

# **5.70** *open*

## **Le Journal des Opénistes du Yacht Club Basque**

« Issu de conseils et explications retrouvés sur les sites de références »



Numéro 1-Septembre 2012

## **Les astuces et réglages sur OPEN 5.70 - n° 1**

« Nous avons recueilli pour vous sur tous les plans d'eau des conseils techniques et tactiques basiques mais essentiels. Soyez certains que les premiers sont devant plutôt par leur clairvoyance et leur entraînement, mais les astuces ci-dessous permettent peut-être de se rapprocher d'eux....sans faire une préparation olympique. »

**Bien sur, la plupart d'entre vous connaissent les propos évoqués ci-dessous, mais leur rappel permettra aux nouveaux Festivaliers de rejoindre le niveau moyen plus rapidement et de rendre le jeu encore plus agréable. Faites bénéficier l'ASOPEN et ses membres de vos connaissances personnelles. Les OPENISTES sont fair-play et sportifs. L'OPEN 570 est un bateau simple et monotype. Ses qualités intrinsèques lui permettent d'aller vite, très vite sans sophistication excessive, sans effort physique démesuré. A ce jour 60% des équipages sont familiaux.**

### **MANOEUVRES:**

**Sur les bateaux traditionnels, les écarts se font souvent au près. L'OPEN 570 a une vitesse au portant qui creuse les différences: Aujourd'hui, imaginons un vent moyen de 15 à 20 noeuds, l'Open navigue au large à 12 noeuds (Superbe!!) soit environ 6 m /seconde au planning. (Bonheur!!!!).**

**Pendant l'empannage, les mouvements désordonnés et l'absence de propulsion du spi réduisent cette vitesse à 4 noeuds, soit 2 m /seconde environ. Si votre empannage dure 20 secondes, vous allez parcourir 40 m. Le bon équipage qui empanne en 10 secondes va parcourir pendant le même laps de temps : 10 secondes à 2m/seconde = 20m 10 secondes à 6m/seconde = 60m Total en 20 secondes = 80m Nous, on cafouille un peu et nous parcourons: 20 secondes à 2m/seconde = 40m**

**En un seul empannage, nous aurons pris 40m de retard!!! Sachant que dans une manche classique, il y a une dizaine d'empannages, d'envois, d'affalages de spi, la différence de qualité de manoeuvres représente un retard de 400 m!!!!**

**Bien sur, le trait a été grossi dans cette simulation, mais le résultat, même exagéré, pousse à réfléchir et à perfectionner ses manoeuvres plutôt que de titiller tel ou tel réglage pour gagner quelques pouillèmes de noeud!!!**

### **ASSIETTE:**

Nos architectes ont dessiné une superbe carène dont il convient de préserver le dessin par une navigation dans les lignes.

Dans la brise, au près, il faut naviguer avec une légère gîte de 7 à 12 degrés, on a alors l'impression d'être à plat, équipage centré et très groupé pour garder un moment d'inertie faible. Le passage dans le clapot en sera facilité, la surface mouillée minimum, l'équilibre idéal, la vitesse et le cap maximum.

Au portant, dès les allures très abattues, n'hésitez pas à contregîter afin de diminuer la surface mouillée et donner plus de facilité à l'abattée indispensable à chaque risée.

Dans le petit temps, ne pas mégoter : Charger l'avant, surtout sous spi eau lisse, et peut-être un peu plus de gîte pour mieux sentir le bateau qui deviendra un peu plus ardent.

### **L'ENVOI DU SPI, LA RENTREE, L'EMPANNAGE:**

**\*A l'envoi, pour éviter de chaluter, respectez la procédure suivante :**

-1 Hisser la drisse à fond. Un repère sur-celle ci tracé à la poulie au feutre indélébile permettra à l'équipier qui hisse de s'assurer que le spi est bien en haut en un coup d'oeil.

-2 Sortir le tangon et amener le point d'amure à sa place. Même combine de coup de feutre pour s'assurer d'une érection complète.

-3 Border l'écoute sous le vent, celle au vent bien libérée.

**\*Pour affaler, deux écoles, à vous de trancher:**

Sous le vent le spi est abrité par la GV, mais l'affalage au vent est souvent pratiqué et plus facile.

1-Vérifier que la drisse est claire et qu'aucun concurrent ne va vous gêner (Engagement à la bouée, tribord à venir, bateau au près.....)

2-Amener le point d'amure avec le point d'écoute.

**3-Affaler, l'équipier de drisse contrôlant la descente en freinant éventuellement la drisse.**

**\*Pour empanner, il faut bien décomposer le mouvement en respectant la phase plein vent arrière qui permet au spi de passer loin devant l'étrave. Trop de précipitation dans l'auloffée qui suit l'empannage, et on se retrouve avec le spi coincé au vent du foc emmagasiné. Notez également que les écoutes doivent être fixées au point du spi par deux noeuds de longueur très différente. Au passage de l'étai en ranguant, elles passeront ainsi séparément en facilitant l'embrague de l'écoute sous le vent de la nouvelle amure par diminution sensible des frottements..**

### **PASSAGE DE LA BOUEE AU VENT:**

**Il convient de garder le bateau très plat pendant tout l'arrondi du passage de la bouée. On voit trop souvent un ou deux équipiers sous le vent très occupés à préparer le spi (Cela aurait dû être prêt avant). Le bateau gîte fort, le foc ne porte plus et le barreur met les deux safrans en travers pour provoquer une abattée contraire à l'assiette. Résultat : un coup de safran = un coup de frein et deux ou trois camarades qui réussissent leur passage, s'engagent au vent, masquent notre bateau, nous piquent le vent.....Début de Berésina!!**

### **POLAIRES AU PORTANT:**

**Nous n'avons pas encore d'angles mesurés à communiquer. Expérimentalement, nous concluons qu'il est intéressant de loffer pour faire planer le bateau quand il y a du vent, quitte à faire plus de chemin. Même manip. dans la pétrole pour créer du vent apparent et réussir à faire porter le spi. Attention toutefois aux excès qui coûtent cher en chemin supplémentaire.**

**Capital et acquis: Il faut loffer dans les calmes, abattre dans les risées et empanner (correctement, sinon voir plus haut) dès que l'on parvient à voir une adonnante sensible au dessus du cap vent moyen que l'on a pris soin de relever avant le départ.**

## **DEPARTS:**

**Il y a de nombreuses façons de déterminer le bon côté de la ligne. Vous trouverez des conseils plus pointus dans les ouvrages de référence cités ci dessous.**

**Un moyen simple, sans compas, un peu empirique permet d'avoir une bonne idée du bon côté :**

**Avant le signal d'attention de préférence, naviguer tribord en longeant parfaitement la ligne. Régler l'écoute de GV au poil, foc roulé. A l'approche de la bouée sous le vent en bout de ligne, virer sans toucher au réglage d'écoute de GV. Longer la ligne bâbord en retournant au bateau Comité. Si l'écoute est alors trop bordée, partir au ras de la bouée, si elle n'est pas assez bordée, la ligne est favorable au bateau Comité. Au fait, si il y du courant ou la prévision d'un vent basculant, tout est à reconsidérer.**

**Attention à deux règles essentielles:**

**Il est strictement interdit d'abattre sur un bateau sous le vent sur la ligne.**

**Il est tout aussi prohibé de s'infiltrer en forçant entre le bateau start et un concurrent au près situé au ras du bateau. Ces deux infractions méritent d'être maudit sur au moins trois générations.**

**D. Genevet, arbitre FFV et heureux propriétaire d'un OPEN à Cannes sera mis à contribution pour expliquer les règles essentielles de régates si vous le sollicitez à l'ASOPEN.**

## **REGLAGES:**

**Ne comptez pas sur nous pour épiloguer sur la tension du gréement, ou le nombre de brins sur le palan de Cunningham. A très très haut niveau, il est certain que ces réglages pointus peuvent être déterminants. Souvenez-vous de la performance d'un équipage Breton (Tanguy-Cariou), champion du monde en 470, médaillé olympique qui emprunte un Fireball flambant neuf pour le Mondial de Brest la veille du championnat. Expliquez-nous comment ils ont pu régler un bateau**

**inconnu et sans références dans le temps imparti?????. Ils ont pourtant gagné ce nouveau titre devant l'élite mondiale de la série. Cela fait réfléchir et privilégier le talent plutôt que les ficelles!!!**

**Néanmoins:**

### **LE CUNNINGHAM:**

**En fait sur L'OPEN 570, il y en a deux. Celui de la GV et la drisse de foc qui ne sert qu'à tendre le guindant de foc, l'ensemble du gréement dormant n'étant étarqué que par les ridoirs de haubans.**

**L'action du Cunningham hole ( Du nom de son inventeur), permet d'équilibrer les tensions. Sous l'effet d'un vent forcissant le creux de la voile va reculer par déformation du tissu due aux tensions non équilibrées. Ce phénomène va faire pocher les chutes, ce qui va rendre le bateau plus difficile à tenir. L'action des cunningham va effacer ce phénomène.**

### **LE RAIL DE FOC:**

**En base de départ, on peut considérer que l'écoute de foc doit être dans le prolongement de la bissectrice du point d'écoute de foc. En avançant le curseur, le nouvel angle de l'écoute va augmenter la tension sur la chute et diminuer celle sur la bordure. Le foc va fermer ce que l'on peut utiliser sur un bord débridé non spiabte, l'écoute légèrement choquée ayant tendance à faire vriller fortement la chute et déventer le haut du foc.**

**A contrario, reculer le curseur fait tirer l'écoute plus sur la bordure que sur la chute et donc ouvrir le foc. A priori, on utilise ce subterfuge dès que le bateau devient difficile.**

**A noter que le fait de choquer un ou deux centimètres d'écoute va de suite et sensiblement faire vriller la chute du foc.**

### **HOOK:**

**Galère à utiliser pour certains, suivez scrupuleusement le mode d'emploi constructeur, il fonctionne très bien. Le fait de verrouiller le point de drisse de GV en haut permet de diviser par deux l'effort de compression subi par le mât!! C'est important pour sa santé.**

**Notez également que l'écoute de GV bordée au large permet à la chute**

de se comporter en bastaque. L'ouverture du plan de voile se fait au chariot de barre d'écoute.

### POINT D'AMURE DE SPI:

Voila un réglage essentiel acquis auprès de ceux qui avaient l'habitude d'utiliser un spi asymétrique sur d'autres excellents bateaux.

Au grand largue, il convient de choquer 20 à 30 cm de point d'amure ce qui a pour effet de creuser le bord d'attaque et de donner au spi une forme mieux adaptée aux allures arrivées. Certains vont même jusqu'à choquer également 20 cm de drisse. Bien évidemment le spi sera plus instable, mais l'équipier attentif y prendra garde. Par contre, au largue serré, amener le point d'amure au plus près du tangon permet d'éviter que la bavette batte et aplatit le bord d'attaque.

### TENSION DE GREEMENT:

Rien de réellement significatif ne semble établi. A noter que l'axe de l'étau semble se trouver pas mal dans le sixième trou de la latte ridoir en partant du haut, qu'il semble intéressant d'avoir un losange assez raide afin que les barres de flèche poussent le mat vers l'avant. La quête, elle, n'est quasiment pas réglable en Open 570 puisque le mât est enfermé dans un étambrai fermé et sans jeu.

### BARRE D'ECOUTE:

Nous avons constaté que certains équipages pointus, attribuaient le réglage de chariot et d'écoute de voile à l'équipier du milieu. Choquer au près 20 cm de chariot sous le vent permet d'effacer une survente et éviter un coup de gîte intempestif. Au largue seul le chariot part sous le vent, l'écoute de GV restant bordée ( Surtout dans la brise). Les pennons situés sur la chute de GV permettent de visualiser l'écoulement de nos filets d'air. Border ou choquer quelques centimètres d'écoute de GV permet de stabiliser cet écoulement. Stop aux pennons qui tourbillonnent. Les quelques cms de tension d'écoute suffisent à rétablir un bon profil de chute.

### SAFRANS:

Il paraît qu'en catamaran, certains équipages relèvent le safran au vent surtout au largue dans le petit temps. A essayer, nous craignons

toutefois que le branle-bas nécessaire à la manoeuvre soit plus nuisible que le gain de surface mouillée et de traînée.

### **HALEBAS:**

L'immense barre d'écoute arrière diminue sensiblement l'utilité du hale-bas, puisque l' on ouvre le plan de voile par l' action du chariot sans choquer l'écoute de GV, en préservant donc la tension de chute. De plus l'étambrai fermé reçoit la compression de la bôme et l'action du hale bas ne permet pas d'appuyer sur le bas du mat et cintrer le fût vers l'avant.

Enfin en tirant d'eau réduit, le palan de hale-bas reste dans sa boite.

### **BIBLIOGRAPHIE:**

4 ouvrages à mettre sur votre table de chevet:

L éternel Pratique de la voile de Yves-Louis PINAUD (Pas des Charentes)

Yves et Marc PAJOT, Voiles et régates, bourré de conseils, d'anecdotes, mais difficile à trouver. Ouvrage ancien.

Didier RAVON et Christian DUMARD: La régata :Tactiques et stratégies.

Bertrand CHERET: Les voiles, comprendre, régler, optimiser.

Ces deux derniers ouvrages à la boutique FFV ou chez les bons ships. Vous trouverez des nouveaux tuyaux dans la plupart des numéros de « La Lettre de l'ASOPEN ». Abonnement pour un an pour un carnet de timbres.

Posez vos questions, nous trouverons l'interlocuteur apte à y répondre.

Respectez la jauge. L'OPEN 570 n'est pas destiné à devenir une usine à gaz. Le bateau est très correctement équipé avec des éléments de qualité.