

C O L L E C T I O N « L'HOMME E T L A M E R »

PAUL ELVSTRÔM

MAÎTRISE DE LA VOILE

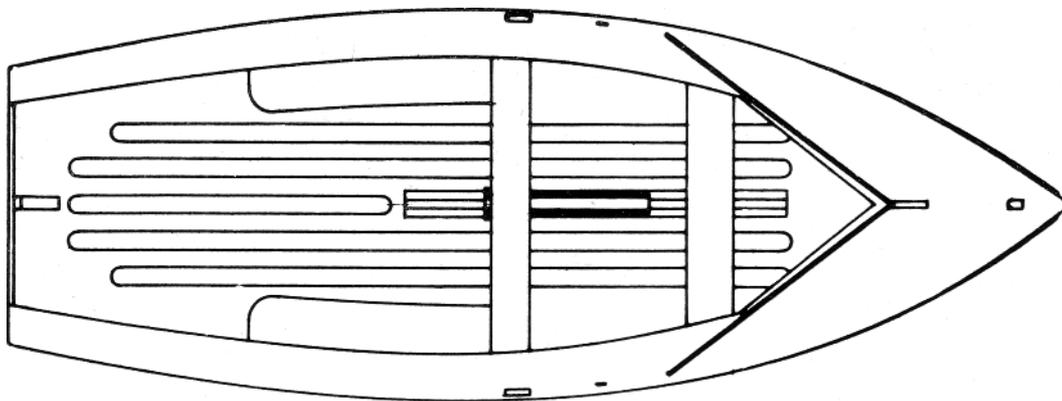
Adaptation de Richard CREAGH-OSBORNE
Traduction française de Florence HERBULOT



ROBERT LAFFONT
6, place Saint-Sulpice. 6
PARIS VI^e

LE VAURIEN
(Série internationale)





Longueur hors-tout 4,08 m Surface de voile 8,10 m²
 Bau maximum 1,47 m Poids 95 kgs

Le Vaurien est un bateau français, dessiné en 1951 par Jean-Jacques Herbulot, qui s'est développé avec une telle rapidité qu'en treize ans il a atteint un nombre presque aussi grand d'exemplaires que le Snipe en trente-trois ans. Cette série existe à présent dans plusieurs pays d'Europe et compte plus de 15 000 bateaux immatriculés. En 1962, l'I.Y.R.U. lui accorda le statut de Série internationale, groupe B.

Le Vaurien n'est pas ce que l'on pourrait appeler un bateau de course sérieux, mais souvenons-nous de nos débuts, et n'oublions jamais qu'il faut encourager les débutants à la compétition : le Vaurien est un bateau idéal pour apprendre à barrer et à régater, et de plus il est d'un prix extrêmement bas. Ce dériveur a été conçu en réponse à une demande du Comité de coordination des écoles de voile en France qui désirait un bateau simple et bon marché, monotype, pouvant servir à l'initiation des débutants.

Le premier prototype fut construit pendant l'hiver 1951/52, sur l'initiative de Philippe Viannay, et, l'été suivant, on l'essaya à l'École de voile de l'archipel des Glénans, en Bretagne. Un second prototype, construit à la demande de la revue « Les Cahiers du Yachting » était exposé au Salon Nautique d'octobre 1952 où il fut très favorablement accueilli; pendant l'hiver, quantité de gens purent l'essayer à Meulan.

Devant l'enthousiasme éveillé par le prototype, les Glénans firent construire 100 Vaurien par un constructeur du Morbihan. Cette première fournée se vendit rapidement au printemps 1953, et le constructeur dut en faire 100 de plus. Dès l'été 1953, 200 Vaurien naviguaient. L'Asvaurien se forma alors, pour la surveillance de la série, sous la direction de Jacques Derkenne et Roland Garros. L'hiver suivant vit la construction de 200 bateaux de plus.

Le premier Championnat national, organisé à Bénodet en 1954, connut un tel succès que l'Asvaurien demanda à la F.F.Y.V. un Championnat de France de série pour 1956, qui lui fut accordé. Après cette décision, la série prit une extension extraordinairement rapide. Plus de 500 bateaux furent construits l'année suivante.

Au début, le Vaurien attirait quantité de gens qui voulaient simplement un bateau de promenade : c'est à présent devenu le monotype de course adopté par la plupart des clubs français. Il est étonnant de constater à quel point certains clubs se sont développés en fonction du Vaurien : ce bateau a amené à la navigation à voile un nombre considérable d'adeptes qui n'auraient, sans lui, probablement jamais pu naviguer.

En 1956-57, le Vaurien commença à se répandre à l'étranger; 80 bateaux en Suisse, 25 en Belgique. Il y avait alors, en France, 875 bateaux nouveaux, le nombre total des Vaurien immatriculés dépassait 2 000; le Championnat de France organisé à Lyon comptait 80 participants.

En 1957-58 ce développement se poursuivit à un rythme encore plus rapide : plus de 1 000 bateaux nouveaux, 3 500 unités immatriculées au total, avec les bateaux étrangers. Il y eut plus de 100 concurrents au Championnat de France.

La série a donc continué à prendre de l'importance, jusqu'à être aujourd'hui couronnée par le statut international de l'I.Y.R.U. : elle compte à présent plus de 15 000 unités.

La série des Vaurien est très sévèrement et très soigneusement surveillée par l'Association des propriétaires, qui publie une brochure illustrée de 80 pages, très complète. Cette brochure contient des conseils pour les nouveaux acquéreurs, des instructions détaillées pour le gréement, la mise à l'eau et la manœuvre du bateau, quelques données sur la façon de le remorquer, des conseils sur les règles de course et sur quelques points de tactique, une note historique, les statuts de la série, les règles de championnat, les instructions pour le jaugeage et les règles de construction. En fait, il serait difficile de composer, à l'usage des débutants et des nouveaux propriétaires, un guide plus complet et plus utile.



Le Vaurien a fait plus que 'importe quel bateau pour amener des nouveaux venus à la navigation à voile. Il y en a 15 000 à l'heure actuelle, grâce à sa grande simplicité qui ne l'empêche pas de convenir parfaitement à tous les types de navigation, y compris la course.

L'idée de base de ce bateau était une extrême simplicité de construction, permettant de le vendre au prix minimum. Pourtant il fallait un bateau solide, marchant bien, gréé en sloop, convenant aux débutants et aux écoles de voile, pouvant porter un moteur hors-bord, tout en étant un monotype de course permettant des compétitions de classe. Le résultat est un bateau appuyé sur une solide organisation, et qui diffère énormément, sur bien des points, des solutions que d'autres pays ont apportées aux mêmes problèmes.

Si vous désirez un Vaurien, vous constaterez que les plans de ce bateau très simple ne sont pas en vente, et que la construction amateur est interdite. Ceci peut sembler étrange au premier abord, mais la réussite en France est certaine. En voici les raisons : les constructeurs agréés sont seuls accrédités à construire le Vaurien. Pour obtenir cette autorisation, le constructeur doit s'engager à vendre le bateau à un prix maximum fixé, et à construire le Vaurien en stricte conformité avec les règles de la série. Toutes les pièces d'accastillage sont prévues d'avance, même la peinture doit être conforme. Les voiles doivent être confectionnées par un voilier agréé. A peu près tout l'équipement supplémentaire est interdit, à l'exception toutefois d'un petit spinnaker, utilisable uniquement à l'entraînement, et qui n'est pas admis dans les courses officielles.

Le prix fixé est aussi bas que possible, et pour que l'opération soit rentable il faut que le constructeur fasse au moins 10 bateaux à la fois. Cette politique a été couronnée de succès, et en treize ans, plus de 15 000 bateaux ont été construits.

L'architecte de ce bateau, Jean-Jacques Herbulot, dessinateur à la production considérable, a une grande expérience des bateaux à bouchains vifs. C'est par souci de simplicité que la coque est faite de trois panneaux, avec un arrière assez plat. La plupart des architectes auraient tenté de donner forme et cambrure à la quille en tordant les panneaux vers l'étrave, pour que le bateau soit plus facile à manier. Herbulot a attaqué le problème dans l'autre sens : il a laissé l'avant presque plat, comme une boîte, et a donné une courbe très nette aux sections arrière, en arquant les panneaux de l'arrière près du tableau. Cela donne une coque facile à tenir et d'un équilibre étonnant. La forme du bateau dépend beaucoup de la précision apportée au découpage et à la mise en forme de ce panneau arrière; c'est une des raisons qui ont provoqué l'interdiction de la construction amateur.



Le Vaurien est assez rapide par brise moyenne, et c'est l'un des meilleurs bateaux d'initiation à la course. Remarquez l'écoute de grand-voile, et sa simplicité.

La coque comporte également un plat-bord étroit, jusqu'au tableau arrière, et un pontage avant, assez court, placé très en avant du mât et terminé par une hiloire. L'arrière ouvert facilite la mise en place d'un moteur hors-bord; c'est également très pratique pour monter à bord lorsqu'on part d'une plage. Le cockpit est, en fait, assez grand pour un bateau de cette taille, et pour la promenade, quatre personnes y prennent place sans gêne. La dérive est un simple couteau qui peut remonter si on rencontre un obstacle, et l'arrière de la quille porte un aileron de protection.

Le gréement simple est celui d'un sloop, avec une bôme haute; le mât est soutenu par une paire de haubans et des barres de flèche. Sans aucun doute, il s'agit là d'un petit bateau sain et pratique, avec tout l'équipement nécessaire et les caractéristiques indispensables pour réussir, qu'il s'agisse de l'enseignement, de la promenade ou de la course. Pour tous renseignements supplémentaires, s'adresser au secrétaire, Asvaurien, 71, rue Fondary, Paris 15^e. France.