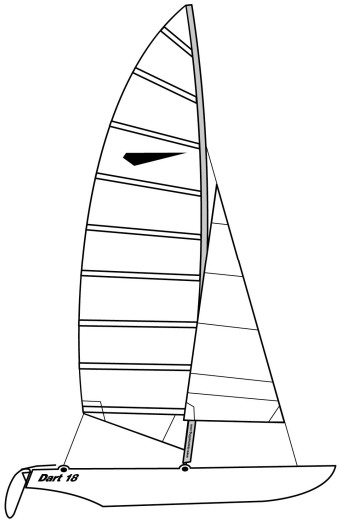
association française de la série internationale Dart

Fiche 02



Naviguer en Dart

Comment naviguer au près, largue et vent arrière

2005

Cette fiche n'a pas pour objet de vous apprendre à naviguer mais simplement de souligner quelques particularités de notre bateau.

Fiche 02
Naviguer en Dart

1. Au près

Le Dart n'ayant pas de dérive, son plan anti-dérive est constitué par sa carène et ses safrans. Il en découle une géométrie variable en fonction du placement de l'équipage. Privé de dérive, le Dart à une tendance naturelle, au près, sans vitesse, à «dérapen». Pour contrecarrer cette tendance, il faut tout d'abord lancer le bateau en abattant franchement, ensuite cet appui dynamique vous permettra de remonter rapidement et de faire un cap honorable. À chaque fois que vous vous «planterez», recommencez à abattre en choquant les voiles si besoin.

Quels que soient les conditions, cherchez à regrouper les poids, ou à les aligner sur une ligne perpendiculaire à l'axe longitudinal du bateau.

Le Dart marche mieux avec la coque au vent sortie de l'eau. Idéalement la maintenir à 10cm au-dessus de la surface.

Au près par petit temps

L'équipage se tient très avancé sur le bateau, au niveau ou devant les haubans. L'équipier est sur la coque sous le vent, le barreur sur le trampoline. Si le vent monte un peu l'équipier vient au pied du mât.

Le chariot centré, les voiles sont tout juste



bordées. Border d'avantage quand le vent monte, redétendre lorsqu'il mollit. Surveillez vos penons. Choquez jusqu'à ce que les deux penons du haut de la grand voile tournoient puis reborder jusqu'à ce qu'ils s'alignent horizontalement de part et d'autre de la voile.

Avec du clapot ne pas hésiter à abattre et privilégier la vitesse.

Dans un vent à risées, adopter une route oscillante: abattre en entrant dans la risée puis remonter ensuite.

Au près dans la brise



- L'équipage se tiendra au vent, l'équipier au trapèze (le plus bas possible, ne pas oublier de se remonter avant le virement de bord) le barreur au rappel. Toujours groupé, l'équipage pourra se reculer, les fesses du barreur sur le foot-strap cenral surtout dans le clapot et pour les équipages lourds. Le placement de l'équipage ne doit pas être figé. Lorsque la barre est trop dure ou à l'arrivée d'une risée, reculer très vite puis ré-avancer dès que le bateau a pris sa vitesse optimum.

Si le bateau est dur à tenir ou qu'il fait «l'ascenseur» (un coup en l'air, un coup dans l'eau), choquer du chariot, 10cm, puis 20cm, puis 30cm, en conservant la voile bien plate, vérifier que le Cunningham est étarqué au maximum. Si ça ne suffit pas, choquer le foc dans les claques ou

naviguer avec un foc un peu choqué en permanence, en «S», avec le guindant déventé sur 15cm.

2. Au largue



Chariot choqué de 30cm, l'équipage reculera en fonction du risque d'enfournement. L'idéal est de maintenir le sommet de l'étrave sous le vent à 10cm de la surface de l'eau. Surveiller en permanence le réglage des voiles en maintenant les penons horizontaux et alignés. À cette allure, les fluctuations de vitesse sont grandes et rapides aussi le réglage des voiles demande une vigilance accrue.

Dans la brise

L'équipier n'hésitera pas à se tenir à la retenue de largue. Elle est faite pour ça et évitera les bosses en cas de coup de frein brutal. Quelle que soit sa position, l'équipier aura toujours une main accrochée pour se maintenir vers l'arrière. Si le bateau enfourne brusquement et que l'équipage reste bien accroché derrière sans glisser, alors il ressortira de la vague. Si l'un ou l'autre glisse vers l'avant, c'est la culbute assurée

3. Au vent arrière

Chariot lâché en bout du rail, écoute choquée en grand en prenant garde que les lattes ne souffrent pas contre les haubans.

L'angle optimum de navigation au vent arrière est identique au près, c'est-à-dire: 45 0 du lit du vent sur chaque bord. Pour contrôler ce cap, le penon de la pantoire de patte d'oie est primordial. Il doit en permanence flirter avec ladite patte d'oie. Profiter des risées et des vagues, pour abattre, toujours avec ce repère, puis relancer en lofant un peu quand le bateau s'arrête.

Dans le petit temps

L'équipage est très avancé sur le bateau, l'équipier assis sur la coque sous le vent en avant de la poutre tient l'écoute de foc directement à la main. Le barreur est au niveau du pied de mât.



Dans la brise

A mesure que le vent monte l'équipage reculera plus ou moins en fonction de la tendance à enfourner du bateau, mais toujours avec le soucis de réavancer dès que les conditions le permettront. Dans les grosses risées: abattre, ne jamais se laisser entraîner à lofer.

Le bateau enfourne violemment: reculer et choquer le foc en grand.

Le vent est très fort: reculer au maximum et mettre le foc