



BON À SAVOIR SUR LE PHILEAS OPEN 5.00

Bonjour,

Avec le Philéas Open 5.00, nous accueillons un nouveau type de voilier. Spi asymétrique, quille rétractable, enrouleur de foc, baille à spi, gouvernail type "Hobie Cat", etc...

Cela signifie que nous devons (ré)apprendre certains principes de navigation liés à ce type de bateau. Par ailleurs, la qualification pour naviguer sur l'Open 5.00 nécessite de se faire en plusieurs étapes, suivant un processus un peu plus strict que pour les autres bateaux. Vous devez d'ailleurs être qualifié sur plusieurs bateaux du CNF pour pouvoir prétendre à la qualification sur le Phileas 5.00.

Ne pas maîtriser le bateau peut avoir des conséquences fâcheuses du style déchirer le spi ou endommager la quille (le tirant d'eau est de 1,7 metres !!) par exemple.

Être qualifié sur un bateau, c'est aussi participer à son entretien et en prendre grand soin.

Comme pour tous les bateaux, en cas de dommage matériel, vous vous engagez à 1. signaler au plus vite le dommage à la section voile, 2. le réparer (en ayant le cas échéant demandé de l'aide).

Voici quelques-uns des prérequis pour être qualifié :

- Avoir lu et très bien connaître tous les manuels mis à disposition sur le site du CNF, section voile, même si vous n'êtes pas amené à gréer le bateau ex-nihilo.
- Avoir participé à une présentation à quai du bateau dans son intégralité
- S'engager à nettoyer avec une éponge lors de chaque sortie le tableau arrière du bateau ainsi que le safran. Il n'y a pas d'anti-fouling sur le safran et celui-ci se couvre d'algues très rapidement.
- Savoir gérer un foc à enrouleur
- Savoir gérer un spi avec tangon et chaussette
- Savoir utiliser le safran type Hobie Cat
- Être sorti au moins 2 fois sur l'Open 5.00 avec une personne qualifiée.
- Avoir hissé le spi à plusieurs reprises lors de ces sorties.
- Être déjà qualifié sur tous les autres bateaux du CNF : 420, Yngling, Laser.
- Connaître l'intégralité du système d'amarrage du bateau au ponton et à la bouée pour faciliter les arrivées. Savoir positionner les pare-battages.

- Les futurs qualifiés doivent pouvoir expliquer en détail le fonctionnement du bateau, circuit des différents bouts, drisses, relevage de la quille.
- Connaître les risques et faiblesses du bateau (Comment affaler le spi, manipulation de la quille, gérer le safran).

Et maintenant, passons en revue les étapes importantes avant de sortir en 5.00. Ce qui suit vient en complément des documents disponibles sur le site du CNF que vous devez avoir lus :

- La drisse de GV est utilisée pour maintenir la bôme horizontale. Retirer la manille à entretoise (Photo 1a) du point de drisse (Photo 1b) et la fixer dans la manille du point d'écoute (Photo 1c).

Remarque : Les manilles du point de drisse et du point d'écoute de la GV DOIVENT RESTER EN PLACE. Seule la manille à entretoise est utilisée du point de drisse au point d'écoute.

- Concernant l'intérieur du coffre, un seau de rangement est mis en place sous le capot. Au port, y ranger 3 gilets de sauvetage (Un quatrième reste au club). En navigation, porter obligatoirement les gilets, il a donc de la place dans le seau pour y ranger les tauds de GV et de foc (Photo 6).
- Taud de foc (Photo 7a et 7b) : Le taud doit être mis en place lorsque le bateau est au port.
 1. Détacher la drisse de spi (Point HEAD) et la fixer sur la partie haute du taud
 2. Enrouler le taud autour du foc, amorcer la fermeture éclair
 3. L'équipier 1 tire doucement sur la drisse de spi pour faire monter le taud, l'équipier 2 guide le taud et assure la fermeture de la fermeture éclair.
 4. Une fois monté, fermer les velcros sur la partie basse du taud
 5. Attacher la garcette rouge en bas du taud dans le pontet sur la proue après avoir passée celle-ci dans l'œillet du point HEAD du spi
- Concernant l'intérieur du coffre, il est conseillé de le laisser vide ou très bien rangé pour éviter que du matériel se balade en navigation et vienne gêner les mouvements du tangon.
- Si l'écoute de spi n'est pas à poste, elle se trouve sous le capot. La mettre en place en respectant le circuit et le sens de passage dans les poulies (Photo 2).
- Système de relevage de la quille : Attention, le bout en circuit fermé a tendance à sortir de la poulie en alu (Photo 3).
- L'élastique sur le capot doit être fixé autour du mat (Photo 4). Oublier de mettre cet élastique vous expose à de grosses galères lors de virement de bord.
- Les bouts d'amarrage sont réglés pour un bon maintien du bateau à quai, tous équipés de mousquetons.
- Les pare-battages doivent être rangés lors de la navigation, ne pas oublier de les remettre en place lors de l'amarrage au port.
- Il y a deux pagaies et une gaffe à bord. Les ranger sous le capot (Photo 5).

- Les gilets de sauvetage sont au nombre de 4. Ils ne sont pas sur le bateau car ils risqueraient sinon de s'activer lorsqu'ils entrent en contact avec l'eau apportée par les embruns. Vous les trouvez au sec, dans le local du CNF près des étagères. Les ranger au même endroit après votre sortie.
- Le safran n'est pas traité contre les algues. Une couche d'algues vertes peut se déposer en moins d'une semaine. Lors de chaque sortie, vous munir d'une éponge du CNF et nettoyer toute la surface du safran.
- Le blocage du safran par la came type Hobie est compliqué et la came est fragile. Prendre connaissance du fonctionnement de la came en lisant le document "La came du safran Phileas 5.00".
- Port du gilet obligatoire en navigation.

Voili-voilou, bon vent, bonnes navigations et surtout, pensez toujours à votre sécurité et à celle des autres, en premier. Si le matériel est endommagé, signalez le immédiatement - nous trouverons une solution ensemble.

La section voile

PHOTO 1a

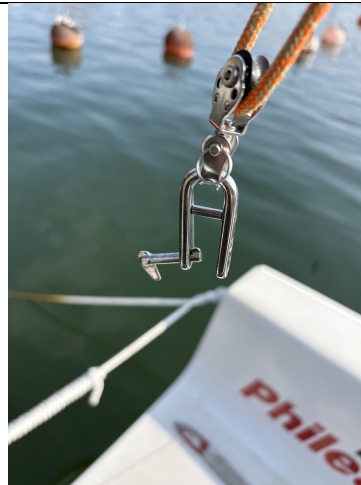


PHOTO 1b



PHOTO 1c



PHOTO 2

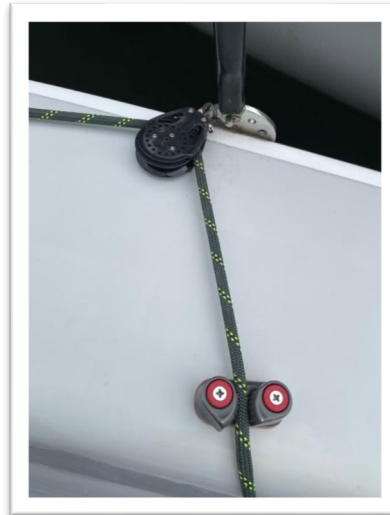


PHOTO 3



PHOTO 4



PHOTO 5a



PHOTO 5b



PHOTO 6



PHOTO 7a



PHOTO 7b



PHOTO 8a



PHOTO 8b

