

<https://www.yoleok.org/Preparation-et-reglage-d-une-Yole.html>



# Préparation et réglage d'une Yole-OK au près

- La Yole-OK - La technique -



Date de mise en ligne : dimanche 11 décembre 2011

---

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

Tous droits réservés

---

## Traduction de « Setting up your OK & upwind tuning » par Nick Craig

Traduction faite par Philippe De Kervenoael + quelques notes de Frédéric Lamarque.

(Article disponible sur le site OKDIA à l'adresse : [http://www.okdia.org/technical/documents/ok\\_trim\\_1.pdf](http://www.okdia.org/technical/documents/ok_trim_1.pdf))



## Préparation d'une Yole OK et réglages au près

Vous devez privilégier votre technique de navigation au réglage du bateau. Naviguer à plat [1] avec des mouvements de barre doux, bien partir, faire un bon près ... : tout cela est beaucoup plus important que ce qui peut-être écrit ici. [2]

Voici cependant quelques conseils pour bien pour régler votre bateau.

Gardez en mémoire, que chaque Yole OK est différente : position de la dérive, distribution des poids dans le bateau, type de mât, ... modifieront les réglages optimaux. L'objectif de ce document est de vous donner un guide de départ.

La force du vent est définie par rapport à vos actions au près. Ce guide est donc applicable à tous les poids. Par exemple, dire ce que vous devez faire par force 3 n'a que peu de sens, car ce sera du vent faible pour un barreur de 110 kg et du vent fort pour un barreur de 70 kg.

## Réglages à terre

Je navigue avec un pied de mât positionné à environ 3,27m (mesuré du tableau arrière à l'arrière du mât) ; j'avais 3,25 m avec mon mât en aluminium et avec 3,23 m mon ancien bateau marchait très bien. Il n'y a pas ici de règle absolue. [3] En général, plus en arrière donne plus de hauteur et convient bien au petit temps avec eau plate.

Comme chaque bateau est différent, il est important de savoir ce que vous cherchez quand vous le gréez - en naviguant à plat au près, vous recherchez un bateau très légèrement ardent pour optimiser le travail de la dérive mais sans trop de barre pour ne pas augmenter la trainée ! Beaucoup de barre=> avancer votre mât ; barre neutre => reculer votre mât.

Je joue également avec le réglage de ma quête. Mais quelque chose entre 6,03 et 6,10 m devrait être correct. En règle générale, plus en arrière par gros temps et moins par petit temps. [4] A nouveau, cela dépendra de votre gréement et de la longueur de votre chute : il n'y a là encore pas de règle absolue.

## Au près

### Vent faible : c'est-à-dire sans rappel (mais avec bateau plat !)

Vous recherchez de la puissance sans trop creuser les voiles car le vent est faible et qu'il n'a pas l'énergie pour être fortement défléchi. Vous ne devez également pas avoir de gros plis dans la voile qui pourraient perturber l'écoulement.

Le réglage du point d'amure doit être neutre (c'est-à-dire là où le voilier l'a placé : là où le point d'amure tombe voile haute sans tension ni sur le point d'écoute ni sur le point d'amure) ou légèrement relâché pour aplatir la voile sur le guidant.

Quand le vent tombe, il a moins d'énergie, vous avez donc besoin de plus de tension sur la bordure pour aplatir la voile afin de ne pas bloquer l'écoulement.

Tension d'écoute : autant que vous pouvez pour aplatir la voile mais sans bloquer l'écoulement. Regardez le haut de la chute : elle ne devrait pas se redresser vers vous.

### Vent médium (au rappel avec puissance maîtrisée)

Vous recherchez toujours de la puissance donc les réglages sont similaires à ceux par vent léger, mais comme le vent a plus d'énergie, il peut être davantage défléchi : c'est-à-dire moins de tension de bordure et plus de tension de chute (plus d'écoute).

Point d'amure neutre ou avancé pour le clapot pour avoir une entrée de guidant plus creuse et vous aider sur les vagues.

### Vents forts (rappel et surpuissance)

Vous cherchez à enlever de la puissance pour que le bateau soit plat quand vous êtes au rappel max dans les molles. Sur eau plate, ça paye d'aplatir encore un peu plus et de pointer pour gagner un peu plus. Quand les vagues grossissent, c'est moins intéressant, car vous ne pourrez pas les franchir en pointant trop.

Quant le vent forcé, vous devez prendre davantage de quête jusqu'à ce que votre bôme touche le pont quand vous êtes complètement bordé : Oui mais combien ?... Votre chute devrait s'ouvrir dans les rafales : Si ce n'est pas le cas, détendez l'écoute en augmentant la quête arrière et si la chute est toujours très ouverte, alors border plus en réduisant la quête.

C'est en ayant la bôme sur le pont que vous diminuerez le plus la puissance. Il n'y a pas de mesure car cela dépendra de la raideur de votre mât et de la longueur de la chute.

Vous voulez descendre le centre de poussée de votre voile, pour réduire le couple de basculement. Donc vous prenez beaucoup de cunningham pour ouvrir le haut de la voile et diminuer un peu la tension de bordure si vous voulez conserver un peu de puissance.

Une fois réglé, ajustez votre chariot pour naviguer plat. Plus ça souffle, plus vous relâchez.

### Gros temps (beaucoup de bateaux dessalés)

Vous cherchez à enlever le max de puissance.

Les réglages sont comme par vent fort, mais vous tirer plus fort. Par exemple sur le cunningham avant le départ, je mets mes 2 pieds contre l'avant du cockpit pour mieux pousser. [5]

-  Chariot complètement sous le vent.
-  Pas plus de tension d'écoute ou vous allez remettre de la puissance, vous voulez que le haut s'ouvre dans les rafales.
-  Bordure complètement tendue.
-  Point d'amure avancé pour le clapot et plus en arrière pour les eaux plates.

Amusez vous bien.

Happy OK sailing !

*Post-scriptum :*

*Vous avez maintenant le mode d'emploi pour monter à la bouée au vent, faut'il encore savoir en redescendre, le plus vite possible tout en restant au sec. Quelques infos en anglais sur le site OKDIA : <http://okdia.org/technical/manual/index.php>. Un petit article bientôt sur le sujet, car c'est sur ces bords là que les différences de vitesse sont les plus importantes.*

---

[1] En Yole-OK, à plat n'est pas forcément 0°, à cause de la forme de la coque avec son bouchain. Nous traduirons par un angle de gite raisonnable : 3 à 5°, 10° au grand maximum, le bouchain sous le vent pouvant jouer un rôle anti-dérive

[2] Un autre point très important est de naviguer le plus souvent possible, nos sélectionnés olympiques en finn naviguent toute l'année au moins 2 heures par jour

[3] Le volume avant de votre coque va avoir une certaine influence sur la position du mât. Si votre étrave est peu volumineuse, vous aurez du mal à avancer autant votre mât. Sur les vieux bateaux, l'étambrai est souvent trop juste

[4] Dans le médium, il peut être utile de réduire la quête pour augmenter la tension de chute

[5] Une poulie double sur le cunningham devient la règle sur la plupart des Yoles-OK, permettant de reprendre du cunningham plus facilement après les bords de portant.