

5^{open}.00

LES PETITS SECRETS DU PERE SPIKAS

Ou comment faire marcher son Open 5.00

Les grands principes de l'Open 5.00

- La grand voile est grande très grande. Son bon réglage conditionne le cap et la vitesse du bateau.
- Coup de barre = coup de frein. Lorsque les voiles sont bien réglées, la barre est douce et sensible.
- Importance de la gîte. La répartition des poids influe sur la vitesse. Trop de gîte crée un enfoncement du caisson sous le vent et freine. Importance du placement central de l'équipage pour alléger l'arrière.
- Le Halebas contrôle la chute de la GV des que le vent monte.
- Le Cunningham fixe le creux de la GV près du mat, cintre le mat et facilite le passage des lattes du haut, lors des virements.
- Privilégier la vitesse : atteindre la vitesse cible avant de pointer au vent.
- Lorsque le vent monte, au portant, sous spi, la GV reste un peu bordée pour maintenir le mat.

Le Près : jusqu'à 10 nœuds de vent

- Le Foc :
Trop bordé il bride le bateau : L'espace entre la barre de flèche (mat tourné) et la chute du foc se situe entre 10 et 20 cm.
Rail d'écoute avancé : 2^{ème} ou 3^{ème} trou
Manille montée au plus bas du ridoir
Plus le foc est fatigué, plus il y a de vent, plus on tend la drisse du foc. De légers plis peuvent apparaitre par vent faible.
Relancer le bateau à l'aide du penon du milieu du foc dès que le bateau ralentit
- Le réglage de la grand voile et de la barre doivent être en équilibre afin de ne pas trop tirer sur la barre mais maintenir le bon cap.
- L'équipage est centré cote à cote autour du hauban

Passage de la bouée au vent

- Ouvrir la GV avant de tirer sur la barre permet de profiter de l'accélération et évite de freiner le bateau.

Le Portant : Jusqu'à 10 nœuds de vent

Tant que le bateau ne plane pas, la route directe est la plus rapide.

Il faut descendre dans le vent au maximum, à la limite de la fausse panne. Grand voile ouverte, baume contre hauban, creux relâché (bordure et cunningham), contre gîte, équipage avancé contre le capot face à la voile

- Lâcher 20 cm de drisse de spi permet de creuser le spi
- Vérifier la rotation maximale du mat dans le bon sens
- Epaulement du spi au vent, facilité par la contre gîte et la drisse lâchée
- On abat au max, dès que l'équipier a moins de tension dans l'écoute, le barreur lofe pour reprendre de la vitesse.
- Déclencher l'empannage le spi gonflé et stable. Le barreur abat, l'équipier laisse porter le spi, le point d'écoute passe devant l'étai. Alors seulement, on reborde et fait passer la GV. La vitesse de rotation du bateau doit être suffisamment douce pour maintenir le spi gonflé.
- Affalage du spi : uniquement avec l'anneau de cargue à l'intérieur afin de limiter les frottements avec la cargue. Sur tribord.



**asopen
500**
Association des Propriétaires



Frédéric Igosse

asopen500@gmail.com
www.open-500.org