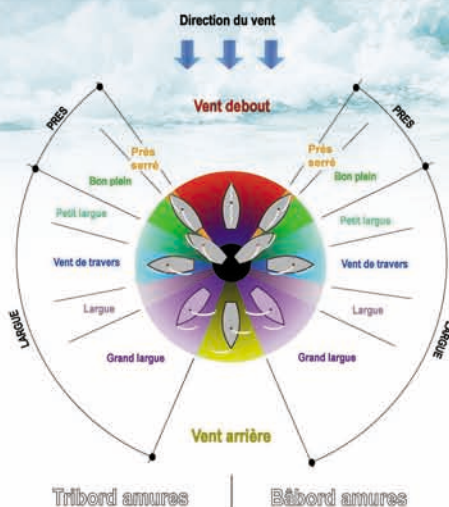


# Les différentes allures d'un voilier



Sur un voilier qui progresse à l'aide de ses voiles, l'**allure** désigne l'angle que fait le cap du bateau avec la direction d'où vient le vent réel (vent météorologique).

Elle joue un rôle important dans la marche d'un voilier dont la vitesse dépend en partie de l'allure. Celle-ci a également une influence sur le comportement du bateau, en particulier sur sa **gîte** (inclinaison transversale), son **roulis** (inclinaison longitudinale) et son **lacet** (rotation horizontale de la coque).

L'allure détermine également la manière dont les voiles doivent être réglées : en fonction de l'angle au vent, l'équipage devra les écarter plus ou moins de l'axe du voilier, pour que la pression exercée par les filets d'air reste efficace.

Lorsqu'on change de direction pour se rapprocher de celle du vent, on entre dans le domaine pointu des **allures de près**. Au contraire lorsqu'on s'en écarte, on pénètre dans le domaine plus débridé des **allures portantes**.

Les quatre secteurs d'allures sont : **le vent debout, le près, le largue et le vent arrière**.

Chacun d'eux étant enrichi d'un qualificatif lié au côté d'où vient le vent :

- **Bâbord amure** : Embarcation ayant sa grand-voile sur son côté droit, lorsqu'elle reçoit le vent sur son côté gauche.

- **Tribord amure** : Embarcation ayant sa grand-voile sur son côté gauche, lorsqu'elle reçoit le vent sur son côté droit. Cette position est prioritaire en cas de croisement de bateaux.

Voyons en détail ces quatre zones et les allures qui les composent :

- **Le vent debout** (vent de face ou bout au vent) constitue une zone où la navigation devient difficile voire impossible, car lorsque le cap fait un angle inférieur à 45 degrés par rapport à l'axe du vent, les voiles **faseyent** (flottent en drapeau) de plus en plus, le bateau n'avance plus et peut même reculer. Si la route que veut suivre le bateau se trouve dans ce secteur, alors il devra **louvoyer** (tirer des bords) de part et d'autre de l'axe du vent pour pouvoir le remonter et progresser dans sa navigation.

- **Le près** est la zone où le cap du bateau fait un angle compris entre 45 et 65 degrés par rapport à l'axe du vent. On y distingue (voir le schéma) :

- **Le près serré** (au plus près) : le bateau remonte au vent, son angle par rapport au vent étant approximativement de 45 degrés. C'est une allure sportive que recherchent les voiliers de régates. Les voiles sont **bordées plat** et leur **ouverture** par rapport à l'axe du bateau est faible, ce qui permet un écoulement laminaire des filets d'air. La gîte est forte du fait de la forte composante latérale du vent sur les voiles. Le bateau subit une dérive et adopte un comportement nerveux, très tendu, frappant contre les vagues.

- **Le bon plein** (ou près bon plein) : le bateau remonte au vent, son angle par rapport au vent étant approximativement compris entre 50 et 65 degrés. C'est l'allure « royale » ! La vitesse est bonne et la dérive faible. Les voiles s'arrondissent et leur ouverture par rapport à l'axe de la coque augmente, l'écoulement restant laminaire. La gîte diminue et les chocs avec les vagues se font moins violents. C'est une allure très efficace pour les longues navigations et plus confortable pour le marin.

- **Le largue** est le secteur qui fait un angle compris entre 65 et 170 degrés par rapport à l'axe du vent. On y distingue :

- **Le petit largue** : l'axe entre le bateau et le vent est approximativement compris entre 65 et 80 degrés.

Contrairement à une idée reçue chez beaucoup de plaisanciers, ce n'est pas une allure de portant. La vitesse est bonne et les avantages du bon plein se confirment en s'accroissant.

- **Le vent de travers** est une allure également rapide, la préférée des débutants car le confort augmente encore. Les voiles se creusent un peu et leur ouverture par rapport à l'axe du bateau s'accroît encore, de façon à augmenter la composante avant, tout en conservant un écoulement laminaire. La gîte est quasi nulle et l'influence des vagues par temps moyen est négligeable. Cette allure est souvent optimale, tant du point de vue de la vitesse que du confort du marin.

- **Le largue** : l'axe entre le bateau et le vent est approximativement compris entre 100 et 120 degrés.

A cette allure et aux suivantes, qualifiées d'allures portantes, la voile d'avant peut être remplacée au profit d'une grande voile légère, plus creuse et plus efficace, qui se gonfle avec le vent (gennaker, spinnaker). Mais alors, une grande vigilance, notamment sous spi, doit être observée car on peut facilement partir brutalement au **lof** (rapprochement contre l'axe du vent) et finir le mât dans l'eau.

- **Le grand largue** : l'axe entre le bateau et le vent est approximativement compris entre 120 et 170 degrés.

C'est l'allure la plus rapide car la force du vent s'exerce au maximum dans l'axe du bateau. Mais le confort diminue notablement car l'écoulement de l'air dans les voiles devient turbulent, celles-ci étant notablement écartées de l'axe du bateau. Les vagues, qui généralement arrivent également de cette même direction, provoquent des mouvements de roulis et de lacet (perte d'efficacité du safran) désagréables et quelquefois impressionnants pour le barreur. Les risques d'**aulofée** (départ brutal au lof) et de chavirage s'accroissent.

- **Le vent arrière** : le bateau navigue dos au vent et quasiment dans son axe. L'allure n'est pas la plus rapide. Par mer calme et uniquement par mer calme, la sensation de confort y est évidente car on ne ressent presque plus le vent. Mais attention par mer agitée, cette allure est à réserver aux experts, le bateau risquant d'**empanner** (changement brutal d'amure) à la moindre erreur de barre. Par ailleurs, le danger décrit précédemment (aulofée et chavirage) dû aux vagues venant de l'arrière, est considérablement augmenté. S'ajoute en cas de rafales, une grande difficulté pour revenir face au vent afin de réduire la voilure.

Plaisance & Méditerranée – Section voile  
Délégation régionale PACA

## Choisir son allure

Si la destination du voilier est choisie, l'allure sera imposée par la direction que prendra le vent durant la navigation et le louvoyage pourra s'avérer nécessaire. Toutefois, si l'équipage dispose de temps ou si le bateau n'a pas la capacité de tenir l'allure imposée par le vent, il sera souvent possible de choisir une route permettant de bénéficier des allures les plus favorables.