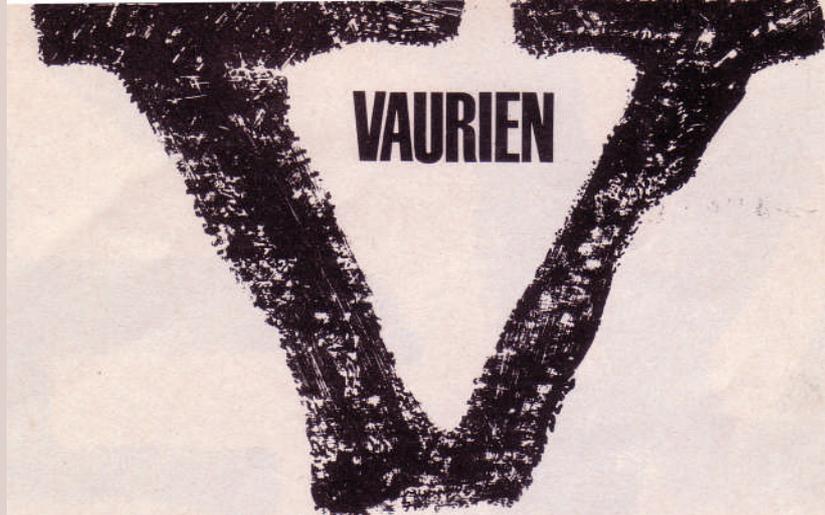


**TROIS
DÉRIVEURS**

au
banc
d'essai





La plupart de nos lecteurs connaissent déjà le Vaurien, petit dériveur populaire que les autres séries regardent souvent de haut avec un léger sourire, mais il y a la beaucoup d'envie et de jalousie car le Vaurien a dépassé aujourd'hui les 14 000 unités en quelques dix années d'existence, rattrapant ainsi en peu de temps le chiffre des Snipes (série jusqu'ici la plus répandue dans le monde).

Son appellation indique assez le programme qu'il s'est fixé. Comme le nom qu'il porte, ce bateau n'a aucune prétention et, pourtant, après avoir été lancé dans les écoles de voile et les clubs, le Vaurien a eu rapidement ses régates, ses championnats.

Le Vaurien est un dériveur à deux équipiers, de 4,08 m de long — c'est donc un dinghy relativement petit — construit en contre-plaqué marine. Peu toile, puisque entre foc et grand-voile il porte 8,10 m², ce bateau est facile à tenir pour des débutants ou même pour des jeunes équipiers. Peu ponté également et n'ayant pas de caissons latéraux étanches, le Vaurien offre un cockpit de grandes dimensions vu la taille du bateau, qui permet d'embarquer en promenade un troisième équipier sans inconvénient.

Ce petit dériveur a été étudié par J.J. Herbulot à la demande du Centre Nautique des Glénans qui voulait un bateau bon marche, léger, facile à mener par des débutants et facile d'entretien.

Construction

Conçu à l'origine comme bateau d'initiation, le Vaurien a également été pensé pour la grande série. Né en 1952, ce petit voilier est un peu responsable, par sa conception, de la popularité des dériveurs et de leur expansion actuelle. Tout a été étudié dans ce monotype pour respecter un prix exceptionnellement bas. La coque, nous l'avons dit, est construite sur moule sans membrures, en contre-plaqué marine de 6 mm. Les formes sont simples : le bord presque vertical se joint au fond très plat par un bouchain très marqué. Dans les plaques de contre-plaqué sont découpées les cotes et le fond; chaque chute est réemployée. C'est dire qu'il est difficile d'apporter des modifications même minimes sans augmenter automatiquement le prix de l'ensemble.

Comportement marin

Des formes dictées par les surfaces planes du contre-plaqué découlent le comportement marin du Vaurien. Son fond plat le rend stable, donc facile à tenir dans la brise, mais

également peu volage lors de l'embarquement des équipiers.

Face au clapot, les formes du Vaurien ont donné un bateau « tosseur » lent et pénible, retombant parfois après une forte vague avec un choc effrayant faisant vibrer toute la coque et pouvant, dans certains cas, stopper radicalement le bateau.

Par mer plate, son comportement est honnête. L'arrondi de son tableau diminue quelque peu la surface mouillée et les filets d'eau s'écoulent bien à l'arrière.

Le fond plat qui fait du Vaurien un médiocre bateau de près, est au contraire un avantage pour les allures portantes et, quoique assez peu voilé, le Vaurien devient volontiers vivant à ces allures. Dans les vents forts, au large ou plein vent arrière, le bateau est très stable et reste toujours facile à tenir, permettant ainsi de longs bords de planing » en toute sécurité. Cependant, par des vents moyens, le Vaurien plane assez difficilement, à moins de le barrer en solitaire. De cette façon, son fond, effleurant la surface, lui permet d'atteindre de belles pointes, mais au près, il redeviendra difficile à tenir dans la brise.

Pour obtenir le maximum du bateau, on aura intérêt à tenir le Vaurien très plat, sauf, exceptionnellement et momentanément, dans certains clapots pour affronter une vague plus importante ou une certaine gîte amènera le Vaurien à rencontrer cette vague par son bouchain en V, en amortissant le choc.

Conçu avec un grand souci de l'économie et dans le but de faire un bateau d'initiation, les performances ne sont pas le fort de notre petit dériveur. Médiocre au près, en vitesse et en cap, il compense ce manque d'énergie par une grande facilité de manœuvre et une stabilité au-dessus de la moyenne.

Sécurité

En quelques années, la notion de sécurité a énormément évolué en ce qui concerne les petits dériveurs et, actuellement, on conçoit difficilement un dériveur sans volumes de flottabilité permettant son redressement.

Le Vaurien, inspiré du dinghy Herbulot, lui-même très inspiré des petits dinghies anglais, est, comme eux, très ouvert à la mer : le pontage très réduit à l'avant, les réserves de flottabilité insignifiantes, empêchent difficilement l'eau de s'accumuler dans les fonds. Comme cette eau est difficile à évacuer, la carène liquide peut amener un chavirage, ou même sans cela d'ailleurs, le Vaurien est un bateau chavirable. Or, nous l'affirmons, le Vaurien n'est pas un bateau redressable. En existe-t-il qui ont été



Par forte brise il est possible de faire planer le Vaurien.

Il est facile de remettre le Vaurien dans cette position, mais c'est que le problème se complique.

Le Vaurien est transportable par son équipage, mais la coque manque de prises.



VAURIEN

Son fond plat le rend stable dans la brise, mais tosseur dans le clapot



redressés ? Oui, et nous-mêmes, nous avons procédé au redressement du Vaurien d'essai. Mais cette opération n'est possible que par mer très plate (ce qui est rare lorsque le vent est suffisant pour chavirer un Vaurien). Employé dans son cadre d'origine — le Centre Nautique des Glénans — dans un périmètre limité et surveillance ou dans d'autres écoles de voile ou en compétition avec la présence de bateaux suiveurs, les volumes de sécurité du Vaurien sont suffisants et même superflus puisque, de toute façon, le Vaurien ne peut continuer par ses propres moyens à naviguer.

Quelques photos prises lors de nos essais, examinées en détail, montrent déjà les grosses difficultés qu'il y a à vider un Vaurien par temps absolument calme.

Y a-t-il une solution ? L'étude de caissons étanches sur Vaurien n'est pas praticable étant donné la conception même de construction du Vaurien qui lui donne un fond souple (dont il s'accommode d'ailleurs) incompatible avec l'étanchéité de caissons latéraux.

Pourtant, les volumes de flottabilité de série pourraient être augmentés.

Confort

Sans que cela paraisse évident de par son aspect extérieur ou la hauteur de son franc-bord, le Vaurien est un bateau qui mouille beaucoup ses équipiers. Le banc transversal et les deux bancs latéraux offrent des positions confortables aux deux équipiers, même par petit temps, ce qui devient fort rare. Enfin, l'espace vital est plus important que dans la plupart des dériveurs de même taille. On peut cependant reprocher à cet intérieur d'être par trop anguleux, ce qui devient très désagréable dans la position de rappel où les équipiers ont, en peu de temps, mollets ou cuisses littéralement sciés.

Accastillage

Toujours afin de respecter un prix minimum, l'accastillage du Vaurien est des plus sobres. Cependant, il est sain et les avaries sont rares — la barre comporte un stick — la dérive est du type sabre, moins fonctionnelle peut-être, mais plus économique que la dérive couteau.

À l'origine, un supplément de plus de 100 francs était interdit au-dessus du prix de base mais le Vaurien étant devenu dériveur de compétition, chacun voulant un accastillage plus adapté à la régata pour sauver la face sans dépasser les 100 francs

de supplément, il fallut sans cesse augmenter le prix de base.

La voilure est en tergal, fournie pour la France par la voilerie Le Rose.

Commodités

Avec un poids moyen de 95 kg, le Vaurien est tractable par n'importe quelle voiture, même de faible cylindrée (Fiat 500 ou 2 CV); Il peut également être placé sur le toit d'une voiture.

De façon générale, il est peu conseillé de laisser un Vaurien au mouillage, l'effet du vent seul pouvant dans une survente, le coucher sur l'eau.

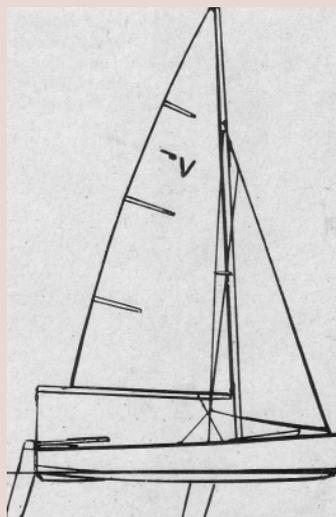
Conclusion

Dessiné en 1952, le Vaurien doit être considéré comme le pionnier du bateau vraiment populaire et également comme le principal responsable de l'expansion actuelle des dériveurs. Malgré des performances modestes, la facilité des rencontres en ont fait un dériveur de régates. Bien adapté à son rôle d'initiation, le Vaurien se trouve cependant mal placé au point de vue de la sécurité par rapport à la tendance actuelle qu'on ne peut qu'approuver.

Lancé au prix de 55 000 anciens francs, le Vaurien a suivi la hausse des prix mais a trouvé également dans son tarif actuel un juste équilibre qui permet aux chantiers et au voilier de livrer des coques et des voiles satisfaisantes.

Erwan Quéméré.

Son rêve... un Vaurien!



QUALITES

Bon marché
Stabilité au-dessus de la moyenne.
Grande diffusion.
Vivant aux allures portantes.

DEFAUTS

Réserves de flottabilité insuffisantes.
Difficilement redressable.
Performances modérées.

DEFINITION EXPRESSE

A su, malgré son nom, trouver des adeptes dans maints pays.

FICHE PRATIQUE

Longueur : 4,08 m
Largeur : 1,47 m
Poids : 95 kg
Surface de voilure : 8,10 m²
Prix : 1 500 F h.t.
CIDEVYV, 71, rue Fondary, Paris (15°).

POINT DE VUE DE L'ARCHITECTE

L'idée du Vaurien a pris naissance en 1951 au cours des premières réunions du Comité de Coordination des Ecoles de Voile qui groupait le Centre des Glénans, le Y.C. Saint Cast et le T.C.F.

Il y a maintenant treize ans, le Vaurien fut une révolution. L'utilisation du contre-plaqué a permis de concevoir une coque construite en caisson avec revêtement travaillant. La suppression de la charpente assortie à la construction sur moule en grande série a permis un abaissement de prix considérable puisque les premiers Vauriens sont sortis à 55 000 F anciens tout compris. Le succès de la formule a été immédiat : 200 bateaux construits dès la première année. Depuis, le nombre de constructions annuelles a été croissant, et s'est stabilisé autour de 1 500 unités pour la France seule.

Le Vaurien s'est largement répandu à l'étranger ce qui fait que l'I.Y.R.U. lui a accordé le statut international en décembre 1962. Le prix seul ne peut pas expliquer ce succès réellement international. Il faut que les qualités intrinsèques du bateau aient séduit les barreaux.

La première qualité du Vaurien est d'être un bateau bien proportionné : sa stabilité ne déroute pas les débutants; la taille du cockpit permet aux équipiers de s'y mouvoir à l'aise; la voilure est suffisante et les qualités évolutives telles que les barreaux confirment s'y intéressent.

Le Vaurien est certainement l'initiateur du développement de la navigation de plaisance pour tous, phénomène particulièrement remarquable en France depuis quelques années.

