

**bord à bord avec...**

# jean-jacques herbulot

**JEAN-JACQUES HERBULOT** a maintenant soixante-sept ans. Près d'un quart de siècle s'est écoulé depuis que cet architecte a « révolutionné » le monde de la voile en dessinant le « Vaurien ». Il est l'un des véritables promoteurs du yachting léger, qui ne se porte pas si mal en France. Grâce à ce dériveur dont la simplicité autorisait un prix de vente très bon marché, des milliers de jeunes — aujourd'hui adultes — ont découvert les joies de la voile.

La chevelure est blanche, la silhouette à peine épaissie. L'œil vif a toujours une vague d'avance. Les idées ne manquent pas à cet alerte sexagénaire qui vient de « rajeunir » en lançant le « Figaro » — un bateau à construire soi-même — et en proposant une nouvelle méthode de fabrication du « Vaurien », dont le prix de revient pourrait avoisiner, pour les amateurs courageux, 1 800 F !

Jean-Jacques Herbulot, pourtant, n'est pas seulement un architecte renommé. Une vitrine aux souvenirs, encore bien encombrée malgré le passage récent de visiteurs indécents, atteste de ses activités sportives. N'a-t-il pas, d'ailleurs, représenté la France aux Jeux Olympiques de 1932, à Los Angeles, sur un « Star » ? Un voilier qui revient au premier plan de l'actualité puisque l'YRU vient de lui accorder de nouveau le statut olympique.

**YAV a donc estimé que c'était le moment où jamais de se mettre « bord à bord » avec Jean-Jacques Herbulot.**

*YAV. — A tout seigneur tout honneur, parlez-nous d'abord du « Vaurien » et de la cure de jouvence que vous lui avez donnée.*

*J.-J. H. — Elle résulte de plusieurs motivations. D'abord, le prix des constructions professionnelles est devenu prohibitif. Or, nous ne l'avions pas appelé de cette façon, mais le « Vaurien », à l'époque, c'était « la voile pour tous ». Et notre action n'avait pas été tout à fait facilitée par les pouvoirs officiels. Cela n'empêche pas le « Vaurien » d'être, pendant plusieurs années, la série la plus importante au monde. Elle fut en particulier la première à doubler le cap des 30 000 exemplaires. Depuis, d'autres ont fait mieux, comme le « Daily Mirror » ou le « Laser ». Mais je reste persuadé que tout cela a été possible parce que le « Vaurien » avait ouvert une brèche. D'ailleurs, sans le succès de séries*



« La voile n'a pas fini de progresser »

à grande diffusion, la voile aurait-elle connu un développement aussi spectaculaire ? Malheureusement, les prix suivent la même courbe.

D'autre part, le succès (non prévu) du « Figaro » me donna à penser qu'il demeurerait une clientèle importante pour la construction amateur. Nous avions prévu une centaine de plans pour la première année. Nous en avons vendu 300 ! Ces acheteurs reçurent tous un manuel détaillé pour faciliter leur travail. Du courrier fut échangé, un courant d'animation se créa à travers les différents chantiers amateurs. Bref, nous nous sommes dit que ces gens allaient pouvoir prendre le relais de constructions professionnelles hors de prix, mettre l'accent sur ce problème et peut-être inciter certains à la réflexion. Changer le procédé de fabrication leur permettrait de baisser leur tarif sans... perdre la face.

Cette nouvelle méthode — le contre-plaqué plastifié — a été mise au point et expérimentée depuis une dizaine d'années, sur des bateaux de haute mer, notamment les Beauforts. A l'occasion — hélas d'accidents ! — on a vu comment ces coques-là avaient résisté. On s'est aussi aperçu, sur ces bateaux qui demeurent à l'eau à longueur d'année, que ces résines polyurétha-

ne sont très étanches. On a donc pu employer du contre-plaqué moins onéreux qu'à l'habitude.

Voilà nos nouveaux « Vauriens » munis de caissons comme tous les autres dériveurs « plastique », ce qui le remet au goût du jour, et lui permet d'atteindre le poids minimum plus facilement puisqu'on utilise du bois plus léger. D'où allègement du prix. Les « Star » ont bien connu ce problème ; ils avaient des ennuis de poids qui obligeaient les constructeurs à rechercher, dans les échantillonnages imposés, les essences les plus légères et les plus résistantes. Sur le « Vaurien », l'économie de poids sera de l'ordre de 15 kilos... Certains devront peut-être même être tarés !

Enfin, cette nouvelle méthode nous rapproche de la règle de construction du « Vaurien » qu'il a fallu modifier pour accepter le plastique. Voilà qui simplifiera le travail de la jauge.

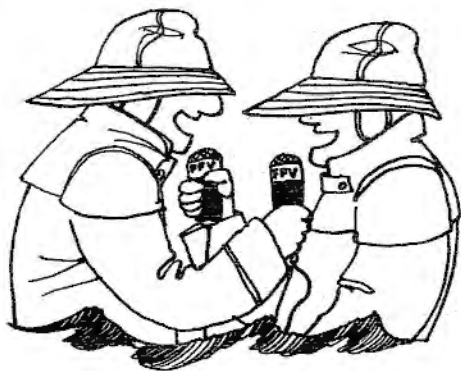
*YAV. — Le « Vaurien » semble bien parti pour une seconde carrière...*

*J.-J. H. — Nous l'espérons. Certains se plaignent, bien sûr, qu'il n'y ait toujours pas de trapèze ! Personnellement, je n'étais déjà pas favorable à l'admission d'un spinnaker. Mais il me semble difficile de trouver un bateau plus compétitif sur le marché, surtout si l'on accepte de sacrifier du temps pour le construire soi-même.*

*YAV. — La réussite du « Figaro » semble avoir la même origine pour ceux qui n'hésitent pas à se lancer dans l'aventure.*

*J.-J. H. — Il ne s'agit pas d'une aventure, pour peu que l'on ait quelque habileté manuelle. En fait, pour le « Figaro » comme pour le « Vaurien », à vingt-cinq ans d'intervalle, je n'ai pas trouvé de constructeurs dont les prix me satisfassent. D'où l'aide demandée au journal parisien le Figaro pour faire connaître le projet. Le lendemain du lancement de l'opération, nous avons compris qu'elle serait un succès. Parce que des amateurs de voile, qu'aucun chantier n'aurait eu comme clients, sont concernés par le « Figaro ». Et le mouvement entraînant le mouvement, ils sont aujourd'hui six cents à posséder les plans, la moitié se trouvant en construction.*

Grâce à sa méthode de construction, le « Figaro » ne demande pas trop d'entretien. Mais l'on s'aperçoit rapidement qu'il s'agit de bateaux très soignés. Je suis



## bord à bord avec...

d'autre part très satisfait de constater que le « Figaro » n'a concurrencé aucune série existante, puisqu'il ne s'adresse pas au même type de clientèle. Je dirais même que nous avons travaillé pour les constructeurs professionnels, dans la mesure où les propriétaires de « Figaro », un jour ou l'autre, envisageront d'acquérir une unité plus importante.

**YAV.** — Vous donnez l'impression de rajeunir et de revivre la belle époque du « Vaurien » grâce aux nombreux contacts que vous avez avec les constructeurs du « Figaro ».

**J.-J. H.** — Oui, dans une certaine mesure, car j'ai retrouvé cet esprit des années 50 qui aimait les premiers possesseurs de « Vaurien ». Cela prouve que tous ceux qui ont envie de pratiquer la voile disposent encore de possibilités de satisfaire leur passion. N'est-ce pas l'essentiel ?

**YAV.** — Le retour du « Star » comme série olympique vous surprend-il ?

**J.-J. H.** — Oui, mais agréablement ! Il s'agit d'un bateau fantastique, à bord duquel les meilleurs barreaux ont testé leur valeur. Bien sûr, c'est un bateau ancien — la « Star Class » fut la première série véritablement organisée — mais il ne figure pas au rang des voiliers « rétro ». Du fait de sa grande surface de voile, et de sa relative légèreté, il est très difficile à maîtriser. Mais aux allures portantes, par exemple, il va aussi vite, sinon plus, que des voiliers munis de spinnaker et de trapèze.

De mon temps, la plupart des barreaux prenaient des tours de rouleaux dans des



conditions difficiles. Ce n'est plus le cas aujourd'hui. La technique de barre s'est donc améliorée. Ceux qui, par exemple, sont à l'aise avec un équipier au trapèze, ne font que reculer l'échéance. Ils usent d'un artifice, mais ne progressent pas dans l'art de barrer. D'ailleurs, je considère que le trapèze est un peu un leurre pour les bateaux de débutants. Mais sans spi ni trapèze, la « Star » reste vraiment un voilier grâce auquel les champions peuvent exprimer toutes leurs qualités.

**YAV.** — Pourquoi cette désaffection pour la série, en France ?

**J.-J. H.** — Une nouvelle fois, je répondrai que son prix a découragé les amateurs. Depuis 1960, le « Star » ne figure plus parmi les séries qui rencontrent un accueil favorable dans notre pays. Espérons que sa désignation comme série olympique lui donnera un regain d'intérêt. A mon époque, de nombreux équipages français régataient fréquemment...

**YAV.** — Racontez-nous donc ces Jeux Olympiques de 1932 à Los Angeles...

**J.-J. H.** — Une véritable expédition ! Jean Peytel et moi avons d'abord traversé l'Atlantique sur le « Paris » (cinq jours) pour rallier New York où nous avons rejoint les autres membres de l'équipe de France. Puis nous avons pris un train spécial, en compagnie de Lebrun, Leverne et Whitchurch, le délégué officiel. Il faut vous préciser que nous sommes allés aux Jeux à nos frais. Nous avons même dû payer de nos deniers la tenue olympique !

Elle n'a d'ailleurs pas résisté au premier orage au terme duquel le pantalon gris et la chemise blanche étaient devenus aussi bleus que la veste... Enfin. Rappelons-nous plutôt que notre Club, et la Compagnie Générale Transatlantique nous avaient aidé à réaliser notre entreprise. Et qu'au retour, notre bateau voyagea avec nous dans le fourgon du train olympique. Il est vrai qu'après les Jeux, nous avons participé aux championnats du monde, à Southport. Nous faisons du « stop » pour le bateau.

Bref, avant les Jeux (après aussi), nous avons fait du tourisme ferroviaire à travers les Etats-Unis. Une sorte de grand huit qui nous a permis de visiter aussi bien les plaines du Middle-East que le Grand Canyon. Où un nageur olympique a failli se noyer !

A Los Angeles même, nous restâmes près d'un mois. De bons moments, mais aussi quelques-uns de pénibles. Je me souviens notamment d'une grue à main qui nous permettait tous les soirs de sortir notre « Star » de l'eau. Hélas, elle n'était pas loin du débarcadère où des vedettes de la marine déchargeaient leur cargaison de permissionnaires. Une rotation sans fin qui soulevait un clapot désagréable. Pour accrocher le « Star » dans ces conditions, il nous fallait souvent batailler ferme plus d'une demi-heure, l'un dans le bateau, l'autre à la manivelle. Miracle, nous n'avons rien cassé pendant ces manœuvres délicates. Il a fallu que nous cassions bêtement une drisse, pour perdre nos chances. J'avais à bord une voile anglaise pour le médium, une voile suédoise pour le gros temps, et une voile hollandaise pour le petit temps. Un jour de bonne brise, nous sortîmes avec Lebrun (futur champion olympique), qui m'avait prêté cette voile suédoise pour faire un essai. Il bricola un système d'attache car ma manille n'allait pas avec la planche de tête. Or nous fûmes conduits à mettre cette voile lors de la première régata. L'amarrage lâcha à un mile de l'arrivée à contre-courant, alors que nous étions en deuxième position. Désespoir... A cette époque, il y avait sept manches, mais tous les résultats comptaient.

**YAV.** — Des bons souvenirs quand même ?

**J.-J. H.** — Oui ! Car nous avons également fait du tourisme. Nous nous étions cotisés pour acheter une vieille voiture et sillonner la région avant de repartir pour Southport afin d'y disputer le championnat

# expo jeunes

Du 26 mars au 7 avril 1977  
PARIS  
PAVILLON BASTILLE

LES JEUNES  
ET LEUR AVENIR



**SPÉCIAL RÉGATE  
ÉTANCHE  
(doc sur demande)**

EN VENTE  
SPÉCIALISTES  
ACCASTILLEURS  
VOILIERS

A UN PRIX  
COMPÉTITIF

DEGON YACHTING  
49, rue J.-d'Arc - ROUEN



1. « A l'époque, le Vaurien, c'était la voile pour tous... »
2. « J'avais une voile anglaise pour le médium... »
3. Le Star est un bateau fantastique. Sur la photo : J.-J. Herbulot et A. Debarge.



du monde. Mais il s'écoula un mois entre notre arrivée à New York et la première manche du championnat du monde. Inutile de vous dire que nos finances ne nous permettaient pas de faire deux bons repas par jour : 25 cents le midi, 1 dollar le soir ! Cela ne nous empêcha pas de terminer à la 11<sup>e</sup> place, premier équipage étranger, sur 27 « Star » au départ. Il y avait trois mois que nous avions quitté la France...

**YAV.** — Pensez-vous que l'on découvrirait, en 1980, à Tallin (URSS), un « Star » très différent de celui que nous avons quitté en 1968 à Acapulco ?

**J.-J. H.** — C'est possible. Il y a eu notamment des décisions prises, relatives au lest des équipages. Mais je ne pense pas que cela puisse modifier beaucoup le bateau, ni son comportement marin. Mais je ne pensa pas que la polémique entre « Star » et autre bateau à quille soit justifiée. Car ce n'est pas la présence du « Star » qui permettra d'obtenir un plus grand nombre d'engagés. Il n'est même pas certain qu'en France on arrive à armer un « Star » avec des chances suffisantes pour entreprendre le voyage de Tallin.

**YAV.** — Que faire alors pour réunir un plus grand nombre de participants ?

**J.-J. H.** — Pour les Jeux Olympiques à la voile deviennent véritablement plus populaires, il faut avoir le courage de sacrifier toutes les séries olympiques et de revenir au strict monotype en solitaire. Le solitaire est la base de tout notre sport. Les meilleurs dans cette discipline ont également brillé dans les autres séries, au fil des années. Il faut donc ouvrir plus largement la compétition, pour inciter les moins fortunés à y prendre part et avec des chances égales de succès. Pourquoi ne pas envisager trois catégories de solitaires, selon le poids ? A ce moment-là, on éliminera encore quelques artifices (comme les pull-overs mouillés et autres gilets remplis de plomb).

Poids légers, moyens et lourds ? Ces catégories existent dans d'autres sports... On pourrait donc avoir des classes de bateaux adaptés à ces nouvelles catégories. En 1936, les Allemands, avaient dans le but d'éliminer ces différences de poids, préparé une « Yole » de 10 m<sup>2</sup> relativement grande et lourde. A l'arrivée, les trois médaillés représentaient presque parfaitement l'échantillonnage du genre humain.

D'autre part, il faudrait également étendre la participation à trois représentants par nation. Dans tous les autres sports individuels, il y a plusieurs concurrents de la même nationalité.

**YAV.** — Ne craignez-vous pas, alors, une course d'équipe ?

**J.-J. H.** — Il n'y a pas plus de raison de la craindre que dans les autres disciplines. Et au lieu d'être complètement paralysé par l'enjeu, car le sélectionné porte de lourdes responsabilités sur ses épaules, les jeunes participeraient aux Jeux avec beaucoup plus de plaisir. De même les épreuves de sélection seraient-elles plus ouvertes, puisque les chances de disputer les JO seraient multipliées par 3. Quant à la course d'équipe, pour la supprimer et empêcher que l'un sacrifie ses chances au profit des autres, il suffirait d'établir un classement et offrir une médaille pour l'équipe obtenant le meilleur résultat d'ensemble pour ses trois représentants. Suivons l'exemple des gymnastes. La formule ne prétend pas être parfaite. Elle aurait le mérite d'attirer plus de monde... Et d'intéresser plus de pays.

**YAV.** — Que deviendraient alors les grandes séries d'aujourd'hui ?

**J.-J. H.** — La mécanique et les engins sophistiqués n'ont rien à voir, dans mon esprit, avec les Jeux Olympiques. C'est l'athlète qui compte. En outre, toutes les autres séries organisent leurs championnats du monde où les médaillés olympiques pourraient donner la pleine mesure de leur talent. Cela n'est pas incompatible. D'ailleurs, les championnats du monde des

séries internationales ne sont-ils pas, souvent, plus intéressants qu'une régata olympique où vingt bateaux s'alignent au départ ? On élimine 30 ou 40 % des postulants possibles à une médaille par le système actuellement en vigueur.

Des Jeux plus ouverts, une stricte monotypie — en fait, un retour à la simplicité — évitant de nombreux problèmes matériels, voilà qui donnerait un nouveau coup de fouet à la voile.

**YAV.** — Vous êtes inquiet pour son avenir ?

**J.-J. H.** — Non, mais il y a deux sortes de Voile. La voile de compétition et la voile de tourisme. Je crois que cette dernière prendra beaucoup d'extension avec des types de bateaux qui s'affranchiront des anneaux de port. Des dériveurs à dérive lourde, à faible tirant d'eau, permettant une navigation de crique en port d'échouage, offrant une véritable possibilité de retour à la nature et ne nécessitant pas un entretien onéreux.

Pour ce qui concerne la compétition, nous assistons à une escalade terrible de la technique. En fait, cela devient l'affaire de « professionnels ». Ai-je le droit de le dire, puisqu'en mon temps je fus également une sorte de semi-professionnel ? Mais disons que l'on rencontre, en régata, de plus en plus de gens directement concernés par leurs résultats, les fabricants de voiles notamment. Ce n'est pas plus mal d'affronter des spécialistes du matériel. On apprend beaucoup. Certains d'entre eux retrouvent heureusement sur l'eau un véritable état d'esprit d'amateurs...

La voile n'a pas fini de progresser. Grâce à cette compétition de haut niveau. Mais je suis certain que dans des séries moins huppées, les amateurs ont encore de beaux jours devant eux.

Interview recueillie par Jean-Claude CHAUVIERE

