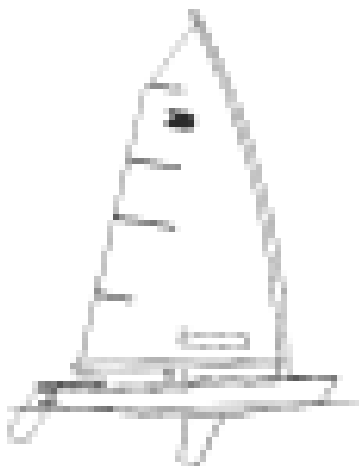


<https://www.yoleok.org/La-Yole-OK-aux-allures-portantes.html>



# La Yole-OK aux allures portantes

- La Yole-OK - La technique -



Date de mise en ligne : mercredi 1<sup>er</sup> février  
2012

---

Copyright © AspryOK : Association Sportive des pratiquants de Yole-OK -

Tous droits réservés

---

Traduction faite par Philippe De Kervenoael

(Article original disponible sur le site OKDIA : [Upwind Sailing](#))

# La vitesse aux allures portantes

Cet article est conçu pour vous aider à améliorer votre technique aux allures portantes, sans chercher à décrire en détail comment tenir ou contrôler le bateau mais plutôt en essayant de souligner les points importants.

La première étape est de visualiser ce qu'est la vitesse aux allures portantes : de combien un autre bateau est-il plus rapide que vous ? Ceci ne peut être obtenu qu'en navigant contre des spécialistes rompus à cette technique. En observant leur technique et leurs réglages, on peut comprendre pourquoi leur bateau est plus rapide. Il ne s'agit pas de copier aveuglément, mais de comprendre les principes qui leur donnent cette vitesse supplémentaire. Cela peut ensuite être appliqué à votre gréement pour un effet maximal.

Voici une brève description de mes observations, à vous de les mettre à profit ou de les contredire.

D'une manière générale, la vitesse dépend de 4 paramètres :

1. la technique de barre,
2. le gréement,
3. les appendices et
4. la coque.

C'est aussi leur ordre d'importance si les appendices et la coque sont de bonne qualité.

La coque doit être lisse, raide, sans panneau flexible et rigide dans sa structure (pas de rotation du tableau arrière par rapport au mât). Un poids minimum et centré aide, mais ce paramètre est de moindre importance.

Les appendices doivent aussi être lisses avec des profils bien adaptés. Le safran ne doit pas avoir de jeu, car cela réduit le contrôle, ce qui est accentuée par les vitesses élevées des allures portantes. Concernant la dérive, quand elle est relevée, le bas de la dérive devient le bord de fuite. Donc, pour réduire les turbulences, elle doit imiter le profil de la dérive en position basse. Dans la réalité, cela signifie avoir un profil mince dans les dernier cm plutôt qu'une finition abrupte.

La raideur donne de la vitesse, mais plus vous naviguez abattu et plus est réduite l'importance des réactions du gréement et des appendices. Donc sur un large, une dérive raide permet d'avoir plus de puissance, mais ceci bien sûr seulement si la dérive est bien adaptée au puits. Attention, si les remarques ci-dessus améliorent la vitesse aux allures portantes, elles peuvent avoir un effet opposé au près.

Les 2 points ci-dessus sont fixés avant que la course commence, contrairement au gréement qui lui reste toujours infiniment variable sur l'eau. La quête du mât est un réglage important fait à terre avant de partir. Celui-ci est principalement défini par l'équilibre du bateau au près et se trouve donc figé pour les bords de portant. D'une manière générale, le mât serait mieux avec moins de quête aux allures portantes qu'au près. Vous devez donc régler

votre mât pour avoir le jeu maxi autorisé par la jauge (7 mm max) au niveau du pont ou du pied de mât.

Il reste maintenant à s'occuper du réglage du gréement. C'est le point le plus important, que l'on regardera pour les 3 principales forces de vent.

### **Vent faible (mais pas tordu)**

Dans ces conditions la voile doit présenter peu de résistance au passage de l'air. Il faut donc une voile une voile plate avec une chute ouverte. C'est plus facile à obtenir avec un gréement souple car une bonne forme de voile s'y adaptera sans refermer avec une faible tension d'écoute.

### **Vent médium**

Quand le vent augmente, on recherche plus de puissance, donc il faut avoir une voile plus creuse avec plus de tension de chute. Pour avoir la bonne tension de chute, vous devez régler le hale-bas de façon à avoir le penon de la seconde latte flottant légèrement. Pour le creux, le penon sous le vent à 50cm de la chute juste au dessus de la latte du bas doit flotter légèrement. Ceci demande comparativement un mât raide, avec un hale-bas puissant (18/1) et une tension de bordure réglable (4/1).

### **Vents forts**

Le réglage ci-dessus peut être appliqué pour des vents forts jusqu'à ce que la barre devienne trop dure et qu'un retour au réglage de petit temps aide à garder le contrôle du bateau. Attention cependant à ne pas avoir un réglage de tension de chute trop faible car cela peut produire un roulis puissant avec un inévitable bain. Quand le vent augmente encore, un mât qui reste sous contrôle (section basse raide) et l'agilité à conduire le bateau donneront la vitesse du bateau.

Pour un bord de vent arrière le creux de la voile doit être réduit dans toutes les conditions. C'est là où la voile a son rendement le plus faible et la technique devient alors le principal paramètre pour avoir des vitesses supérieures.

On peut voir que les caractéristiques requises pour le gréement sont différentes entre vents faibles et forts par rapport aux vents moyens. Comme la plupart des gens n'ont qu'un seul gréement, le but est d'en avoir un qui convienne à votre poids et de l'adapter aux conditions rencontrées. L'étape suivante est de naviguer et pratiquer toutes ces techniques.

En résumé : une coque saine, des appendices bien profilés et un gréement qui correspond à votre poids. Un autre point important mais souvent oublié : des bouts de contrôle efficaces qui travaillent dans toutes les conditions de charge. Bien que tout cela ne soit pas trop difficile à réaliser et que la yole OK soit un monotype, certaines personnes semblent avoir les capacités de naviguer très vite. Comment font-elles ? Un indice est que la différence de vitesse est plus prononcée dans des conditions limites. Principalement c'est leur capacité à jouer avec les vagues et les rafales des bords de portant, comme certains savent détecter les adonnantes sur les bords de près.

Ce qui suit est un bref essai pour décrire les facteurs principaux qui affectent la vitesse au portant. Mais c'est comme apprendre à quelqu'un à faire du vélo par écrit, plutôt que de le tenir pour qu'il s'assoie dessus. La comparaison avec la bicyclette est intentionnelle, car plus je vois de personne capable de naviguer vite au portant et plus je suis convaincu que c'est une technique que l'on peut apprendre comme on apprend à faire du vélo. Et si certains peuvent y exceller, tous peuvent l'apprendre.

### Réglage de la voile

Ne jamais sur-border la voile, la perte de vitesse est obligatoire. La voile réclame un réglage constant. Le bon réglage, c'est quand le guindant est à la limite du faseyement : choquer jusqu'au faseyement puis reborder un peu, et on recommence.

### Vagues

Elles seront prépondérantes si elles existent. Elles n'ont pas besoin d'être très grosses pour avoir un effet considérable. La plupart des gens ont déjà vu des surfeurs prendre des vagues. C'est la même technique que vous devez utiliser sur votre yole, même si c'est moins spectaculaire. Ca consiste à lancer le bateau dans la vague et ensuite à diriger pour le maintenir dans la pente de la vague. Vous devriez vous efforcer à n'utiliser que les variations d'assiette du bateau pour le barrer dans ces glissades.

### Barre

Le safran est d'un mauvais usage car chaque coup de barre est comme un coup de frein. Le bateau doit être dirigé autant que possible en utilisant le poids du corps et le réglage des voiles.

### Risées

Les risées doivent être intégrées aux trois paramètres précédents pour obtenir des performances maximales : quand une risée vous touche, vous devez border la voile et en même temps utiliser le poids de votre corps pour abattre sur une vague. Comme vous le devinez, c'est plus facile à dire qu'à faire. Sont nécessaires : une bonne coordination dans le bateau, un oeil pour voir venir les risées (eau plus sombre, nuage, ... sont souvent de bons signaux), et beaucoup de pratique...

La plupart des théories ci-dessus marchent dans toutes les conditions de temps. C'est très surprenant comment une yole OK peut planer sur une petite vague et une légère risée augmenter la vitesse du bateau quand prise correctement. Ca demande une concentration constante, quand une risée arrive, le bon marin se déplace pour la rencontrer et ainsi gagner de précieuses secondes dans un vent fort.

Ne soyez pas bluffé par le type qui navigue à toute vitesse sans effort apparent. Il est à fond et il a travaillé dur pour arriver à ce niveau.

N.B. C'est en forgeant qu'on devient forgeron et c'est avec l'entraînement que l'on finit par gagner des courses !