

Les astuces de l'**Open 5.0**

Lancé avec un joli succès en 2006 au salon de Paris, l'Open 5.0 dessiné par le groupe Finot et construit par Philléas a fait son apparition au dernier salon nautique de Gand et fera sans doute le bonheur de celui qui en deviendra gratuitement propriétaire grâce à un concours lancé par deux hebdomadaires belges et Garmin. En attendant d'avoir le plaisir d'en faire un essai sur l'eau, nous avons examiné pour vous ses détails de finition et quelques intéressantes astuces.



« **Open** » est certainement le nouveau vocable à la mode dans le monde du voilier. Et on le décline dans toutes les pointures pour faire référence aux prestigieux Open 60' du Vendée Globe et des autres grandes courses hauturières. Ainsi, nous avons eu droit, coup sur coup, à l'Open Bic pour les adolescents, à l'Open 5.7 et maintenant à l'Open 5.0. Avec, pour ces deux derniers, des carènes fort pincées sur les entrées d'eau et très évasées sur l'arrière, profondément lestées par un bulbe et fort généreusement voilées par un gréement entièrement latté. Ce sont des day-boats de sport dans lesquels on ne trouve plus qu'un sommaire abri de rangement sous le pont, au profit d'un cockpit entièrement ouvert, large et dégagé. Un spi asymétrique, sur bout-dehors escamotable, double à peu près la surface de voilure au portant. Le franc-bord est assez faible, tout comme les plats-bords qui vous donnent à peu près la même sensation d'équilibre que celle éprouvée par la savonnette sur le bord de la baignoire. Accrochez-vous et crochez les angles de rappel, cela promet d'être sportif.

Le pont-capot

La première chose qui surprend est le pont avant qui a été traité comme un capot de voiture. En déverrouillant les pattes de fixation au fond du cockpit, toute la pièce se soulève vers l'avant, aidée par un piston à gaz, comme le hayon de votre voiture. Une solution intéressante puisque cet espace ne doit être accessible que pour y ranger des objets ou pour des interventions techniques et que son étanchéité n'a pas de raison d'être à cause de l'averse de spi qui ne l'est de toute façon pas. Les embruns qui entreront par l'avant sortiront par l'arrière, puisqu'il n'y a pas de tableau arrière.

La drisse et le bout-dehors ensemble

On a aussi fort apprécié le système de drisse de spi couplée avec l'extracteur de beaupré. Cet extracteur est capelé dans la dernière longueur de la drisse. Le spi sort en tirant sur la drisse. Lorsque celui-ci est presque en haut, la drisse entraîne en même temps l'extracteur. De telle sorte qu'un seul équipier, en une seule manœuvre, hisse le spi et extrait le bout-dehors. Je ne vous ferai pas l'insulte de préciser que, pour l'affaler, c'est la même chose, vous l'aviez deviné.

Quille relevable ou pivotante ?

C'était un choix cornélien : une quille relevable avec ses inconvénients du genre chèvre avec palan à installer pour la manœuvre de relevage, le risque d'endommager le puits en cas d'échouage et l'impossibilité d'aller à la plage ou à la berge (j'en connais qui refusaient obstinément de faire pipi à bord). Donc, une quille pivotante ? Ah non, pas question d'avoir dans le puits et son carénage des turbulences à rendre jalouse une bonne lessiveuse. Et puis, avec 80 kg à 1,50 m de profondeur, le bras de levier pour le relevage nécessite une mécanique d'enfer. Et le bulbe, on le met où, le bulbe, quand la quille est horizontale ?

Carénée dans le cockpit

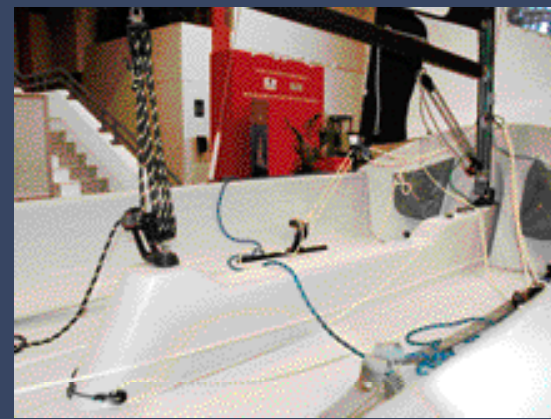
J'avoue que j'ai mis un certain temps à comprendre et à me laisser convaincre par la solution imaginée pour l'Open 5.0. C'est une quille pivotante avec un bulbe qui ne dépasse pas le bord d'attaque du voile de quille. En position relevée, il entre dans un carénage moulé dans le fond du cockpit. Cela fait une petite marche à franchir pour passer d'un bord à l'autre, mais cela peut aussi bien aider à se caler les pieds. Et le bulbe ? Il entre aussi dans ce carénage, surélevé dans sa partie arrière et qui fait aussi office de support de tourelle pour le palan de grand-voile. Pas con, comme dirait mon petit-fils.

Les turbulences dans le puits ?

Un autre problème à résoudre était les turbulences dans ce long puits. Résolu astucieusement par une petite butée excentrique qui entraîne automatiquement un volet venant obstruer l'ouverture quand la quille atteint sa fin de course. Ouais, cool, comme dirait mon petit-fils (l'autre).

Le relevage

Venons-en au problème suivant autrement plus délicat : le système de relevage. On dispose d'une petite vingtaine de centimètres entre l'axe de pivotement et le point de tire en tête de quille, pour faire pivoter de 90° un poids de 90 kilos. Oufti, comme dirait Jonas Gerkens ! Dans ces cas-là, rien de tel qu'une bonne vis sans fin, mais, comme le point de tire dans lequel l'écrou sera soudé va décrire une courbe pendant la manœuvre, la vis sans fin ne peut pas rester sur un plan rectiligne. C'est pourquoi son point d'appui a été fixé sur une rotule comme celle des pieds des mâts pivotants. Et comment entraîner cette vis sans fin ? Par une poulie à crans soudée perpendiculairement à l'axe de la vis sans fin dans laquelle un cordage en boucle repart vers l'arrière du cockpit où il est maintenu en tension par un sandow. C'est donc grâce à un simple va-et-vient manœuvré



Une quille pivotante qui, en position relevée, entre dans un carénage qui sert aussi de cale-pieds.



La drisse de spi couplée avec l'extracteur de beaupré.



Le système de relevage actionné par une poulie à crans.

du cockpit que vous descendrez ou remonterez la quille. Élémentaire, Dr Watson, comme dirait Holmes.

Et l'accès ?

Tout ce mécanisme est quand même enfermé dans le carénage de la quille et son accès, par une tôle de visite latérale, est fort limité. Je dois à un ami qui a bien voulu se coucher sous le bateau sur sa remorque de savoir qu'une trappe d'accès est vissée sur l'avant du puits, sous la coque. Toute intervention technique sérieuse sur ce mécanisme, du genre remplacer l'écrou du point de tire, redresser

>>> la vis sans fin qui s'est voilée ou la poulie endommagée, devra donc se faire à terre. À ce stade, il ne nous reste qu'à espérer que les spécialistes qui ont conçu ce système n'aient pas lésiné sur les échantillonnages.

En cas d'échouage ?

Il est clair que si, par inadvertance, vous naviguez là où vous croyez que les canards nagent alors qu'en fait ils marchent sur le fond, votre quille va en prendre un sérieux coup, ce qui n'est jamais fort grave, mais que c'est le mécanisme qui risque fort de payer la facture. Ce qu'ils n'ont pas voulu chez Philléas. Le point de tire de la vis sans fin est équipé d'un clip de serrage dans une gorge. En cas de choc brutal, les pinces du clip vont s'écarter et libérer la vis sans fin. Le système se remettra en place automatiquement quand la quille reviendra à la verticale par gravité. Comme ils disent chez le constructeur, mais il faudrait voir ce qu'en pense Saint-Thomas.

À essayer

Tous ces éléments ne font qu'augmenter notre impatience d'aller essayer tout cela sur l'eau, pour de vrai. Il serait incongru d'affirmer, au seul vu de toutes ces observations faites à terre dans le patio d'un salon, de conclure que l'Open 5.0 est un fameux bateau, mais il affiche déjà en sa faveur un fameux faisceau de préjugés favorables, surtout à voir la mine ravie des jeunes sur les photos de présentation sous voiles. À suivre, donc, comme on dit dans les feuillets télévisés.

L'Open 5.0 de Philléas est importé chez nous par **Passion**,
rue des Pêcheries, 33
à 1170 Bruxelles
Tél : 02/ 660 46 06
bruxelles@passion.be
www.passion.be

• Begam



Il ne pousse rien sur Mars
A peu près comme sur notre nouvel antifouling Interspeed Ultra au Teflon®

Pendant des années Interspeed Extra Strong a été l'antifouling le plus populaire en Europe. Désormais vous pouvez passer à un produit encore plus performant.

Utilisez notre nouvel Interspeed Ultra.

La combinaison unique de Teflon® et Biolux® une nouvelle combinaison accélérante biocide fait de Interspeed Ultra un antifouling fort, dur, lissé et plus résistant.

Cela rend votre bateau mieux protégé et plus longtemps contre les salissures avec moins de résistance à la glisse.

Utilisez le nouvel Interspeed Ultra là où vous auriez utilisé Interspeed Extra Strong et découvrez un monde tout neuf de protection.

Ultra Fort

Pour plus d'informations, visitez notre website: yachtpaint.com
ESCAPADE YACHTING • Tél. 02 297 57 60 • escapadeyachting@pandora.be

AKZO NOBEL

International
yachtpaint.com

International
Interspeed
Ultra