



CATANA *Technique*

" LE GROS TEMPS "

A bord d'un catamaran Catana

La navigation par gros temps a fait l'objet d'un grand nombre d'ouvrages dont certains sont célèbres et forts recommandables. Il ne s'agit pas ici de les résumer en une page, mais de vous donner quelques conseils en rapport avec les caractéristiques des Catana.

L'architecture des Catana leur donne des capacités dynamiques importantes. C'est de cette façon qu'ils se distinguent des autres voiliers de croisière et c'est cette force qu'il faut utiliser dans le très gros temps. En d'autres termes leur sécurité est dans le mouvement y compris dans le mouvement à grande vitesse.

Dans le très gros temps, on peut appliquer ce principe tant qu'on a de la voilure à réduire. En prolongeant ce raisonnement, il serait nécessaire de freiner le bateau et c'est justement ce qu'il faut absolument éviter sur un Catana, à une exception près sur laquelle nous reviendrons.

Généralités

En conditions normales, la force qui fait avancer le bateau s'exerce à une grande hauteur au-dessus du pont, ce qui crée un couple tendant à faire chavirer ou enfourner : il faut évidemment limiter cet effet.

Les carènes des Catana sont dessinées pour se cabrer proportionnellement à la vitesse et ainsi résister à l'enfournement. Le risque de chavirage est quant à lui diminué par le relevage des dérives qui permettent au bateau de dériver latéralement. Il faut ajouter à ce propos que tout système limitant la vitesse limite aussi, ou supprime cette capacité à dériver.

En pleine mer

Si en fuite dans le gros temps et à sec de toile vous atteignez des vitesses élevées, la force qui vous fait avancer s'exerce sur le bateau lui-même et ne crée pas de couple significatif. Par contre "l'effet de cabrage" demeure en proportion de la vitesse.

On comprend ainsi que la vitesse a un effet bénéfique. De plus, elle limite considérablement la force des chocs subis par les vagues venant de l'arrière.

Dans des vents supérieurs à 60 nœuds, la vitesse moyenne d'un Catana à sec de toile peut atteindre 12 nœuds, les surfs pouvant emmener à plus de 20 nœuds pendant quelques dizaines de secondes.

La crainte couramment répandue de "rattraper la vague précédente" n'a jamais vu d'expérience justifiée sur les Catana, y compris en Méditerranée où les vagues sont particulièrement courtes.

Lorsque justement les vagues sont trop courtes, on peut rencontrer des difficultés pour maintenir le bateau en fuite. Celui-ci a tendance à lofer sous le choc des vagues venant de plusieurs directions au lieu de partir au surf. Dans ce cas, la solution est de conserver une faible surface de génois et de descendre au maximum un tiers des deux dérives.

Au vent d'une côte

Par malchance ou imprudence, le très mauvais temps peut vous surprendre au vent d'une côte totalement inhospitalière. La première manœuvre à tenter consiste à se mettre au près avec les dérives plongées au tiers (maximum), la grand-voile au bas ris, le génois complètement enroulé, les deux moteurs à mi-régime. Cette démarche peut cependant devenir très difficile avec des vagues très hautes. Et il faut à tout pris éviter de caler lors de cette manœuvre : c'est le danger majeur. Il ne faut pas alors hésiter à accélérer aux moteurs pour aider le bateau à escalader les vagues. C'est uniquement dans cette dernière situation que l'on est réduit à tenter de freiner ou stopper le bateau pour ne pas sauter brutalement sur la crête des vagues.

Conseil

Si l'on navigue dans du gros temps déjà établi, la voilure est adaptée et c'est le "pilotage" qui assure la sécurité du bateau. Mais dans les Alizés, comme dans beaucoup d'autres endroits d'ailleurs, il arrive fréquemment que le vent vienne à forcer brutalement, particulièrement dans les grains blancs difficiles à anticiper.

Dans ces conditions et lorsque l'on a de l'eau à courir, la meilleure des solutions est souvent de complètement rouler ou affaler les voiles d'avant et d'abattre immédiatement jusqu'au grand largue. On encaisse alors les rafales au portant, ce qui est beaucoup plus facile et maniable.

On économise ainsi pas mal d'efforts, si ce n'est d'ariser la grand voile. Ce qui reste une manœuvre plutôt simple.