505 Class France

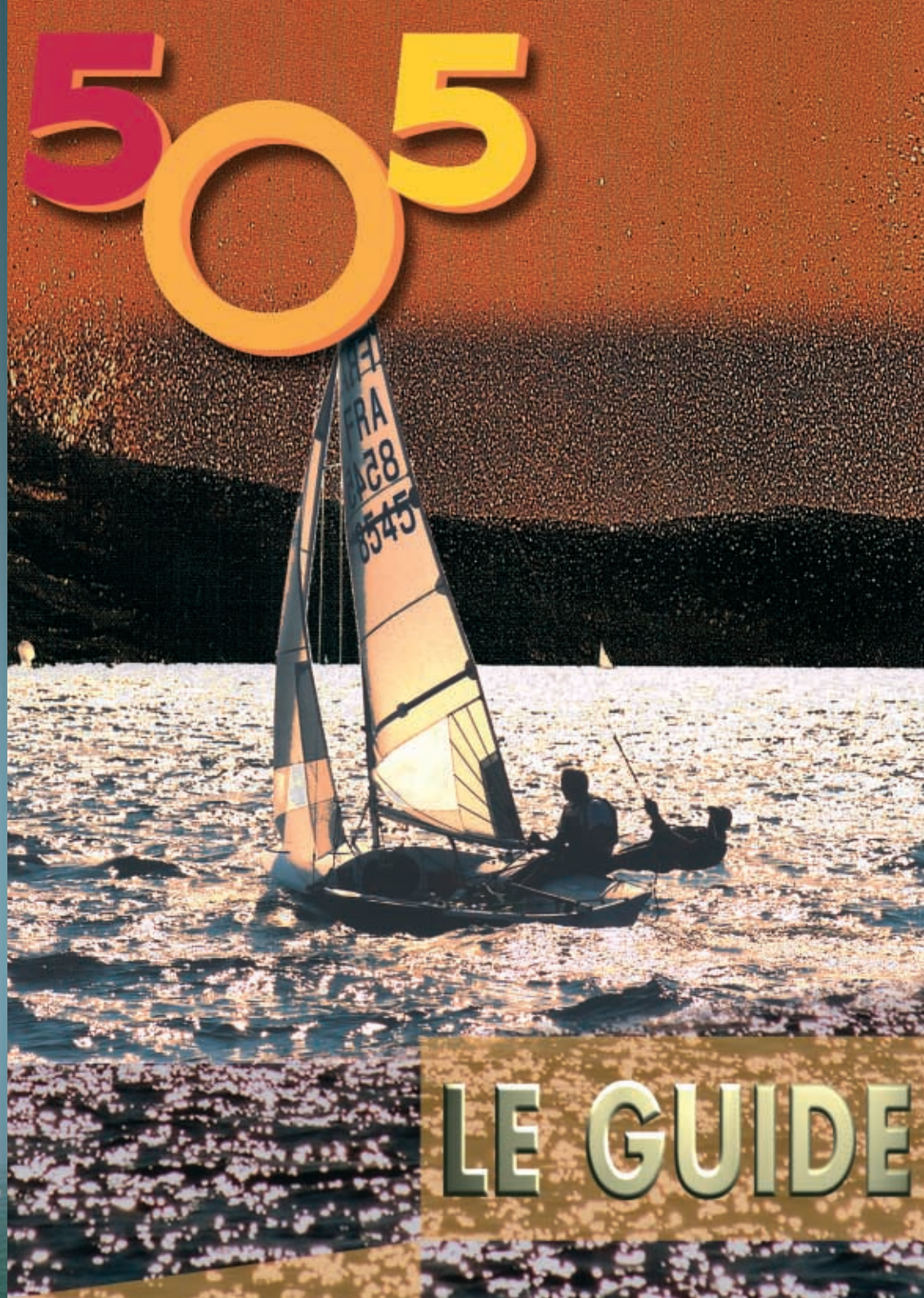
www.cinquo.org/forums
http://asso.ffv.fr/cinquo

Président :
Jean-Baptiste DUPONT
FRA 8705
jbdupont@free.fr

Cinquo rétro
Dominique LAMBARD
FRA 8
dominique.lambard@voila.fr

Réalisation :
Photos : courtoisie Patricial Haufort, Marie Lafortune, J.-B. Dupont, USAM
Coordination : Michel Boiry - 505 F•••• – Maquette et mise en page : Jean-Luc Mirouf - 505 rétro FRA5032
Photogravure : •••••••••••••••••••••••••• – Imprimerie ••••••••••••••••••••

505



LE GUIDE

SOMMAIRE

2 Édito
4 La passion !
8 La 505 class internationale
10 Faire du 505
12 Le bateau
14 Débuter en 505 avec 4 500 €
16 Les formalités
17 Acheter un bateau neuf
18 Les différents types de gréements
20 Le grand spi, ça déchire !
22 Les plans d'eau et les flottes de 505
23 Le 505 demain

Puisse cette nouvelle édition du guide vous apporter autant de plaisir que m'en a procuré la première édition. C'est grâce à ce guide, que j'ai littéralement « dévoré », que j'ai découvert le Cinquo, ce dériveur exceptionnel, et les Cinquocinquistes, un groupe attachant à l'image du bateau.

En pratiquant le Cinquo, je me suis fait beaucoup de vrais amis, en France comme à l'étranger. J'ai côtoyé des champions d'exception et des passionnés de régates. C'est grâce au Cinquo que je passe de si bons moments à naviguer chaque saison.

Car le Cinquo, c'est tout cela. Un bateau passionnant, que l'on découvre un peu plus à chaque sortie, que l'on améliore sans arrêt. Un programme d'entraînements et de régates très actif. Une association de classe sympa, bourrée de talentueux régatiers, de fins régleurs, un groupe de passionnés simples, accueillants et très dynamiques.

Les pages de ce guide sont conçues pour vous aider à faire connaissance avec ce dériveur d'exception et à faire votre parcours initiatique dans la grande famille du Cinquo ; une famille que l'on ne quitte jamais vraiment, comme en témoignent tous ceux qui ont pratiqué le Cinquo, et restent pour toujours attachés à ce bateau.

Vous découvrirez combien il est moderne et a su le rester tout au long de sa carrière et pourquoi nous l'aimons tant.

Vous découvrirez les sensations de glisse au « planning », mais aussi le formidable esprit d'équipe qu'il requiert de son équipage pour aller vite, plus vite.

En France, qui a vu naître le Cinquo, la classe est très active et le programme des régates fourni, vous y trouverez de quoi vous amuser comme le font tous nos passionnés.

L'ambition de ce guide est de vous faire découvrir l'activité de la série, de faciliter vos démarches, de vous indiquer les contacts et les premiers trucs pour bien naviguer en Cinquo. Notre association est prête à vous accueillir, que ce soit pour le loisir occasionnel, la régate ou la compétition de haut niveau.

A bientôt, sur l'eau.

Jean-Baptiste DUPONT
Président de la 505 Class France
Vice-Président « International 505 Class Yacht Racing Association »

La Passion

Révolutionnaire, le 505

Dès sa création le 505 apparaît comme un bateau révolutionnaire qui éclipse toute la concurrence : capable de naviguer par petit temps comme par force 6 et mer formée, il introduit tant d'innovations qu'il n'est toujours pas égalé dans sa catégorie des dériveurs à deux équipiers.

Songez que le 505 a apporté la coque large à déflecteurs, le trapèze qui n'était pas encore répandu, les volumes de flottabilité qui permettent un redressement instantané, des systèmes autovideurs qui vident le bateau en marche, une coque en forme qui permettra la construction en bois moulé comme dans les matériaux les plus futuristes – sandwich nid d'abeilles et carbone –, et enfin un plan de voilure qui intègre un spinnaker démesuré.

Quasi instantanément, le 505 périme tous les dériveurs existants et devient le modèle de toutes les séries qui se créeront après lui.

L'objectif avoué des responsables du 505 a toujours été d'offrir un bateau de compétition accessible à un grand nombre ; ainsi, bateau de pointe, le 505 s'est développé d'une façon continue et suscite une rare passion parmi ses pratiquants qui l'appellent familièrement le « Cinquo ». Près de 9 000 Cinquos sont immatriculés en 2002 et plusieurs chantiers le produisent dans le monde entier.

Aujourd'hui encore, la révolution continue et le 505 montre toujours la voie : après l'adoption de l'avaleur de spi et des voiles en Kevlar et autres matériaux composites, il vient d'être équipé d'un « grand » spinnaker qui peut atteindre plus de 29 m².

Dériveur d'exception, le 505 déchaîne la passion de son équipage : ses capacités de vitesse par vent faible comme sa tenue à la mer dans la brise de force 6 avec le grand spinnaker de 29 m² en font un bateau magique qu'on ne quitte pas.

La machine à sensations

Le Cinquo est une véritable machine à sensations : sensations douces et poétiques lorsque le bateau glisse rapidement sur le miroir lisse des lacs intérieurs par des vents très faibles. Il vous permet ainsi de goûter à la beauté des paysages tout en vous déplaçant plus vite et plus facilement que tous les autres bateaux.

C'est aussi le bateau des sensations extrêmes, très proches d'un funboard qui porterait 45 m² de voiles pour surfer dans la mer formée de La Rochelle ou pour accélérer encore un planning furieux en descendant les vagues de la Méditerranée, un jour de mistral.

Enfin le Cinquo est beau ! Le design de sa coque est très fin, les entrées d'eau magnifiques. Ses déflecteurs si caractéristiques lui donnent un air majestueux et noble, son pont bombé et brillant complète l'impression de sensualité et de force qui se dégage du bateau.

Une telle perfection des formes fait de ce bateau un véritable chef-d'œuvre.

Autre facteur de performance propre au 5O5 : son **spinnaker** exceptionnellement grand (il vient d'être encore agrandi de plus de 20 %). Avec 127,4 kg seulement en ordre de marche, le Cinquo qui plane si facilement sait prendre le mors aux dents sous la traction de cette énorme voile. D'ailleurs le 5O5 offre le meilleur rapport poids-surface de voile de tous les dériveurs modernes.

Quel poids d'équipage pour pratiquer le 5O5 ? Les barreurs de 60 à 75 kg seront parfaitement à l'aise avec un équipier de 75 à 95 kg. Un équipier de grande taille est préférable à un équipier simplement lourd, mais l'agilité reste le meilleur atout.

La **jauge** contrôle strictement les espars, la voilure et la coque. En revanche l'**accastillage** est entièrement libre. Une jauge très ouverte régit le dessin du gouvernail et de la dérive.

Ces conditions ont permis au 5O5 de rester à l'avant-garde de la technologie. Ainsi sa construction utilise des matériaux de pointe comme les sandwichs nid d'abeilles et le carbone. Cette liberté contrôlée est un gage précieux de stabilité de la classe. La jauge n'a subi que deux modifications en 30 ans : l'**avaleur de spi** et récemment l'adoption du **grand spinnaker de 29 m²**.

Caractéristiques

La largeur maximum du 5O5 est de 1,88 mètre : le 5O5 est un dériveur large... et paradoxalement étroit. Il est en effet très large au niveau des listons, pour une efficacité maximum de l'équipage. Et il est réellement très étroit au niveau de la ligne de flottaison (1,24 mètre), offrant ainsi une surface mouillée réduite (gage de performances, en particulier par petit temps).

La stabilité initiale de la coque du 5O5 est très réduite. Pourtant le 5O5 est un dériveur stable. Tout simplement parce que ses listons sont largement rejetés à l'extérieur de la ligne de flottaison, le déflecteur étant raccordé à la flottaison par un important tulipage. En conséquence, à la moindre gîte le volume immergé augmente sensiblement au fur et à mesure que la gîte s'accentue, au contraire des coques classiques où la stabilité initiale se dégrade très vite. Cette particularité évite bien des chavirages aux nouveaux venus en 5O5.

Cette double personnalité, bateau étroit-large, se traduit aussi par une remarquable aptitude au petit temps et, tout en même temps, une non moins remarquable aptitude à la brise.

La voilure du 5O5 est en effet importante (45 m² de voiles sous spi), et la surface mouillée est faible. C'est dire que la coque étroite est survoilée par petit temps, d'où sa vivacité et des performances réputées dans ce type de temps.

Lorsque le vent force, l'équipage reste cependant en mesure de contrôler cette voilure en plaçant son poids sur les listons, 30 centimètres à l'extérieur de la ligne de flottaison, ceci avant de sortir au rappel et au trapèze.

Les lignes d'étrave sont fines mais l'avant se gonfle très rapidement : le 5O5 n'a pas tendance à enfourner aux allures portantes ; au contraire, il se cabre volontiers, offrant ainsi une sécurité et un plaisir extrême à son équipage comme aux spectateurs privilégiés qui le voient évoluer.

La 505 Class française

Cette association est née avec le bateau. Elle a pour but d'organiser la vie de la série en France et sert de relais avec l'Association internationale.

La 505 class est très dynamique. Elle prépare le programme des régates en France, assure la promotion du 505, organise périodiquement des épreuves internationales et le championnat du monde. Elle est ouverte à tous les pratiquants de 505, qu'ils soient régatiers ou non.

La promotion du bateau, c'est :

- Un site Internet très complet régulièrement mis à jour : http://asso.ffv.fr/cinquo
- Un e-mail collectif permettant de recevoir chaque semaine les dernières informations, comptes-rendus et photos
- 3 bulletins d'information par an
- Un stand au salon nautique
- Des capitaines de flotte dans chaque région.

L'organisation des régates, c'est :

- Des régates de clubs
- Des régates régionales inter-ligues et nationales.

L'organisation des régates internationales en France, c'est :

Chaque année

- Une manche de la Coupe européenne, l'Europa Cup
- La coupe internationale de France en plan d'eau intérieur
- La Coupe internationale de France des 505 (en mer)

et périodiquement

- Le Championnat du monde
- Le Championnat d'Europe

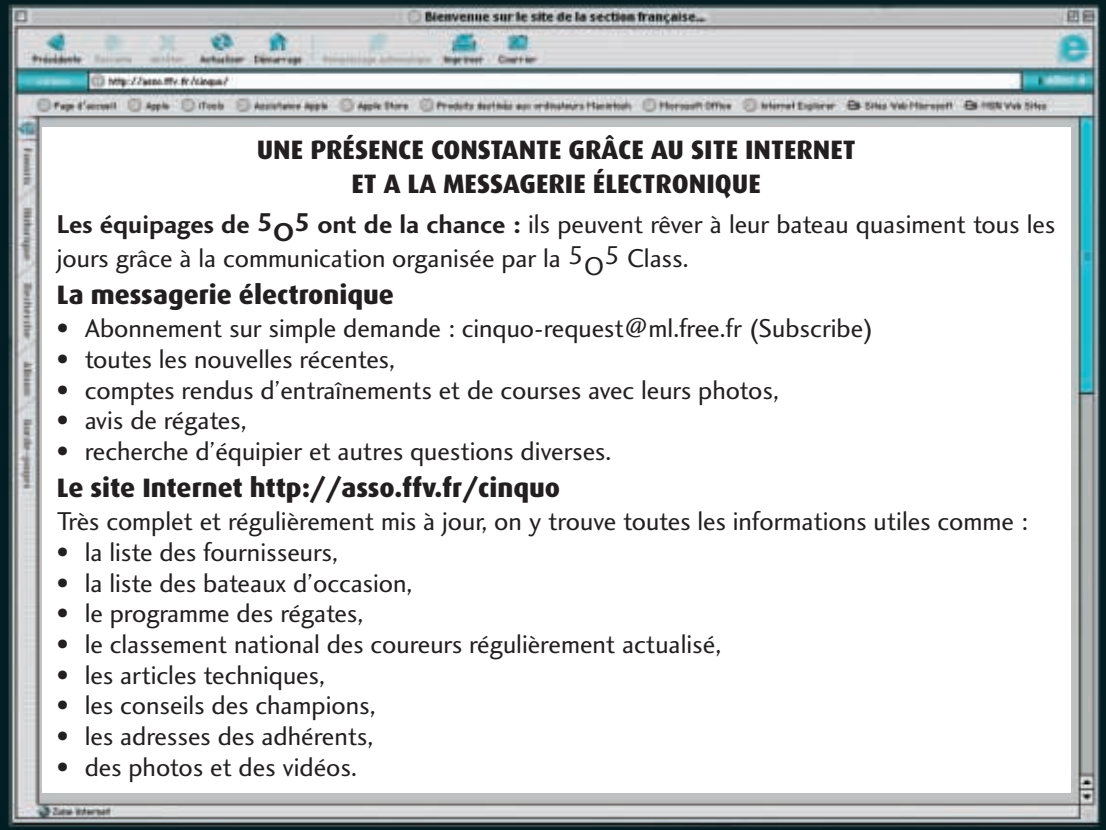
LA 505 CLASS INTERNATIONALE

L'association internationale est chargée de régir la diffusion du bateau sur les cinq continents. Regroupant 19 associations nationales, elle assure, chaque année, l'organisation des championnats du monde. Elle exerce un contrôle strict sur la construction auprès des différents constructeurs, ce qui assure à la fois une garantie de qualité et le respect de la jauge.

De plus, tolérante mais prudente, elle veille à l'évolution technologique du bateau dans divers domaines – par exemple l'introduction du carbone et des nouveaux matériaux dans la construction de la coque et des voiles –, ce qui permet de contrôler et d'actualiser l'évolution de la série.

Cela a permis de faire du 505 un bateau de haute technologie, à la construction légère, raide et durable. Il est fréquent de voir des bateaux de plus de dix ans arriver dans les premiers, comme au championnat du monde de Kingston (Canada) où le bateau arrivé troisième avait 13 ans, ou encore celui champion du monde 1999 à Quiberon qui avait 10 ans et son dauphin 18 ans !

Rassemblant des coureurs dans 19 pays, le 505 est une série véritablement internationale qui attire des équipages de tous les horizons.



UNE PRÉSENCE CONSTANTE GRÂCE AU SITE INTERNET ET A LA MESSAGERIE ÉLECTRONIQUE

Les équipages de 505 ont de la chance : ils peuvent rêver à leur bateau quasiment tous les jours grâce à la communication organisée par la 505 Class.

La messagerie électronique

- Abonnement sur simple demande : cinquo-request@ml.free.fr (Subscribe)
- toutes les nouvelles récentes,
- comptes rendus d'entraînements et de courses avec leurs photos,
- avis de régates,
- recherche d'équipier et autres questions diverses.

Le site Internet http://asso.ffv.fr/cinquo

Très complet et régulièrement mis à jour, on y trouve toutes les informations utiles comme :

- la liste des fournisseurs,
- la liste des bateaux d'occasion,
- le programme des régates,
- le classement national des coureurs régulièrement actualisé,
- les articles techniques,
- les conseils des champions,
- les adresses des adhérents,
- des photos et des vidéos.

Faire du 505

Régater en 505

Plus de 25 régates régionales ou nationales sont organisées chaque année en France de mars à novembre, soit une presque chaque week-end.
Les équipages pourront ainsi choisir celles qu'ils préfèrent tout en participant dans l'intervalle aux régates de leur club ou à des entraînements qui ont lieu même en hiver.
La 505 Class française favorise la vie des clubs et les a regroupés en **flottes régionales** animées par un capitaine de flotte.
Chaque année ces flottes organisent une ou plusieurs régates au sein des clubs qui permettent aux coureurs de se retrouver entre les grands événements.
Le 505 permet donc à n'importe quel équipage de trouver régulièrement des adversaires de toutes les forces, au niveau club, national ou international.
La **convivialité** très forte des équipages de 505 leur permettra d'apprendre comment aller encore plus vite avec le bateau.

S'entraîner en 505

Les entraînements permettent aux équipages de participer à une navigation en groupe qui favorise les échanges et montre les différences entre les équipages.

Ils permettent aux nouveaux venus de bénéficier du savoir-faire des équipages chevronnés. Ces entraînements permettent aussi de comparer vitesse, sensations et réglages afin de trouver le petit « plus » qui permet d'être devant. Les discussions et les échanges qui s'ensuivent une fois les bateaux à terre aident les participants à comprendre leurs performances et à progresser encore.

Les débuts en 505 sont aisés pour tous ceux qui viennent des séries de dériveurs en double ou solitaire. Les véliplanchistes retrouveront les sensations du funboard avec une puissance en plus mais ils devront s'habituer à naviguer avec un coéquipier.

Pour les équipages venant des catamarans, ils devront apprendre à conserver l'équilibre latéral du bateau, ce qui leur prendra quelques week-ends pendant lesquels ils découvriront la merveilleuse maniabilité du 505.

Naviguer en 505

En dehors des régates, le 505 permet de merveilleuses navigations en promenade.
Bateau léger, le 505 se met facilement à l'eau et sa surface de voilure en fait le candidat idéal des sorties par petit temps sur tous les lacs et rivières pourvu qu'il y ait assez d'espace pour naviguer : le 505 est rapide, il glisse sur l'eau au moindre souffle et dépasse tout ce qui bouge alentour.
En mer, il passe parfaitement les vagues et le planning commence dès force 3. C'est un bateau facile à contrôler dans les vents médium grâce à sa merveilleuse maniabilité et au couple de rappel important que lui donne sa coque très tulipée.
A partir de force 4, les sensations deviennent fantastiques, mais la prudence recommande alors de rester en groupe et d'être surveillé par une bonne sécurité.

Le bateau

La grande liberté dans la façon de gréer le bateau et d'organiser son accastillage, accordée par les règles de la Classe, permet à des équipages de gabarits très différents de briller à tous les niveaux, dans tous les types de temps.

En choisissant des voiles et un spinnaker de taille et de coupe adaptées, chaque équipage pourra personnaliser le « moteur » de son Cinquo et être en mesure de l'exploiter au mieux en toutes circonstances.

En revanche, la faible tolérance dans la forme de la coque fait que le 505 est strictement monotype.

L'Association internationale veille à ce que la liberté accordée à la jauge ne nuise pas à la série en entraînant une flambée des coûts pour un matériel peu durable. Par contre elle sait intégrer les innovations technologiques reconnues et testées qui font progresser le bateau comme la construction des coques en carbone, les nouvelles matières pour les voiles et le grand spinnaker.

Un 505 récent est un bon investissement car il restera compétitif plus de dix ans.

Caractéristiques

Coque

Longueur	5,05 m
Largeur	1,88 m

Surface de voiles

Grand-voile	12,30 m^2
Foc	4,94 m^2
Spinnaker	29,00 m^2
Poids total (sans voile)	127,4 kg

Débuter en 505 avec 4 500 €

Les 505 sont des bateaux solides et durables car ils ont toujours été construits avec des technologies de pointe pour affronter des conditions de vent et de mer difficiles ; il n'est donc pas étonnant de trouver des bateaux relativement anciens en parfait état pour ce qui est de la coque, le prix se faisant sur l'état des voiles et l'accastillage ainsi que sur le palmarès du bateau.
Trouver un 505 récent à un prix intéressant est facile, car le marché du 505 d'occasion est actif. Le forum de la 505 Class permet de le consulter facilement (http://www.cinquo/forums, rubrique « occases »).
Vous pouvez débuter en régate avec un budget d'achat de 4 500 € et même trouver un 505 moins compétitif en parfait état pour un prix largement inférieur.

Acheter un 505 d'occasion : mode d'emploi

■ Gréez le bateau

Le mieux est de voir le bateau mâté avec ses voiles. Cela donnera l'assurance que le mât et ses haubans sont bien adaptés à la coque. La grand-voile et le foc hissés assureront que leurs drisses sont à la bonne longueur, et la tenue des voiles pourra être vérifiée.
En ce qui concerne le foc, le tissu du guindant doit faire 4,57 m (à quelques centimètres près) si le bateau n'a pas d'avaleur de spi. Si le bateau dispose d'un avaleur de spi et si le point d'amure du foc est à 25 où 28 cm en arrière de l'étrave, la longueur du tissu du guindant devra être aux alentours de 4,40 m. C'est important pour une bonne triangulation et un bon positionnement de l'angle de tire de l'écoute de foc.

■ Vérifiez la structure de la coque

Les techniques de construction des 505 sont aussi modernes que variées : de la simple fibre de verre encore largement d'actualité à la fibre de carbone, en passant par le kevlar et le sandwich nid d'abeilles, les chantiers ont la possibilité d'optimiser leur bateau en termes de raideur et de répartition des poids.

■ Contrôlez le puits de dérive

Aucune fissure ne doit apparaître à la base du puits de dérive, car les fissures impliquent que sa solidité a été entamée et qu'il bouge. Vérifiez aussi son axe par rapport au bateau.

■ Contrôlez les zones d'occupation de l'équipage

Au niveau des caissons, ce sont les zones qui supportent le plus de contraintes car c'est là que s'activent le barreur et l'équipier. Ces zones sont généralement de construction très solide. Cependant, une souplesse trop prononcée peut être un signe de délaminage de l'intérieur du caisson, ou de rupture d'un renfort. Des fissures au niveau des jointures entre les caissons et le fond du bateau ainsi que sur la liaison pont-coque (regarder sous les listons), peuvent compromettre l'étanchéité et révéler un mauvais état du bateau. Il faut également vérifier l'état de l'avaleur de spi.

■ Vérifiez le mât

Il est tout d'abord indispensable de vérifier que le mât soit droit. Un mât flambé, même légèrement, empêche le bateau d'avancer vite, il doit être redressé.
Ensuite, il faut vérifier qu'il n'y a pas de fissure au niveau des réas, du pied de mât et des points d'ancrage des haubans et trapèzes.
Des traces d'oxydation sont inévitables lorsque le mât est âgé, mais elles ne doivent pas être trop nombreuses.
Le dernier point sensible du mât est la zone sur laquelle il s'appuie contre l'étambrai : elle ne doit pas être déformée.

■ Contrôlez l'accastillage

Sur le Cinquo, l'accastillage est primordial, car c'est lui qui permettra de naviguer confortablement.
Vérifiez l'état des poulies (majoritairement à billes) et des taquets. Si vous deviez en changer beaucoup, le prix de votre bateau augmenterait rapidement.
L'ensemble des bouts doit être également de bonne qualité, ces manœuvres ne doivent pas être extensibles.
Attention, les pièces d'accastillage fixées aux caissons tels que les taquets, les filoirs, etc., et qui bougent comme s'ils étaient desserrés, sont peut-être la preuve que les trous des boulons sont ovalisés. Ils vont alors provoquer des entrées d'eau lors des chavirages et remettre en cause l'étanchéité du bateau si importante pour la sécurité.

■ Vérifiez la surface de la coque

Cherchez d'éventuelles bulles ou gonflements dans le gel-coat sous la ligne de flottaison. La qualité de construction des 505 rend l'osmose très rare, mais cela peut néanmoins arriver sur des bateaux mal entretenus.
La majorité des problèmes décrits ci-dessus ne sont pas rédhibitoires et peuvent être rectifiés. Vous devrez cependant en tenir compte dans le prix d'achat du bateau et le temps de remise en état du bateau.
Les points spécialement renforcés se situent généralement au niveau des ancrages de haubans, du puits de dérive et des zones où évolue l'équipage.
Le pont ou l'arrière des caissons seront en revanche moins renforcés en raison du souci de réduire les poids aux extrémités afin de diminuer le tangage.
D'ailleurs ces zones plus faibles sont peu utilisées par les équipages.
Un bateau bien construit conservera ses qualités pendant plusieurs dizaines d'années, gage d'un excellent marché des 505 d'occasion.

Faites-vous assister par un membre de la 505 Class. La 505 class vous aidera pour l'achat d'un bateau d'occasion et vous mettra en relation avec des vendeurs. Contactez-la !

LES FORMALITÉS

LE CONSTAT DE VENTE sera fait sur papier libre en deux exemplaires, l'un pour l'acheteur, l'autre pour le vendeur.

Il doit comporter : la désignation du bateau, le nom du constructeur, la couleur du bateau. Si les voiles et la remorque sont comprises, il faut l'indiquer.

Le numéro d'immatriculation doit aussi figurer (on trouvera ce numéro gravé, soit sur le barrot du tableau arrière, soit sur l'arrière du puits de dérive). En aucun cas le numéro inscrit sur la plaque du constructeur n'est un numéro d'immatriculation : c'est la référence du constructeur. Il en va de même pour les numéros de la grand-voile : rien n'est sûr, car cette grand-voile a peut-être été achetée d'occasion et porte le numéro d'un autre Cinquo !

Le mode de paiement devra être indiqué ainsi que le prix en chiffres et en toutes lettres.

Le vendeur assure qu'il n'y a aucune dette sur le bateau. L'acheteur déclare qu'il connaît l'état du bateau pour l'avoir vu avant l'achat.
Date et signature des deux parties.

Le vendeur devra remettre le **CERTIFICAT DE JAUGE** délivré par la 505 Class internationale. En cas de perte, contacter la 505 Class française qui fera des recherches et, le cas échéant, délivrera un duplicata (ce certificat est obligatoire pour la compétition dans les grands championnats tels que les championnats du monde, d'Europe et certaines grandes régates internationales).

Une fois l'achat réalisé, nous recommandons au nouveau propriétaire de s'inscrire à **L'ASSOCIATION DES PROPRIÉTAIRES DE 505** – la 505 Class française –, chez laquelle il trouvera tous les appuis : formalités avec les instances fédérales, les conseils techniques, les calendriers de régates, les avis de course des épreuves françaises et étrangères. Il bénéficiera aussi de tous les services du secrétariat et recevra 3 bulletins d'informations et de conseils très complets chaque année.

CONSULTEZ LA 505 CLASS FRANÇAISE

Elle vous donnera tous renseignements, conseils techniques, calendriers de régates, inscription sur le mail d'information quotidien, etc.

37, avenue Lamartine
78170 La Celle-Saint-Cloud

Tél et Fax :
01 39 69 23 81

Net :
http://asso.ffv.fr/cinquo

Acheter un bateau neuf

Plusieurs constructeurs se partagent la fabrication du 505 dans le monde.

Les constructeurs

Europe

RONDAR/OVINGTON (Angleterre)
Agent en France : Paris-Voile (voir ci-dessous)
rondar@compuserve.com
et www.paris-voile.com

DUVOISIN (Suisse)
Construction nautique Duvoisin,
Batteuse 3 - 2013 Colombier, Suisse
Tél. : 328411066 - Fax : 328414208
duvoisin@swissonline.ch

MADER (Allemagne) - Léonard Mader,
8221 Fisching - Waging-am-See, Allemagne
Tél. : 8861373 - Fax : 86814216

États-Unis

Waterat (USA)
Waterat, 1041-c 17th Ave. PO box 2790,
Santa Cruz, CA 95062, USA
larry@waterat.com

Australie

YMS (YOUNG MARINE SERVICES) SYDNEY
Brett Young - yms@bigbutton.com.au

VAN MUNSTER
Van Munster Shipwright & Boatbuilding
88 Reeves Street - Narara NSW 2250
Tél. : 02 43253902 - Mobile : 0417 284198
505 specifications and prices
Vanmun@coastal.net.au

FREMANTLE 505
Merchant Holdings Pty Ltd
trading as 505 Boats. A.B.N 25 009 253 749
7 Weelara Rd - City Beach WA 6015
Tél./Fax : + 61 8 9245 4483
Mobile : 041 990 8102 Fremantle 505 Information
e-mail : merchant@iinet.net.au

Aménagement de coque

JEAN-PIERRE HUTTEN
ZAC Fief Girard, rue Franches
17290 Le Thou
Tél. : 05 46 35 86 14 - Fax 05 46 35 84 27
e-mail : jp.hutten@wanadoo.fr

Agents en France

BOATIQUE DIFFUSION – Edouard Koch
26, rue du Colonel Gillon - 92120 Montrouge
Tél. : 01 46 57 33 06 - Fax 01 46 57 42 42

PARIS VOILE – Pierre-Jean Gallo
12, rue Jean-Jacques Rousseau - 93100 Montreuil
Tél. : 01 48 59 71 21 - Fax 01 48 59 70 56
www.paris-voile.com

Consultez le site de la 505 Class : http//asso.ffv.fr/cinquo pour avoir la liste complète des fournisseurs, leurs coordonnées et leurs e-mail.

Les différents types de gréements

LE CINQUO EST VERSATILE et il demeure performant avec des gréements adaptés à l'équipage. Il y a trois types de gréements utilisés, tous ont en commun le réglage de la quête de mât selon la force du vent – la cale de mât, le hale-bas et la tension des haubans sont aussi utilisés mais de façon différente selon le type du gréement.

Les équipages légers utilisent volontiers le gréement australien très souple. Il est très performant dans le petit temps et la brise en particulier. Son principe est simple : le mât est très souple et la grand-voile est coupée pour s'adapter à la flexion importante de l'espar. A chaque vague le mât se courbe et se redresse, ce qui donne un coup de pompe qui permet au bateau d'accélérer ; à chaque rafale, le mât se courbe, ce qui ouvre la chute de la grand-voile et dégage l'excès de puissance sans provoquer de gîte excessive. Le type de base est le mât Goldspar australien (équivalent : Spunspar, Superspar M7, Proctor stratus). Le hale-bas est le système qui permet de contrôler avec précision la courbure du mât. Ce gréement est le plus facile à régler.

La plupart des équipages utilisent le gréement semi-raide. Il est le plus polyvalent et convient aux équipages moyens à lourds. Le type de référence est le mât Proctor « D » (équivalent : Superspar M2) et de nombreux voiliers proposent des voiles très compétitives pour ce gréement (Pinnell & Bax, Le Bihan, Sobstad, Hydes, Banks, etc.). Les haubans sont gréés plus haut que l'étai, ce qui permet par la tension des haubans de contrôler la courbure du mât et donc le creux de la grand voile. Ce gréement nécessite un réglage très fréquent de l'étai et des haubans et le réglage de la cale de mât est essentiel pour maîtriser le cap du bateau au près.

Les équipages américains ont développé un gréement raide qui convient à la morphologie de ces grands gaillards – les équipages lourds ou très lourds l'utilisent de préférence avec un mât raide pour soutenir le poids de l'équipier au trapèze. Le mât utilisé est aussi le Proctor « D » (équivalents un peu plus raides latéralement : Superspar M2, Proctor Cumulus, Holt Antares). Les voiliers Ullman & Danger (Joe Glaser), North Sails Florida (Ethan Bixby), Bojsen & Moller, UK Sails (ex Rebell), Phillips, P & B coupent des voiles très efficaces pour ce type de gréement. Les haubans sont ici gréés à la même hauteur que l'étai et la tension de ceux-ci règle la tension de l'étai et du guindant de foc et, de fait, son creux. Si l'étai n'est pas tendu, le bord d'attaque du foc est mou et forme un creux sous l'effet du vent qui rend le foc bien plus puissant.

La cale de mât, très robuste, joue conjointement avec le hale-bas sur la courbure du mât – ainsi le creux de la grand voile et la tension de chute sont contrôlés avec précision par l'équipage. Ce gréement est très performant dans les petits airs – mais les Américains et les Nordiques ont fait progresser les performances dans la brise et, du fait de sa raideur, il convient bien aux contraintes du grand spi – si bien que les meilleurs équipages se tournent désormais vers ce gréement qui est cependant le plus délicat à régler selon les conditions.

Vous trouverez sur le site de la classe http://asso.ffv.fr/cinquo/Forum.html toutes les caractéristiques utiles et les réglages conseillés selon le vent.

Le grand spi...

L'adoption du grand spi a été rapide et aujourd'hui il est désormais rare de voir régater un cinquo avec l'ancien spi. Le nouveau spi a un guindant allongé d'un mètre et les règles de profondeur imposée ont été supprimées. La nouvelle voile est plus plate. Les dernières coupes ont produit des spis au maximum de surface pour tirer parti de la plus grande surface.

Pour gréer le grand spi, il faut faire quelques modifications qui sont simples et rapides à faire pour la plupart d'entre elles : tout d'abord deux modifications « obligatoires » : le point de drisse doit être surélevé de 85 cm au maximum et la drisse doit être rallongée d'environ 2 mètre. Ensuite, des modifications que nous conseillons comme d'avancer un peu les barbers de spi pour qu'ils se trouvent à environ 10 à 20 cm en avant du point d'accroche des haubans, ainsi le tangon restera bien stable en position basse, même dans les vagues.

On peut aussi « optionnellement » abaisser le point de fixation du tangon au mât de près de 20 cm, cela donnera une meilleure tenue du mât qui restera plus droit. Pour les largues serrés, on peut monter un système de barber de trapèze – le haut du mât est ainsi parfaitement retenu ce qui est indispensable avec les gréements souples ou peu raides, et conseillé avec les mâts semi raides ou raides.

Enfin, il faut souvent reculer les points d'écoute sur le liston. Ce point d'écoute doit être placé en fonction de la coupe du spi et le voilier doit savoir indiquer précisément où le placer, la voile aura alors un rendement bien meilleur.

Plusieurs d'entre nous ont fait des modifications complémentaires pour encore faciliter les manoeuvres comme, par exemple, rallonger la chaussette de spi, ou élargir l'espace où il se rétracte sur certains Cinquos (Duvoisin), ou encore la mise en place d'une cale de mât qui permet de tenir le mât plus solidement sous l'effet de la voile.

Tout ceci vous donnera un bien meilleur contrôle et cette grande voile devient plus facile que le spinnaker d'antan, en particulier dans les manoeuvres chaudes comme l'empannage dans la brise...

Alors n'hésitez pas un instant, car le grand spi...

...ça déchire !

Les plans d'eau et les flottes de 505

LIGUE NORD-PAS DE CALAIS

- Cercle de la Voile de Valenciennes (étang bien venté).
  Capitaine : Jean-Pierre Noclain
  Tél. : 03 27 45 20 43 - jpnono@free.fr
  http://cinquovalenciennes.free.fr

LIGUE HAUTE-NORMANDIE

- Société des Régates de Caen-Ouistreham.
  Capitaine : Alain Preel
  Tél. : 02 31 86 28 55 - axpreel@yahoo.fr
- Société Nautique du Havre
  Alain Férec – Tél. : 02 32 74 77 17
  alain.ferec@baudry-comptage.com

LIGUE BRETAGNE

- **Vannes** : capitaine régional : Laurent Bernadac
  Tél. : 02 23 40 28 91 - bernadac@infonie.fr
- **Brest** : capitaine : Eric Vassor
  Tél. : 02 98 45 73 40 - eric.vassor@fnac.net
- **La Baule** : capitaine : Christian Mautin
  Tél. : 02 99 72 45 10 - chmautin@tiscali.fr

LIGUE PAYS DE LOIRE

- Société Nautique de Lorient.
  Capitaine : Philippe Goubault
  Tél. : 02 97 64 26 50 - caphijeel.@aol.com

LIGUE POITOU-CHARENTES

- Société des Régates Rochelaises.
  Bertrand Loyal - Tél. : 06 07 82 62 78

LIGUE AQUITAINE

- Cercle de la Voile de Bordeaux. Capitaine :
  Jacques Raguet. Tél. : 05 56 31 90 38
  jraguet@club-internet.fr
  www.cerclevoilebordeaux.org

LIGUE ALPES-PROVENCE

- Y.C .Cavalaire. Capitaine : Dominique Rouanne
  Tél. : 01 48 80 35 13 - rouanne@club-internet.fr
- Antibes. Capitaine : Louis Gilbert.
  Tél. : 04 93 61 94 52 - lui.06gi@tele2.fr

LIGUE ALSACE

- Plan d'eau de Plobsheim (Strasbourg).
  Philippe Blanchard - Tél. : 03 88 66 19 00
  philippe.blanchard@socgen.com

LIGUE CHAMPAGNE-ARDENNES

- Y.C. Der. Capitaine : Charles Frigaux
  Tél. : 03 25 05 52 47 - charles.frigaux@free.fr
- C.N.Haute-Seine. Lac de la Forêt d'Orient.
  Capitaine : Gilles Carvallo
  Tél. : 03 25 74 33 43 - esa@wanadoo.fr

LIGUE ILE-DE-FRANCE

- Cercle de la Voile de Moisson-Lavacourt (Yvelines) (60 km à l'ouest de Paris). Le plus grand plan d'eau fermé (sablière) de la Région Parisienne.
  Capitaine : Nicolas des Jamonières
  Tél. : 01 30 99 76 37 - ndesjamonieres@charier.fr
- Cercle de la Voile de Paris aux Mureaux (Yvelines).
  Capitaine : Marcel Buffet
  Tél. : 01 39 69 23 81 - marcel.buffet@free.fr -
  http://asso.ffv.fr/cvp/
- Club Nautique de Viry-Chatillon (sud de Paris).
  Capitaine : Pierre Muh
  Tél. : 01 69 03 87 44 - stepmuh@wanadoo.fr
- Cercle de la Voile de Seine-Port (sud de Paris).
  Président : Jean-Pierre Di Pède
  Tél. : 01 46 51 67 55 - http://asso.ffv.fr/cvsp/

LIGUE LIMOUSIN

- C.Y.V. de Vassivières (grand lac à 60 km de Limoges).
  Capitaine : Jean-Jacques Véroul
  Tél. : 05 55 36 75 36 - jjveroul@wanadoo.fr

LIGUE MIDI-PYRÉNÉES

- C.Y.V. Pareloup (lac en Aveyron).
  Capitaine : Jean-Louis Guibbal
  Tél. : 05 85 78 29 14 - j.l.guibbal@wanadoo.fr

Aujourd'hui comme demain le cinquo a besoin de barreurs et d'équipiers sportifs et formés à la maîtrise de ses performances hors du commun. Pour cela la 505 class organise la sensibilisation, le recrutement et la formation de jeunes équipages de moins de 25 ans.

Tout au long de l'année, les propriétaires, régatiers eux-mêmes, aident des nouveaux équipages et leur permettent de goûter à la vitesse et à la puissance du bateau. ils prêtent leurs bateaux et accompagnent les jeunes dans la prise en main du 505.
Ils leur apprennent les manœuvres spécifiques comme l'utilisation du tangon automatique, les manœuvres du grand spi, les subtilités du réglage de la tension de gréement pendant les bords.

NATIONAL 505 ESPOIRS

La classe internationale réfléchit à de nouvelles innovations et à de nouvelles règles.
Les nouveaux parcours ont été adoptés pour les grands championnats. Des essais sont en cours pour adopter, dès qu'il sera d'un prix abordable, le mât carbone à l'instar d'autres classes.
Non seulement il apporte un gain de performance par ses qualités mais il rend le bateau plus agréable à manier et aussi plus facile à redresser.
Cependant les prix de l'espar ont jusque là retenu son adoption.
Des développements ont lieu pour réduire la traînée des appendices – des dérives longues et étroites et des safrans à formes optimisées rendent le bateau plus vif dans les petits airs, améliorent le cap et le planning au près.
Des efforts sont aussi faits pour élever le standing et le niveau des grandes régates pour maintenir l'intérêt des compétiteurs et attirer les sponsors internationaux.
Cependant, la Classe internationale cherche par-dessus tout à préserver cet esprit unique qui anime les cinquocinquistes du monde entier en maintenant ce fabuleux équilibre entre compétiteurs chevronnés, régatiers occasionnels et amoureux du bateau. C'est cet équilibre qui a fait le succès du bateau et c'est lui encore qui fait que la Cinquo Class est unique. Ce qui lui permet d'offrir un programme de manifestations et de régates si complet tous les ans.

Une fois par an une confrontation nationale est organisée pour ces nouveaux arrivants : c'est le National Espoirs réservé aux jeunes équipages de moins de 25 ans. Cette course met en compétition des équipages aguerris dans d'autres séries mais nouveaux en 505 avec d'autres jeunes qui régatent déjà régulièrement sur ce bateau, les régates sont suivies sur l'eau par les propriétaires-coachs, qui aident leurs équipages à bien se placer. Les zodiacs d'accompagnement tournent également des vidéos qui sont commentées entre les deux jours de cette compétition.
Le National Espoirs est ainsi l'aboutissement de l'apprentissage et du perfectionnement des jeunes équipages qui ont pu, au cours de l'année, goûter au plaisir de la maîtrise du 505. Il prépare l'avènement de nouveaux champions de la voile.
En complément l'association facilitent les démarches que les jeunes souhaitent faire pour trouver des sponsors qui leur permettent de mettre sur pied leur campagne de régate en apportant une image moderne et jeune aux couleurs qu'ils défendent. Ce matériel de communication est disponible et est prêt à être « customisé ». C'est ainsi que la classe prépare l'avenir, le renouvellement, et assure que les régates sont animées où chacun prend finalement un immense plaisir.