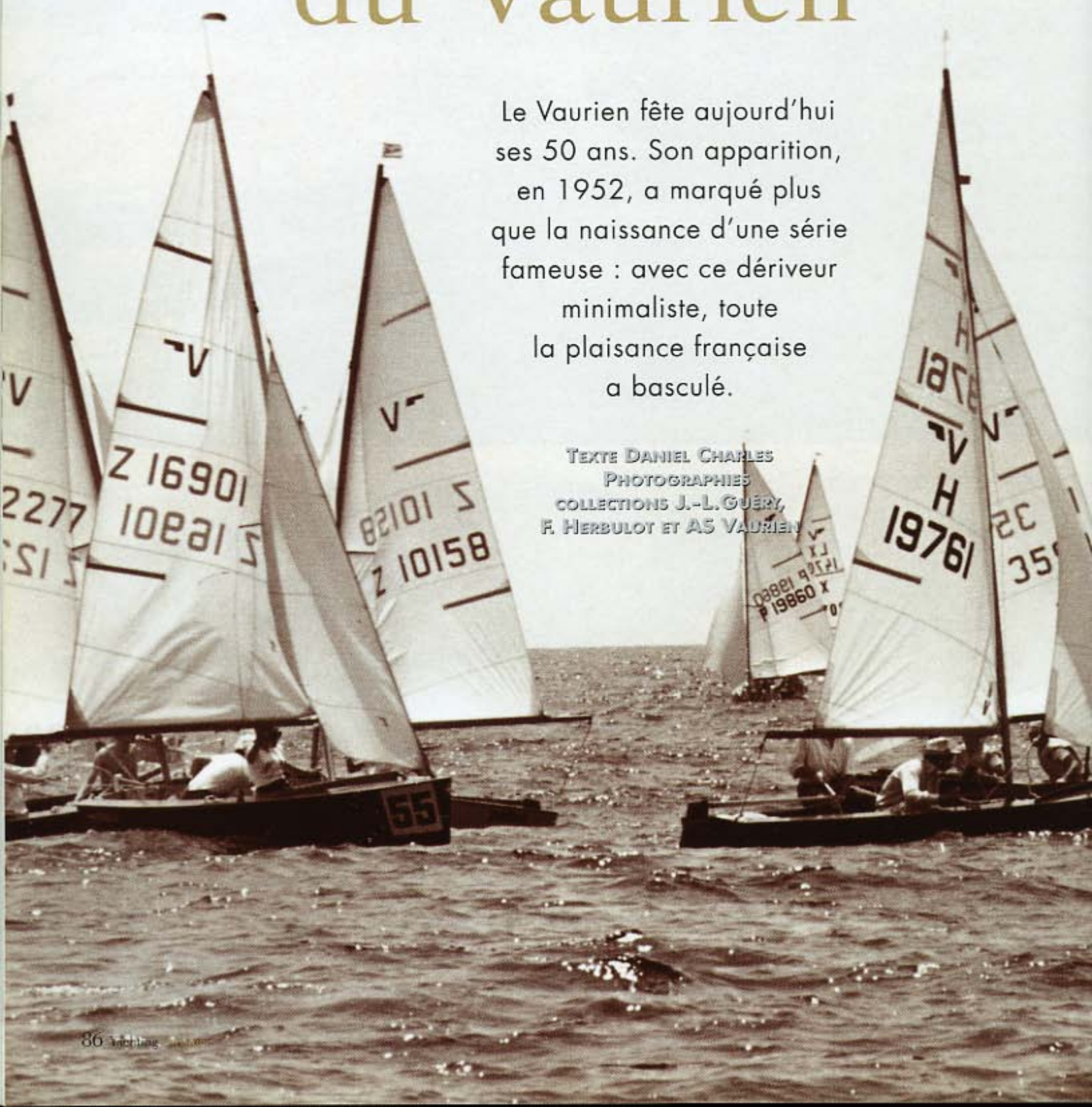


# La révolution du Vaurien

Le Vaurien fête aujourd'hui ses 50 ans. Son apparition, en 1952, a marqué plus que la naissance d'une série fameuse : avec ce dériveur minimaliste, toute la plaisance française a basculé.

TEXTE DANIEL CHARLES  
PHOTOGRAPHIES  
COLLECTIONS J.-L. GUÉRY,  
F. HERBULOT ET AS VAURIEN





# DU VAURIEN

**L**a naissance du Vaurien fourmille de bizarreries : le numéro un est en fait le second exemplaire ; le prototype numéro zéro est commandé par une école de voile mais le suivant sera payé par une revue nautique<sup>1</sup> qui pressentait tout ce que cette drôle de boîte avait de révolutionnaire ; son nom n'est pas dû à son prix mais à un chien ; pour le lancement de la série, les dessins publicitaires sont réalisés par un héros de roman, le fameux Matelot Collot (André Collot) de l'inoubliable *Rôle de plaisance* de Jacques Perret. Enfin, le parcours de son architecte est pour le moins inhabituel.

Jean-Jacques Herbulot, dit JJ, sortait (littéralement) du lot : il dépassait tout le monde d'une bonne tête. Ce physique de basketteur était bien pratique pour faire du rappel : remarqué comme équipier, il ne tarda pas à s'installer à la barre, où il brilla rapidement – multiple champion de France, sélectionné olympique dès 1932 puis en 1936, 1948 et 1956... Avec ses amis du Cercle de la voile de Paris – les Lebrun (médaillé d'or aux Jeux olympiques de 1932), Peytel, François Laverne et Périssol –, il représentait le gratin de la régata française. Ces jeunes Turcs ne faisaient pas que monopoliser les victoires : ils étaient engagés, combattaient pour l'accessibilité de la régata pour tous et pour l'égalité des chances sur plan d'eau, donc pour une monotypie rigoureuse.

**À droite :** régalier de talent, le jeune architecte Jean-Jacques Huberlot ne pensait pas, au sortir de la guerre, qu'il dessinerait un jour des bateaux.

**Ci-dessous :** rapidement, les Vaurien ont envahi les plans d'eau dans tout le pays.

© Guillermo Carroggio





Séduits par les idées d'un architecte d'origine suisse, Pierre Staempfli, ils lui demandèrent de concevoir un monotype économique en solitaire. Ce Monotype A aux fonds plats, construit en 1937, se révéla décevant aux essais. Herbulot était jeune architecte dplg et n'avait pas l'intention de dessiner des bateaux. Il pensait cependant qu'en donnant du V aux fonds du bateau, il résoudrait ses problèmes. De fait, le Monotype A, ainsi modifié, devint le fameux Sharpie de 9 mètres carrés, bateau à tout faire de la régate française durant quinze ans.

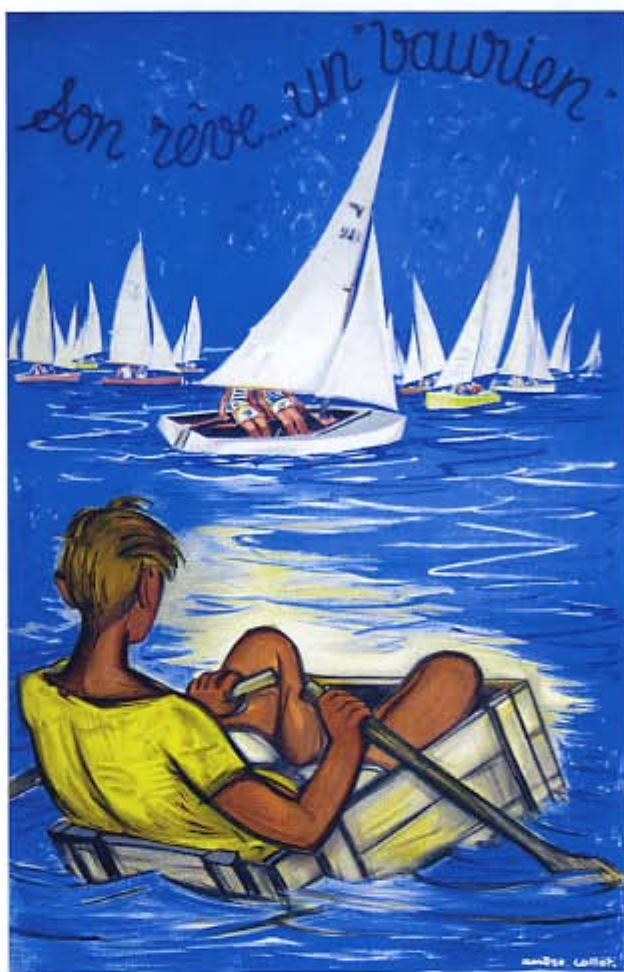
La carrière d'architecte naval de Jean-Jacques Herbulot aurait pu s'arrêter sur ce coup de maître si : a) il n'allait pas traditionnellement passer ses vacances à Dives-sur-mer ; b) où se trouvait la flotte la plus dynamique de Monotypes minimum de la Manche (MMM) ; c) dont les propriétaires déploraient le grément démodé. JJ en dessina un nouveau, moderne, élancé, qui préfigurait déjà celui du Vaurien. Ce fut le premier plan signé Herbulot.

### Le Dinghy Herbulot

Ses deux premiers contacts avec l'architecture navale furent donc un monotype économique à bouchains (Sharpie) et le seul voilier d'initiation français d'alors (MMM). Frappé par la fatalité, Herbulot ne s'en remettra pas – la plaisance française non plus.

Le deuxième acte des *Aventures de JJ, architecte naval*, se déroule en 1941. Notre héros est réfugié au Lavandou : il a sept personnes à nourrir, cultive 3 000 mètres carrés de légumes et pêche au harpon des poissons qu'il va vendre. Le bateau lui manque et il se lance dans un exercice de style : adapter les formes planantes des dinghies de 14 pieds anglais – les dériveurs les plus rapides de l'époque – à une construction à bouchains vifs. Un problème se pose : où trouver le bois en pleine guerre ? À plusieurs reprises, il va, à bicyclette, chercher des planches de 5 mètres à Hyères, qu'il ramène sur le cadre entre ses jambes (24 kilomètres aller/retour). Le résultat est le dinghy de 4,50 mètres, qui deviendra célèbre sous le nom de Dinghy Herbulot. C'est la première vraie coque planante française, imbatable dans la brise, sur laquelle se courront les championnats de France en 1943 et 1945. Comme ses modèles britanniques, le Dinghy Herbulot est initialement non ponté mais héritera, en 1947, d'un court pontage échancré avec une hiloire soutenue par une prise de remorquage que l'on retrouvera par la suite sur le Vaurien.

**À droite :**  
le peintre  
André Collot,  
fidèle ami  
de Jean-Jacques  
Herbulot,  
immortalise  
le rêve...



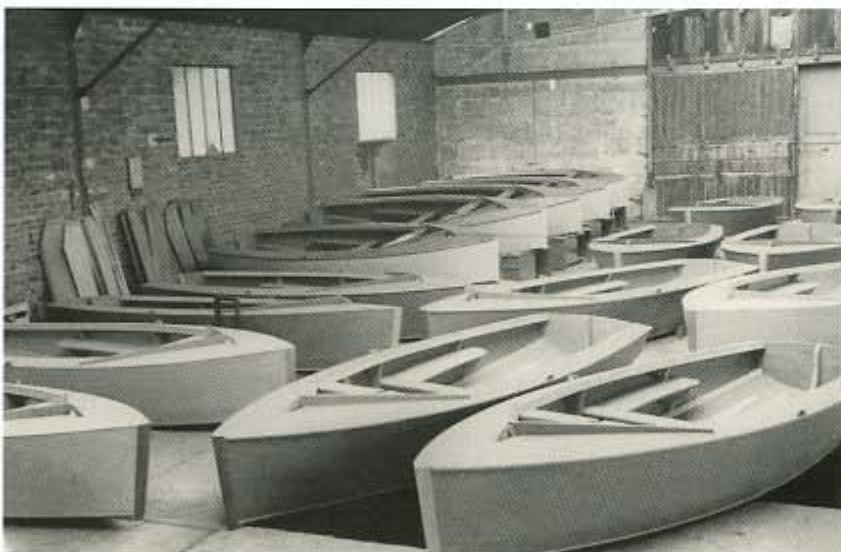
**Ci-dessous :**  
aux Glénans,  
les Vaurien  
portaient  
une lettre  
de l'alphabet  
pour seul nom  
tandis que  
les Caravelle  
étaient marquées  
de signes  
de ponctuation.







**Ci-contre :**  
la propriété  
du Vaurien  
et ses effets,  
vus par  
André Collot.



**À gauche :**  
les coques de  
Vaurien, prêtes  
pour les finitions  
au chantier  
de Meulan.

rellement à son ami Herbulot, lequel reçoit l'Argonaute. Il s'agit là encore, comme le MMM, d'un quillard mais il ne pèse plus que 150 kilos au lieu de 380 ; JJ est farouchement convaincu des avantages de la légèreté.

Quatrième acte : où l'architecte dplg devient vraiment architecte naval. Il collabore avec Sergent pour le Grondin, petit habitable très populaire en construction amateur. Il dessine plusieurs Caneton restriction. Il conçoit un grand dériveur d'initiation pour les scouts marins. Il est tellement impliqué dans les questions d'écologie que le nouveau centre Les Glénans, dirigé par un ancien résistant, Philippe Viannay, lui commande les plans de son cote des Glénans destiné à l'initiation à la croisière. JJ n'aurait-il pas en plus une idée pour un petit dériveur bon marché, rustique mais très performant ?

Cinquième acte : il s'agit de marier le programme du MMM/Argonaute avec les performances du Dinghy Herbulot - mariage à trois dont le troisième élément est le contreplaqué, que

Troisième acte. Sous l'Occupation, la voile de rivière connaît un développement sans précédent. Les Français s'ennuient et une politique volontariste les encourage à construire des monotypes : on en construira presque autant de 1942 à 1944 qu'entre 1892 et 1939 ! On décide de créer des centres d'initiation à la voile légère. Il faut un bateau moins coûteux que le lourd MMM. À la direction des Sports se trouve Jean Peytel, qui s'adresse natu-

**À droite :**  
le Vaurien se décline  
et entre dans  
la vie de tous  
les jours. Ici,  
une boîte de  
construction.





# Les premiers pas du Vaurien

Florence Herbulot, fille de l'architecte Jean-Jacques Herbulot, se souvient des premiers jours du Vaurien, dont elle fut le pilote d'essai.



**E**n 1951, la flottille des Argonaute du centre nautique Les Glénans commençait à vieillir. Ce quillard n'étant guère pratique pour les plages de Penfret, Philippe Viannay vint demander à mon père de lui dessiner un petit dériveur à deux équipiers, robuste, bon marché, à fond plat pour qu'on puisse le tirer sur la plage, léger pour que les stagiaires puissent le porter à quatre, amusant, suffisamment tolérant et pédagogique pour l'apprentissage de la barre.

L'été précédent, en Suède, mon père avait assisté devant le club de Sandhamn à une manifestation étonnante avec toutes sortes de petits bateaux. Mais pouvait-on parler de bateaux ? Il s'agissait en fait de caisses construites par des gamins qui disputaient une course à l'aviron. Les constructeurs n'avaient guère plus de 12 ans, leurs caisses étaient de tous modèles et l'enthousiasme faisait plaisir à voir. Le programme présenté par Viannay éveilla le souvenir de cette course et l'on retrouve l'image du petit garçon dans sa caisse à savon sur la première des trois affiches d'André Collot.

Après sa construction chez Philippe Viannay, le prototype fut emmené aux îles pour cubin durant l'été 1952, les essais de l'équipe des débuts des Glénans. Il naviguait avec une voile de Firefly que mon père avait gardée des J.O. de Torquay et un foc d'Argonaute. Si la voilure était peu orthodoxe, le comportement du prototype, sa légèreté et sa résistance au sable de Penfret furent très appréciés. C'était LE bateau dont Les Glénans avaient besoin. Il fallait donc en construire mais pas cher, donc en grande série.

## Un prix fracassant

Mon père avait étudié une construction sur moule, travaillé les formes pour ne pas sortir des trois feuilles de contreplaqué, utilisé toutes les chutes. Le matériau existait mais il fallait trouver un chantier prêt à assurer la mise en œuvre d'une grande série : deux cents bateaux - pensez donc - à une époque où l'on visait plutôt l'unité et où l'on était très fier quand on avait dix bateaux du même modèle... Ce fut Constantini, à

La Trinité, qui finit par se laisser convaincre. Comme il n'avait pas les moyens d'acheter le contreplaqué, il fallut lui prêter de l'argent. Autre problème : les voiles. Là aussi, la construction en série s'imposait pour réduire les coûts. Eugène Le Ross, à Concarneau, faisait des voiles pour la pêche, à l'unité : il allait devoir préparer plusieurs dizaines de voiles semblables, trouver des astuces pour accélérer la fabrication, pour faire bon marché. Là encore, l'expérience de voilier acquise par mon père depuis les années trente fut fort utile. Eugène apprit à découper ses laizes d'avance, par dizaines, à ralinguer ses voiles à la machine. Un véritable choc culturel pour ce milieu farouchement traditionaliste ! Pendant ce temps, Alain Coyaud, fondateur des Cahiers du Yachting qui il avait créé en concurrence à la très ancienne revue Le Yacht, avait décidé de présenter le Vaurien au Salon nautique. Il en commanda donc un au chantier Aubin : ce second prototype fut une petite merveille... et un vrai coup de tonnerre quand il fut exposé sur les berges de la Seine avec des pancartes tapageuses

**Ci-dessus :** La facilité de transport faisait partie du cahier des charges.

annonçant un bateau pour deux au prix de deux bicyclettes - 55 000 francs de l'époque. Converti en valeur 2000, cela représente 6 000 francs, soit 915 euros. Quel raffut cela ferait si l'on sortait aujourd'hui un dériveur pour deux à 915 euros ! Le seul dériveur un peu répandu à ce moment, le Sharpie de 9 mètres carrés, en solitaire, valait 200 000 francs, soit quatre fois plus. Imaginez le choc : un petit bateau joliment construit, bien placé sur les quais de la Seine, juste en bas de la descente proche de la passerelle Debilly, rive droite, annoncé à ce prix fracassant !

Pour décorer le stand des Cahiers du Yachting, André Collot avait peint de grandes fresques. C'est lui qui fera bientôt les trois affiches qui ponctuent encore aujourd'hui la vie d'un vauriennotte. Pour moi, ce Vaurien, c'était une vraie fête : je tenais le stand, vantaï les mérites du bateau.



Le Vaurien dérangeait bien des gens, surtout parmi les instances officielles. Tout d'abord, il avait la forme d'une caisse. Une caisse en forme, c'est quand même plus beau... Et puis ce nom ridicule ! Vaurien, ah oui, il ne valait pas grand-chose ! Personne ne savait encore que ce nom en forme de pied de nez était en fait le reflet sentimentale de l'affection que Philippe Viannay portait à son chien. Tout au long de sa vie, le Vaurien souffrira de ce mépris fédéral. Pourtant et malgré tout, il restera le révolutionnaire, l'empêcheur de tourner en rond, le petit agitateur plébiscité par le public, qui le trouvait parfait et se pressait pour le voir s'inscrire sur le carnet de commandes et l'essayer sur l'eau. Pendant une bonne partie de cet hiver-là et tout le début du printemps suivant, on le fit donc essayer à Meulan, au Cercle de la voile de Paris. Durant les week-ends, j'emmenais sur la Seine ceux qui voulaient faire quelques ronds dans l'eau. Ils étaient bien sympathiques mais n'avaient pas toujours la tenue adéquate pour naviguer en hiver... Le temps était élément, la brise modeste... mais il faisait frisquet ! En dehors de ces périodes d'essais sur l'eau, le bateau était visible dans les locaux des Glénans, rue Danton, où son succès attirait un monde fou. Le carnet de commandes se remplissait très vite. Avant l'été 1955, les deux cents unités de la première série étaient vendues et en septembre l'AS Vaurien était créée avec deux cents membres. Le 1<sup>er</sup> janvier 1954, ils étaient deux cent vingt-deux, quatre cents le 15 août - rien qu'en France. Cet été-là eut lieu le premier championnat national, à Bénodet.

Constantini ayant déclaré forfait après les deux cents premiers, il fallut trouver d'autres chantiers, un peu partout en France : Bonnia, Martin, Didier, Bonnard, qui en construisaient par centaines pendant trente ans... Plus tard, ce seront les chantiers de Meulan, pour de très grandes séries. Le Touring Club de France, intéressé dès l'origine, apportera une aide

précieuse aux débuts de la série. Le Vaurien avait aussi pris pied en Belgique, à l'initiative de Richard De Kriek, responsable des Centres universitaires de voile. Ce furent bientôt les Pays-Bas, l'Italie, l'Espagne. La population normale des propriétaires de Vaurien circulait en 2 CV Citroën ou en 4 CV Renault et le Vaurien s'en accommo-



**Ci-dessus :**  
dans les années cinquante,  
le Vaurien et la 2 CV  
font bon ménage.

**À droite :**  
Edward Heath hésite,  
à Paris, à prendre la barre.  
© Serge Hambourg

**Ci-dessous :**  
régate de Vaurien  
aux îles de Glénans.  
© Centre nautique Les Glénans



daît très bien, tantôt sur le toit tantôt en remorque. Si la voiture était plus grosse, elle prenait en charge remorque ET bateau sur le toit... Le mien, baptisé Ponant, portait le numéro 220. Pendant cinq ou six ans, il courut un peu partout en France, en Belgique aussi. Nous n'avions pas encore de systèmes de flottabilité, rien qui puisse rendre le Vaurien insubmersible - il suffisait de ne pas chavirer - et son aimable tempérament supportait bien nos maladroites. Nous avons découvert le cockpit étanche, avec deux trous dans le tableau arrière bouchés par deux balles de tennis retenues par des sandows...

## Vaurien de part le monde

Bien plus tard, j'ai découvert en traduisant son livre qu'Edward Heath<sup>®</sup>, ex-premier ministre britannique et navigateur accompli, avait fait ses premiers pas en Vaurien : alors que son éditeur l'invitait à Paris pour le lancement du livre, nous lui avons proposé de faire un tour en Vaurien sur la Seine, au pied de la Chambre de députés. L'AS Vaurien a apporté un bateau, nous l'avons gréé mais notre auteur n'a jamais voulu se basarder sur l'eau. Peut-être craignait-il que son flegme britannique ne résiste pas au plaisir de tirer des bords entre le pont de la Concorde et le pont Alexandre III ?

Un jour, passé le boom de la construction en plastique, la demande de construction amateur ressurgit : on demanda à mon père d'en étudier la possibilité. Il dut pour cela remplacer le chantier qui servait de moule par des pièces de coque. Ce fut un nouveau succès : depuis plus de vingt ans maintenant, des Vaurien construits par des amateurs apparaissent sur les plans d'eau - et souvent gagnent les régates.

Le Vaurien reste aujourd'hui parmi les bateaux les moins chers du marché et offre à ses pratiquants la possibilité d'aller régater sur bien des plans d'eau, en France et surtout à l'étranger. Les pays d'Europe centrale l'ont adopté avec enthousiasme depuis sa première implantation en Tchécoslovaquie, en 1968. L'organisation qui gère la série, le CIV (Comité international du Vaurien), et son comité technique surveillent attentivement toutes les évolutions pour conserver à ce bateau les caractères qui ont fait son succès : robustesse et simplicité, vivacité et sécurité. Le programme international de régates est élargi dans la plupart des pays d'Europe mais le Vaurien existe aussi sur d'autres continents. C'est ainsi qu'en 2004, le championnat du monde, qui tous les ans rassemble cent bateaux, aura lieu en Uruguay !

Florence Herbulot

<sup>®</sup> À la barre, Edward Heath, traduit de l'anglais par Florence Herbulot, Éditions Bouché-Chastel, 1976.





**À gauche :** cinquante ans après sa naissance, le Vaurien est encore construit par vingt chantiers dans le monde.

© AS Vaurien France

les développements durant la guerre ont transformé en un matériau fiable en atmosphère maritime. Le contre-plaqué marine coûte cher ? JJ rationne, coupe et découpe jusqu'à ce que l'on puisse fabriquer le nouveau bateau dans trois plaques de 3,50 mètres de long, avec un minimum de chutes. Ce souci d'économie fixe la longueur finale à 4,08 mètres. Là-dessus, Herbulot prend une décision à contre-courant d'une époque dominée depuis dix ans par la construction amateur : le Vaurien ne sera construit que professionnellement. En utilisant des moules industriels qui permettent des formes plus performantes et une construction plus légère, le nouveau dériveur pourra être fabriqué par les chantiers à un prix sans concurrence : construit professionnellement, il sera moins cher que les bateaux en construction amateur !

Le numéro zéro est construit fin 1951 par Maurice Mène et Jean-Pierre Augendre au domicile de Philippe Viannay, rue d'Alésia. On le baptise Vaurien, du nom du chien de Viannay. Ce numéro zéro sert à mettre au point les formes et est testé sous voile aux Glénans durant l'été 1952. La revue *Les Cahiers du yachting* commande le numéro un au chantier Aubin. C'est ce bateau qui est présenté d'abord au CVP puis au Salon nautique, alors sur les berges de la Seine. Le Vaurien fait sensation : un vrai voilier, performant, capable de planer, au quart du prix de la concurrence. 55 000 francs, le prix de deux bicyclettes : incroyable !

Costantini, à La Trinité-sur-mer, lance une première série de... deux cents unités, vendues en un an. Le rideau pourrait tomber sur cette réussite sans pré-

## L'ASSOCIATION

L'Association française des propriétaires de Vaurien a été créée en 1953 et regroupe aujourd'hui encore plus de sept cents adhérents. Son rôle consiste à fédérer les activités de la série, en relation avec les associations des autres nations, au sein d'un Comité international du Vaurien. Elle assure le suivi et l'évolution de la jauge, et organise le calendrier des régates sous l'autorité de la Fédération française de voile. Enfin, cette association pour le moins dynamique maintient les relations entre adhérents et organise la bourse des matériels d'occasion. Un bulletin trimestriel de liaison est édité à l'attention de tous les membres. Le président actuel est Jean-Jacques Girard.

68, avenue Cousin-de-Méricourt, 94230 Cachan.

Site : <http://perso.magic.fr/jgirard/ass.htm>

cedent, laissant le spectateur deviner un succès qui engendre d'inévitables copies – le Mousse et le Simplet. Il n'en est rien : l'histoire prend soudain un tour tout à fait inattendu.

Les bureaux parisiens des Glénans, point de vente du Vaurien, se trouvent rue Danton. En 1953, un homme entre. Il veut se construire un Vaurien. « Impossible, le bateau n'existe que construit. » Jacques Derkenne calcule et flairer la bonne affaire. Il achète un Vaurien et convainc Herbulot de monter avec lui une société qui commercialisera le bateau. La Compagnie de développement du yachting à voile (Cidevvy) assurera la promotion et distribuera des licences

## Le Vaurien en chiffres

Longueur :

4,08 m

Largeur :

1,48 m

Tirant d'eau :

20 cm/95 cm

Déplacement :

95 kg

Surface

de voile :

8,10 m<sup>2</sup>



de chantiers. Le Vaurien se retrouve soudain construit dans toute la France par une myriade de petits constructeurs tous en concurrence, ce qui fait immédiatement baisser les coûts.

Autre coup de génie : Herbulot dessine le Corsaire. La Cidevvy commercialise, comme elle le fera pour l'As-de-Trèfle, la Corvette, le Cap Horn, le Baroudeur... Et puisqu'il existe encore une demande pour la construction amateur, Derkenne s'associe avec un marchand de bois, Godefroy, pour lancer la Sibma Navale, qui commercialisera le Cap Corse, le Flibustier... Avec la Cidevvy et la Sibma, Derkenne a le monopole des séries françaises les plus populaires. Ces bateaux ont besoin de matériel, d'accastillage : il fonde Marco-Polo, pour commercialiser l'accastillage de Sautet et les voiles de Le Rose auprès des chantiers et de milliers de pratiquants de la voile.

Que reste-t-il à faire sinon une revue moderne ? Derkenne fonde *Bateaux* avec Pierre Lavat. En cinq ans, il a créé un empire et personne ne le connaît ! Cet empire ne survivra pas à la séparation de Derkenne et d'Herbulot au début des années soixante mais ses conséquences seront énormes : la commercialisation du Vaurien puis celle de ses descendants aura permis de fédérer les chantiers français, d'implanter des circuits de distribution. Sans ces fondations indispensables, les industries nautiques françaises n'emploieraient sans doute pas quarante mille personnes aujourd'hui...

En 1965, on autorisa la construction en plastique. Même si les formes du Vaurien étaient mal adaptées à ce matériau et si le bateau avait perdu son avantage de coût, Bihoré construira quelque mille cent Vaurien en 1969 ! En tout, quelque trente-six mille Vauriens verront le jour. Le Vaurien devint en 1961 la première Série internationale d'origine française et si les Français considèrent aujourd'hui ce dériveur comme dépassé, il n'en est pas de même en Allemagne, en Hollande ou en Italie. La série est actuellement dominée par les Espagnols, qui ont remporté neuf des onze derniers championnats du monde, et leur attachement au Vaurien ne les empêche pas de gagner plus de médailles olympiques que les Français ! ■

<sup>11</sup> Deux décennies plus tard, *Les Cahiers du yachting* financeront la construction du premier Optimist français.

<sup>12</sup> Il y avait eu précédemment en France bien des dériveurs capables de planer mais ces performances étaient compensées par un comportement au près peu flatteur. Les coques planantes plates sur l'arrière et creuses à l'avant, inspirées par les coques à mateur, avaient été mises au point en dinghy de 14 pieds par Uffa Fox dès 1927.