELECTRIQUE COMPLEMENTAIRE,
SUR LE KELT 6.20 m STANDARD

Emetteur :
Jean-Yves CARLOS

Destinataire :
Conseillers

I - Feu de navigation de Balcon avant :

- Le cable chemine dans le balcon avant
- traverse le pont
- Il est branché dans le coffre sous couchette avant .

2 - Cable de plafonnier

3 - Cable de compas de cloison

4 - Cable de feu de poupe

Les cables sont récupérés dans le coffre
de cockpit babord et réintroduits par le tunnel
triangulaire dans le contremoulage de coque jusqu'au
niveau du deuxième équipement de banquette babord .

IMPLANTATION DU CIRCUIT ELECTRIQUE SUR LE
KELT 6.20 m STANDARD

Emetteur :
Jean-Yves CARION

Destinataire :
Conseillers

1 - Feux de navigation de balcon avant :

- Le cable chemine à l'intérieur du contremoulage de coque dans l'angle du dessus d'équipet babord et les dossiers de couchette avant et de banquette .
- A l'avant, il "tombe" dans le coffre central sous couchette avant .
- A l'arrière, le cable se termine au delà du deuxième équipet de banquette babord .

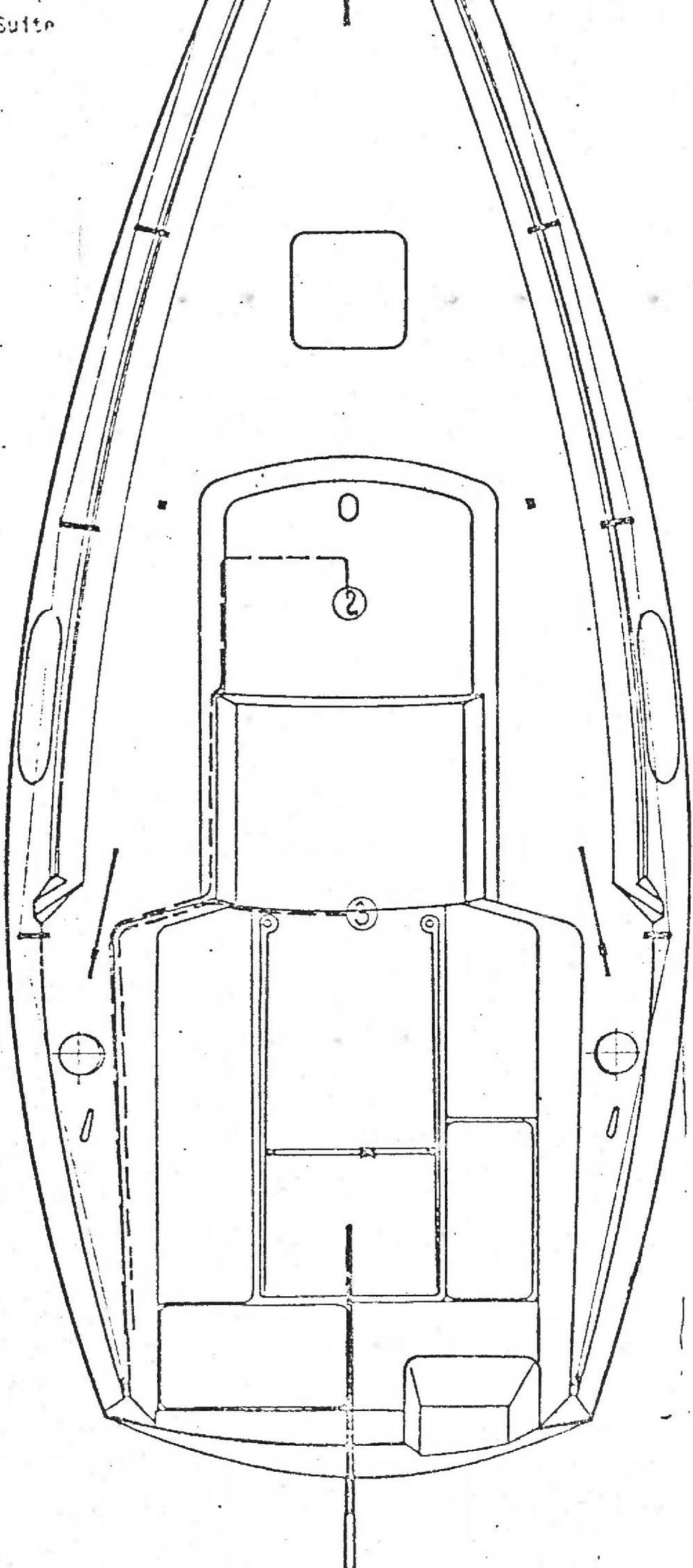
2 - Plafonnier :

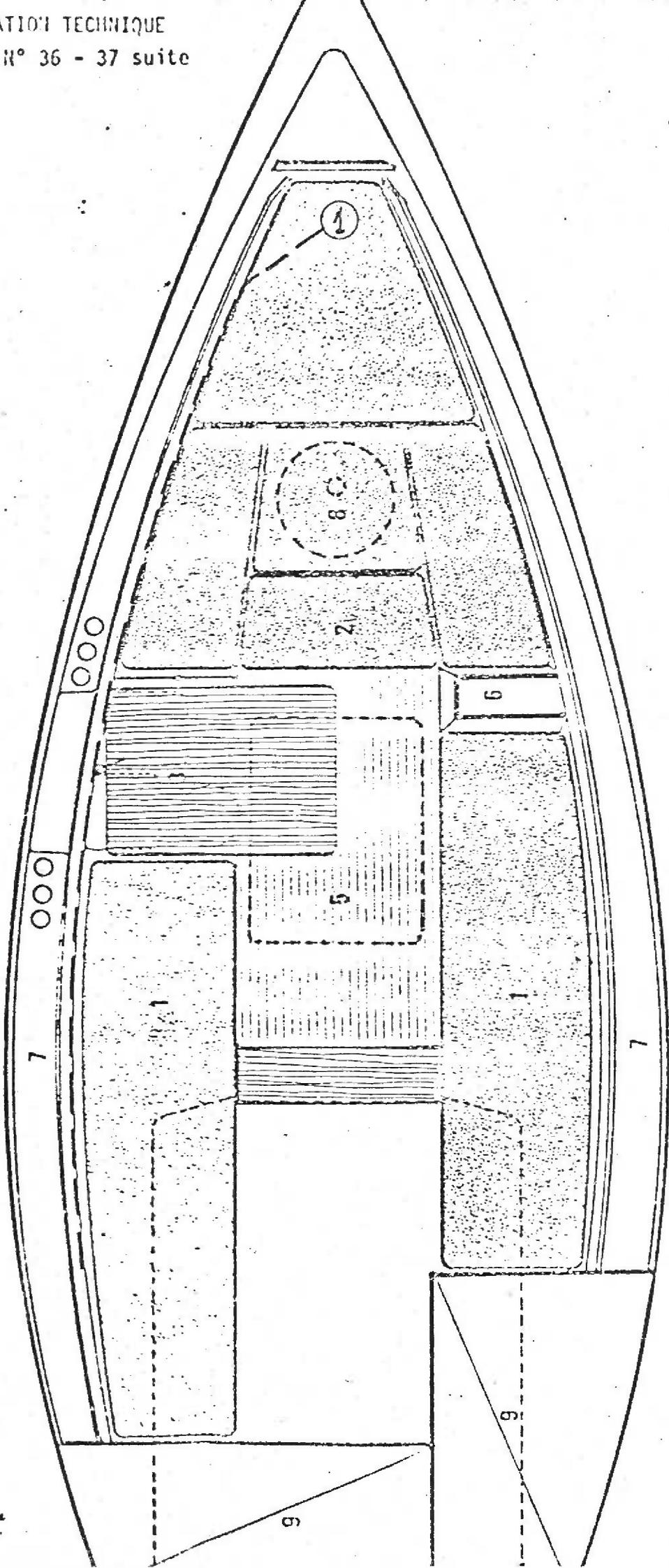
- Le surplus de cable est enroulé sous l'habillage de pont dans l'axe du bateau et à 0,30 m en arrière de l'axe du mât .
- Il revient dans l'axe jusqu'à la face avant du roof puis chemine dans l'angle du toit de roof et de l'hiloire de roof sur le coté babord .
- Il pénètre sous le contremoulage de pont au niveau de la découpe de porte de cabine et après avoir longé l'hiloire de cockpit, se termine dans le coffre arrière babord de cockpit .

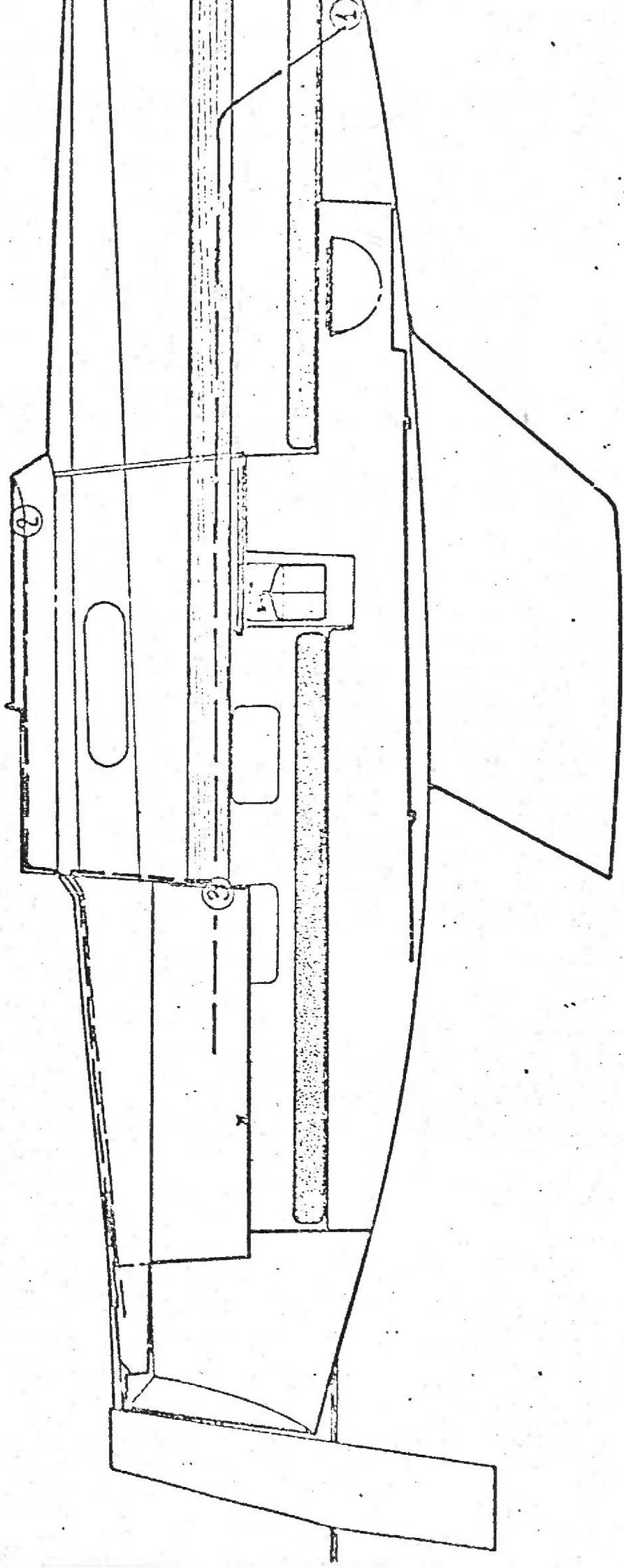
3 - Compas de cloison :

Le surplus de cable est enroulé sous le contremoulage de pont au centre de la cloison de cockpit sous la porte de cabine .

Il chemine sous le contremoulage de pont et se termine dans le coffre arrière babord de cockpit .









Un cockpit intelligent : pour gagner de la place, la barre d'écoute (en série) est fixée au plancher. Une découpe dans le tableau arrière reçoit à demeure le moteur hors-bord. Le coffre arrière est décalé.



De l'espace et de vastes rangements, mais aussi des tissus chaleureux. La table du carré pivote vers l'arrière. En version dériveur, le relevage de la dérive par enrouleur (sous la table) est aisé.

carènes aussi douces (qui ne se souvient du Muscadet ?). Pour Harlé, la maniabilité est la première des performances. En témoigne l'équilibre du plan de voilure, auquel un génois en tête donne de la puissance, mais qui reste évolutif sous grand voile seule (une aubaine dans les mouillages encombrés).

N'allez pas confondre cependant douceur et mollesse : cette coque de père de famille, large et ronde, a remporté trois championnats de France des croiseurs côtiers : en 1974, 78, et 79.

L'appel du large

Le Kelt 6,20 m donne envie de partir. Sous son air bonhomme, on devine le boulingueur. C'est le premier voilier de cette taille à être homologué en 3^e catégorie. Tout un programme, de la Corse aux Scilly...

Au lieu d'investir dans des gadgets inutiles, Gilles Le Baud a préféré construire un croiseur confortable à un prix raisonnable, et consacrer son budget aux qualités marines.

Les solutions efficaces ne manquent pas, comme cette grande pièce d'aménagements intérieurs qui double la coque et la raidit, les surfaces de pont en sandwich balsa, la liaison pont/coque soudée et reprise en stratification. En fait de robustesse, le Kelt 6,20 m est un véritable coffre-fort.

Après tout, l'équipe de Kelt Marine navigue hiver comme été, par tous les temps.

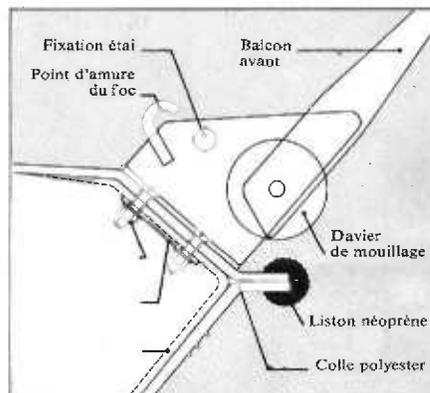
Huit ans, déjà...

Il y a des bateaux qui ne veulent pas vieillir. Depuis 8 ans que ses propriétaires vagabondent le long de nos côtes,

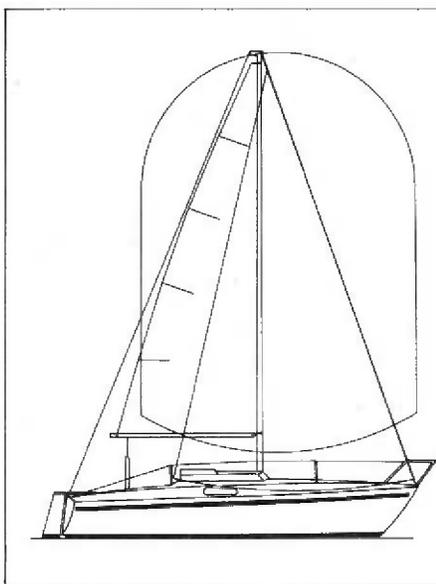
le Kelt 6,20 m semble détenir le secret de l'éternelle jeunesse. Il peut encaisser sans émotion un bon coup de vent, se faufiler n'importe où, s'échouer dans toutes les criques (aussi bien le quillard que le dériveur), au besoin en sollicitant ses fonds renforcés.

Ses propriétaires forment une vaste confrérie, au sein d'une association d'une vitalité étonnante : l'As Kelt, qui organise régates et escapades.

Dans toutes les familles qui en possèdent un, le Kelt 6,20 m a été adopté d'emblée par les enfants. Grâce à sa faculté de pouvoir faire halte n'importe où, et tous les enfants vous le diront : ce qu'il y a de bien dans la croisière, ce sont les escales.



Un exemple de robustesse : la ferrure d'étrave et la liaison pont/coque avec sa reprise intérieure de stratification.



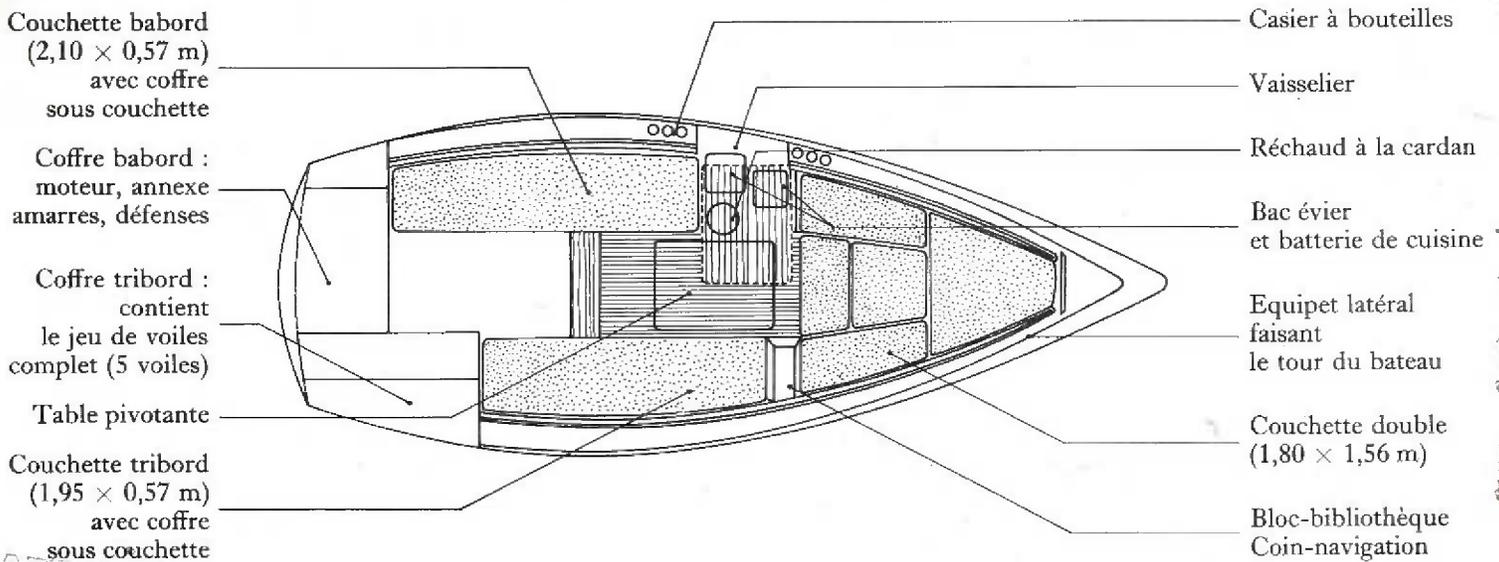
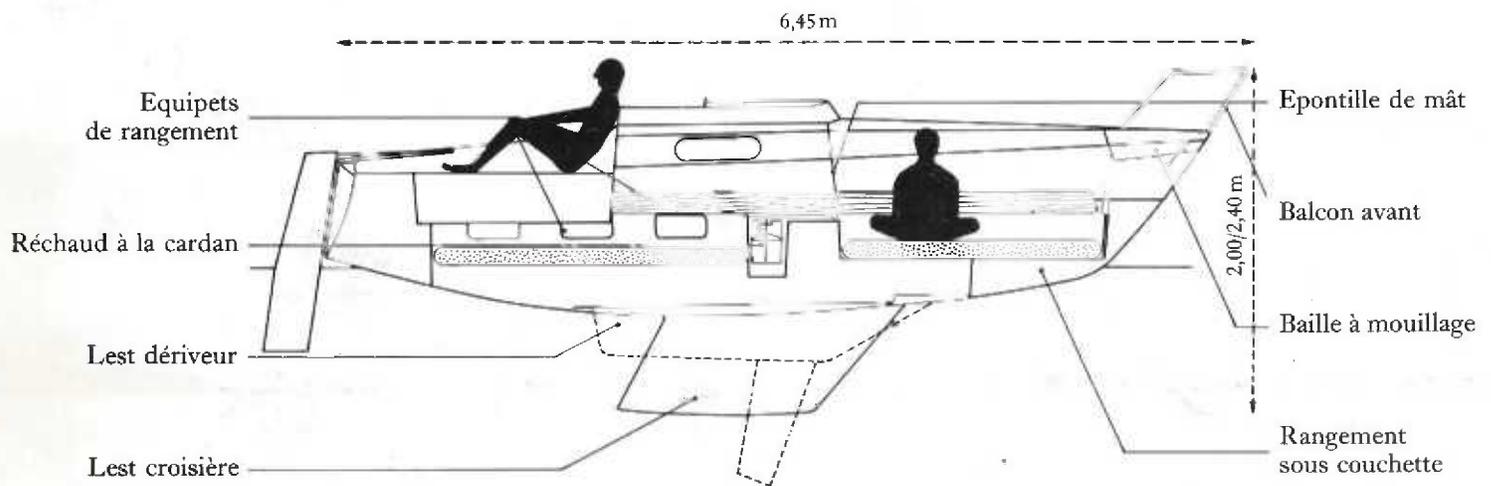
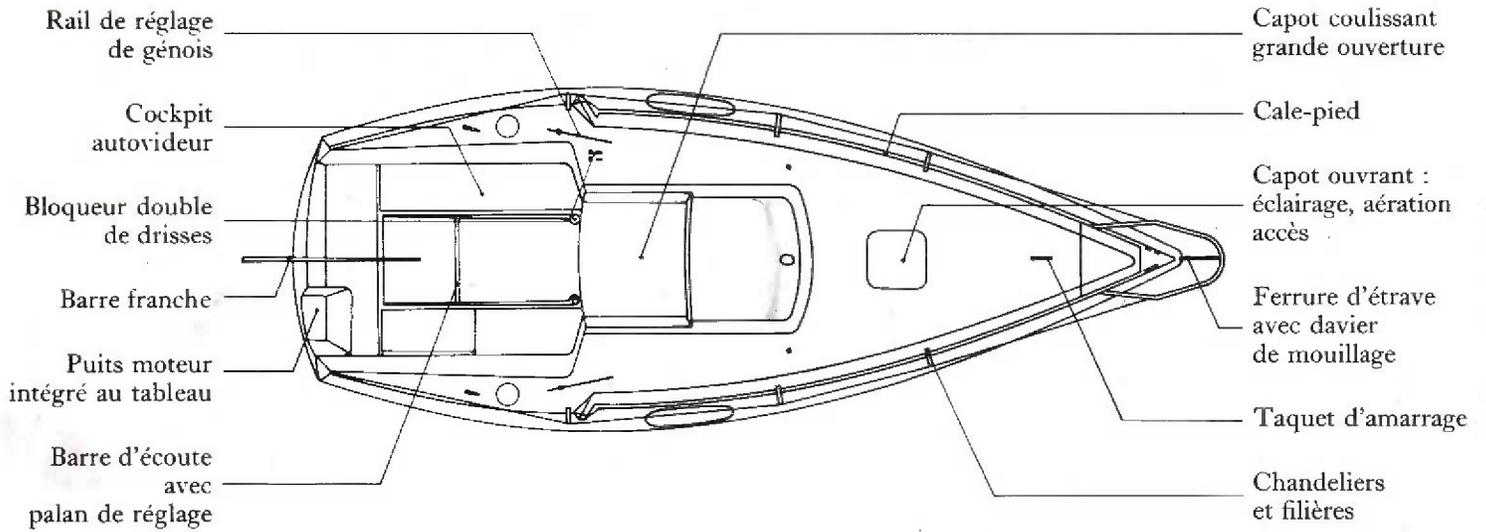
Caractéristiques techniques

Longueur hors tout	7,05 m
Longueur de coque	6,20 m
Largeur	2,48 m
Poids	950 kg
Lest quillard	380 kg
Lest dériveur	440 kg
Poids de la dérive	40 kg
Tirant d'eau quillard	1,05 m
Tirant d'eau dériveur	0,65/1,50 m
Hauteur sous barrots	1,50 m
Nombre de couchettes	4
Jauge brute	2,95 tx
Catégorie de navigation	3 ^e
N° 491 - 4/6 personnes	

Surface de voilure

Grand-voile	8,80 m ²
Génois	14,90 m ²
Foc numéro 1	8,60 m ²
Tourmentin	2,80 m ²
Spinnaker	32,50 m ²

Architecte : Philippe Harlé



ARNAUD MARINE
 50100 ARNAL
 TEL. (07) 41 56 82
 RC B 314 594 332

KELT MARINE
 Constructeur de voiliers habitables de croisière



KELT 6,20M NOUVEAU PLAN DE PONT 82

Après 1200 unités construites, le KELT 6,20 m s'est confirmé comme le classique de sa catégorie. Pour nous, il représente encore plus, c'est notre bateau fétiche. Aussi, lorsque nos moules de pont ont été sur le point de rendre l'âme, après de bons et loyaux services, nous avons décidé, en liaison avec l'Architecte, Philippe Harlé, de les renouveler en apportant quelques modifications. Ces améliorations notables préservent totalement les qualités marines et la performance sur lesquelles le KELT 6,20 m a bâti sa réputation. De plus, nous voulons conserver strictement la monotypie, afin que chacun puisse continuer à participer, à armes égales, aux manifestations de la sympathique et dynamique Association de Propriétaires AS KELT.

AUGMENTATION DE 8 CM HAUTEUR SOUS BARROTS

- 3 cm au niveau teugue
- 5 cm au niveau de la casquette de roof.

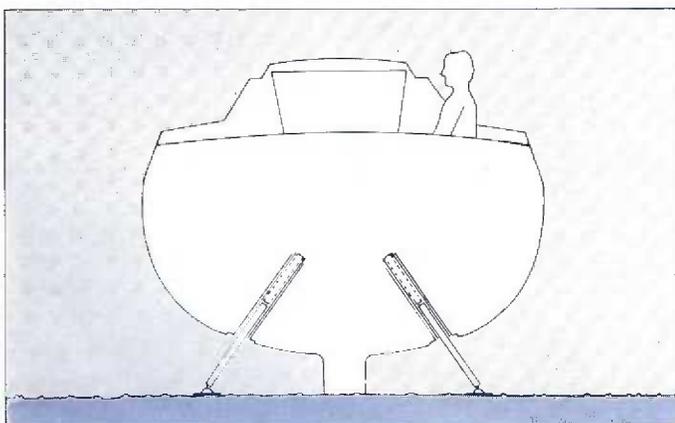
MODIFICATION DU PLAN DE PONT

- Nouveau dessin d'antidérapant de type pointes de diamant tronquées;
- Nouveau capot ouvrant sur la plage avant rigide de type GOIOT, dimensions (0,42 m x 0,35 m)
- Amélioration du volume du puits moteur à l'arrière et du point de fixation des presses pour éviter la cavitation du moteur hors bord.

OPTION ROOF TELESCOPIQUE SURELEVABLE (SYSTEME EDEL)

Donnant 1,83 m de hauteur sous barrots. Nous hésitions, depuis plusieurs années, sur l'adjonction d'un tel système. La qualité, la fiabilité et l'étanchéité de celui mis au point par notre Confrère Maurice Edel, nous a incités à lui demander son autorisation pour reproduire son mécanisme. La hauteur sous barrots augmente de ce fait de 50 cm précieux : 1,53 à 1,83 m.

OPTION BEQUILLES TELESCOPIQUES INTEGREES A LA COQUE (SYSTEME KELT/BRIAND)



Devant le côté révolutionnaire et pratique de cette innovation, ainsi que la satisfaction unanime des très nombreux propriétaires de KELT 7,07 m qui en ont fait l'usage, nous avons décidé de faire profiter le KELT 6,20 m de ce système.
(Système KELT/BRIAND déposé).

KELT MARINE

KELT MARINE. CONSTRUCTEUR DE VOILIERS HABITABLES DE CROISIÈRE.
ZONE NAUTIQUE DU PRAT, 56000 VANNES. TÉL. (97) 54.17.89, TÉLEX 950442F.

DESRIPTIF DU KELT 6,20M STANDARD

ARZAL NAUTIQUE

1 rue de la Plage

56100 ARZAL

Tel. 02 97 41 56 52

TELEX 3312 544 632

au 10/1/1983

CONSTRUCTION

- Coque polyester
- Pont sandwich balsa/polyester
- Contremoule d'aménagement
- Bandes couleur

VOILES ET ECOUTES

- Grand voile avec 2 bandes de ris
- Foc n° 1
- Ecoutes de foc
- Ecoute de grand voile avec palan

GREEMENT ET ACCASTILLAGE

- Mât et bôme alliage léger anodisé
- Haubannage acier inox monotoron avec extrémités serties
- Ferrures de spi et anneau de tangon sur mât
- Drisses grand voile et génois avec retour cockpit sur winch babord
- Bloqueur double de drisse grand voile et foc
- Rails de foc avec avale-tout
- Barre d'écoute de grand-voile
- 2 taquets d'écoute
- 2 winches d'écoute avec manivelle
- Halebas de bôme
- Balcon avant
- Filières sur chandeliers
- Ferrure d'étrave inox avec davier de mouillage
- Baille à mouillage autovideuse avec piton d'étalingure
- 2 chaumards avant
- Taquet d'amarrage avant
- 2 taquets d'amarrage arrière
- Panneau de pont plexi (éclairage et accès au poste avant)
- Cale-pied moulé
- 2 hublots latéraux en plexi teinté
- Cadènes de haubans
- Cadène de pataras
- Capot de descente coulissant
- Porte de fermeture de descente avec serrure et grille d'aération
- Cockpot autovideur
- Coffre cockpit babord (voiles)
- Coffre cockpit tribord (annexe, moteur hors-bord, matériel armement)
- Puits à moteur intégré au tableau arrière
- Antidérapant sur l'ensemble du pont
- Safran complet avec barre et système de relevage (Dériveur)
- Dame de nage
- Palan d'étravage de pataras
- Béquilles télescopiques intégrées à la coque (dériveur)

POSTE AVANT

- 2 banquettes transformables en couchette double avec matelas, mousse haute densité, housses amovibles
- Coffres de rangement sous banquettes
- Equipets latéraux
- Séparation cabine par rideau
- Ventilation par aérateur
- Accès, éclairage et ventilation par panneau ouvrant

KELT MARINE

KELT MARINE, CONSTRUCTEUR DE VOILIERS HABITABLES DE CROISIÈRE.
ZONE NAUTIQUE DU PRAT, 56000 VANNES, TEL. (97) 54 17 89, TÉLÉX 950 442 F.

CARRE

- 2 couchettes latérales
- Matelas mousse, housses amovibles
- Table pivotante recouvrant cuisine dans position repos, contreplaqué teck avec rebords bois massif
- Coffres de rangement sous couchettes
- Equipets latéraux et vide-poches
- Marche de descente
- Plancher
- Grand rangement sous cockpit
- Rideaux de hublot
- Commande de dérive par palan (Dériveur)
- Puits de dérive avec trappe de visite (Dériveur)
- Epontille de mât
- Roof télescopique

BLOC CUISINE (BABORD)

- Ensemble en stratifié polyester
- Réchaud à cardan
- 2 cuvettes-évier
- Pompe à main
- Casier à bouteilles 6 trous
- Rangement couverts
- Surface de travail
- Grand rangement sous évier

BLOC BIBLIOTHEQUE (TRIBORD)

- Equipet bibliothèque
- Equipet matériel de navigation et de sécurité

MOTEUR CONSEILLE (OPTION)

- 3,5 à 6 CV hors-bord sur puits intégré au tableau arrière

REMORQUE (OPTION)

- 1 100 kg de charge utile (minimum)
-

DESCRIPTIF KELT 6,20 m STANDARD

CONSTRUCTION

- Coque polyester
- Pont sandwich balsa/polyester
- Contremoule d'aménagement
- Bandes couleur

VOILES ET ECOUTES

- Grand voile avec 2 bandes de ris
- Foc n° 1
- Ecoutes de foc
- Ecoute de grand voile avec palan

GREEMENT ET ACCASTILLAGE

- Mât et bôme alliage léger anodisé
- Haubannage acier inox monotoron avec extrémités serties
- Ferrures de spi et anneau de tangon sur mât
- Drisses grand voile et génois avec retour cockpit sur winch babord
- Bloqueur double de drisse grand voile et foc
- Rails de foc avec avale-tout
- Barre d'écoute de grand voile
- 2 taquets d'écoute
- 2 winches d'écoute avec manivelle
- Halebas de bôme
- Balcon avant
- Filières sur chandeliers
- Ferrure d'étrave inox avec davier de mouillage
- Baille à mouillage autovideuse avec piton d'étalingure
- 2 chaumards avant
- Taquet d'amarrage avant
- 2 taquets d'amarrage arrière
- Panneau de pont plexi (éclairage et accès au poste avant)
- Cale-pied moulé
- 2 hublots latéraux en plexi teinté
- Cadènes de haubans
- Cadène de pataras
- Capot de descente coulissant
- Porte de fermeture de descente avec serrure et grille d'aération
- Cockpit autovideur
- Coffre cockpit babord (voiles)
- Coffre cockpit tribord (annexe, moteur hors-bord, matériel armement)
- Puits à moteur intégré au tableau arrière
- Antidérapant sur l'ensemble du pont
- Safran complet avec barre et système de relevage (Dériveur)
- Dame de nage

POSTE AVANT

- 2 banquettes transformables en couchette double avec matelas, mousse haute densité, housses amovibles
- Coffres de rangement sous banquettes
- Equipets latéraux
- Séparation cabine par rideau
- Ventilation par aérateur
- Accès, éclairage et ventilation par panneau ouvrant

CARRE

- 2 couchettes latérales
- Matelas mousse haute densité, housses amovibles
- Table pivotante recouvrant cuisine dans position repos, contreplaqué teck avec rebords bois massif
- Coffres de rangement sous couchettes
- Equipets latéraux et vide-poches
- Marche de descente
- Plancher avec revêtement antidérapant
- Grand rangement sous cockpit
- Rideaux de hublot
- Commande de dérive par tambour enrouleur (Dériveur)
- Puits de dérive avec trappe de visite (Dériveur)

BLOC CUISINE (BABORD)

- Ensemble en stratifié polyester
- Réchaud à cardan
- 2 cuvettes-évier
- (Pompe à main)
- Casier à bouteilles 6 trous
- Rangement couverts
- Surface de travail
- Grand rangement sous évier

BLOC BIBLIOTHEQUE (TRIBORD)

- Equipet bibliothèque
- Equipet matériel de navigation et de sécurité

MOTEUR CONSEILLÉ (OPTION)

- 3,5 à 6 CV hors-bord (9,5 CV maxi) sur puits intégré au tableau arrière

REMORQUE (OPTION)

- 1100 kg de charge utile (minimum)