



CATANA *Technique*

" LES DÉRIVES "

De leur bonne utilisation

Spécificités des Catana, les dérives sabre sont des appendices importants dans la stabilité et la performances de ces voiliers. Leur utilisation rationnelle apportera confort et sécurité.

D'une manière générale, au près et complètement descendues, elles sont indispensables pour faire du cap. Au portant, elles améliorent notablement les performances en réduisant la traînée sous-marine de la carène. Elles sont par ailleurs un gage de sécurité dans le très gros temps. Par exemple, à la suite d'une fausse manœuvre, si le bateau est surpris par une vague trop puissante par le travers, les dérives relevées lui permettent de déraper latéralement en évitant l'effet de "croche pied".

Enfin, contrairement à une idée couramment répandue, la gestion des dérives ne se fait pas en fonction de la force du vent mais en fonction de la vitesse du bateau et de l'état de la mer.

Quelques conseils

Au près

Les dérives sont complètement baissées jusqu'à une vitesse bateau de l'ordre de 9 nœuds. Au-dessus de cette vitesse, elles doivent être relevées à moitié.

Au large

A partir de 50 degrés du vent apparent et au-delà, les dérives ne sont plus vraiment nécessaires, voire néfastes pour assurer de bonnes performances, sauf par faible vitesse, au-dessous de 5 nœuds.

Lorsque l'état de la mer le nécessite ou pour faciliter le travail du pilote automatique, il peut être utile de conserver des dérives baissées d'environ 1/3.

Au portant

Avec un angle de vent apparent supérieur à 90 degrés, les dérives ne sont pas nécessaires par mer calme ou peu agitée.

Par mer formée de l'arrière, le bateau a tendance à devenir instable en cap. Les corrections de barre sont donc fréquentes et l'amplitude de barre importante.

Pour considérablement améliorer la stabilité de route, il suffit alors de descendre au maximum 1/3 des dérives. Cela facilitera le travail du pilote automatique ou du barreur.

En general

Les dérives doivent toujours être manœuvrées symétriquement. En effet, une importante dissymétrie accroît les contraintes sur la structure et n'apporte rien, ni en sécurité ni en performance.

Trucs de pros

Lorsque le vent est faible et que la route impose une allure trop abattue, il est difficile de se créer du vent apparent, et donc d'avoir de la vitesse. La seule solution est donc de loffer. Mais jamais au delà d'une certaine limite, car la route parcourue devient alors trop longue par rapport au gain de vitesse obtenu.

Entre 50° et 70° du vent apparent, on peut totalement relever les dérives et loffer jusqu'à obtenir de la vitesse. Le bateau dérape alors sur la surface de l'eau et marche en crabe à une vitesse supérieure à celle que l'on pourrait atteindre en faisant une route compas plus abattue et des dérives abaissées.