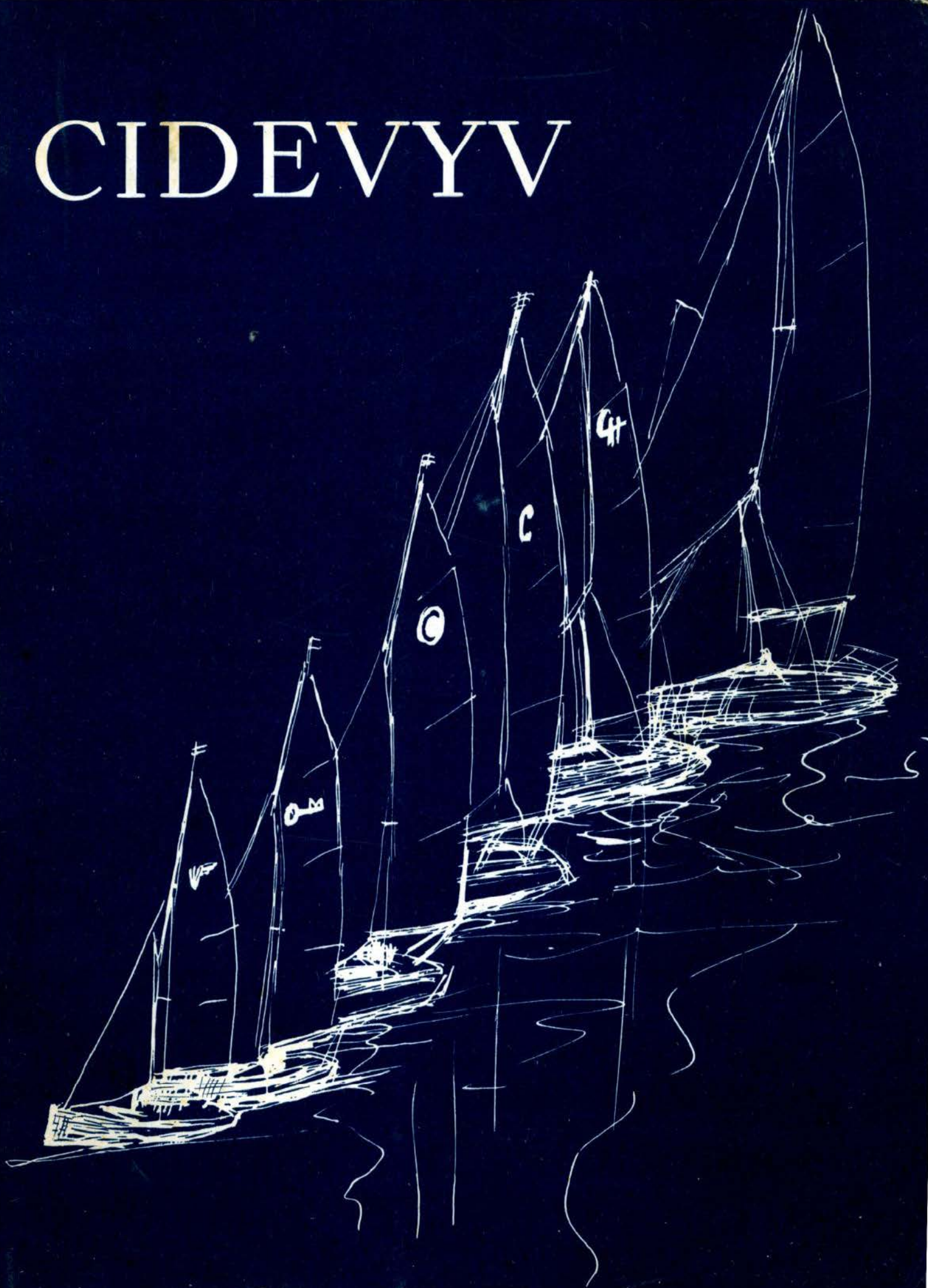
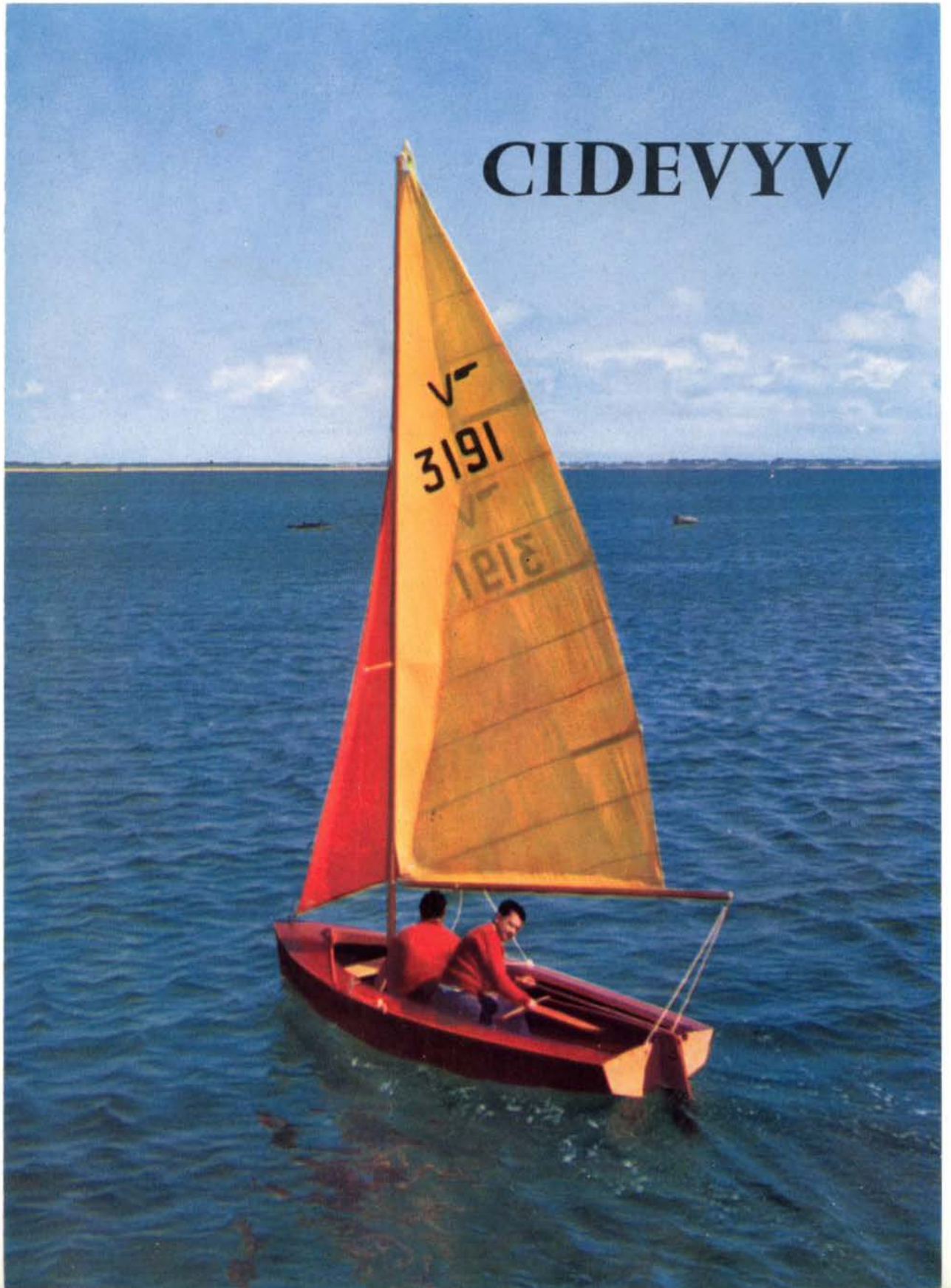


CIDEVYV



CIDEVYV



LA CIDEVYV VOUS PROPOSE UNE GAMME DE
MONOTYPES DE SPORT ET DE PROMENADE CONSTRUITS EN SÉRIE
« CONSTRUCTIONS PROFESSIONNELLES »

1 VAGABOND - Plans Jack Holt

— Petit bateau « à tout faire ». — Construction à double bouchain en contreplaqué marine 6 mm. — Facilement transportable sur le toit d'une petite voiture. — Monotype spécialement étudié pour la construction amateur. — Insubmersibilité assurée par deux coffres étanches à l'avant et à l'arrière. — Longueur : 3,59 m. Largeur : 1,47 m. Poids : environ 85 kg. Surface de voilure : environ 8 m². Prix T.T.C. : environ 1 620 NF. Série adoptée en France et Angleterre.

2 VAURIEN - Plans J.-J. Herbulot

— Bateau d'initiation à la voile et à la régates. — Construction à bouchains vifs sur moule, en contreplaqué spécial marine de 6 mm. — Facilement transportable sur remorque ou sur le toit d'une voiture légère. — 2 ou 3 équipiers manœuvrent à l'aise en raison du grand cockpit, de la hauteur de la bôme. — Insubmersibilité assurée par un caisson étanche et des blocs de polystyrène expansé. — Longueur : 4,08 m. Largeur : 1,47 m. Voilure (grand voile et foc) : 8,10 m². Poids : environ 95 kg. Prix toutes taxes comprises : environ 1 200 NF avec voile en tergal. — Remorque : environ 600 NF. 6 000 bateaux à flots. Existe également en Suisse, en Belgique, en Hollande, en Allemagne et en Italie.

3 YOLE O.K. - Plans Knud Olsen

— Bateau d'initiation à la régates en solitaire. — Construction à bouchains vifs sur cloisons, en contreplaqué spécial marine de 6 mm. — Facilement transportable sur remorque ou sur le toit d'une voiture légère. — Destiné à la régates à un équipier. — Insubmersibilité assurée par trois caissons étanches à l'avant et à l'arrière. — Longueur : 4 m. Largeur : 1,40 m. Voilure : 8,30 m². Poids : environ 85 kg. Prix toutes taxes comprises : environ 1 850 NF avec voile en tergal. — Remorque : environ 600 NF. — Série adoptée également au Danemark, Suède, Angleterre, Norvège, Etats-Unis, Canada, Australie.

4 FLIBUSTIER - Plans J.-J. Herbulot

— Dériveur de sport et de perfectionnement à la régates. — Construction en formes sur moule, en bois moulé et contreplaqué spécial marine de 6 mm. — Transportable sur remorque légère ou sur le toit d'une voiture moyenne. — Peut embarquer 3 ou même 4 équipiers pour la promenade. — Insubmersibilité assurée par deux grands caissons étanches. — Longueur : 4,80 m. Largeur : 1,65 m. Voilure (grand voile et foc) : 1,25 m². Poids : environ 110 kg. Prix toutes taxes comprises : environ 2 500 NF avec voile en tergal et grément inox. — Remorque : environ 800 NF.

5 CARAVELLE - Plans J.J. Herbulot

— Prame (avant à tableau) de promenade et de pêche. Large utilisation dans les Ecoles de Voile. — Construction à bouchains vifs sur moule en contreplaqué spécial marine de 9 mm. — La Caravelle est pratiquement inchavirable : elle peut embarquer jusqu'à 6 équipiers. — Possibilité d'installer un moteur

hors bord de 3 à 5 CV sur le tableau. — Longueur : 4,60 m. Largeur : 1,80 m. Voilure : sloop 12 m² ou voile au tiers 10 m². Poids : environ 150 kg. Prix hors taxes : environ 1 750 NF. — A l'étude : Caravelle en formes en plastique.

6 MARAUDEUR - Plans J.-J. Herbulot

— Dériveur de camping-croisière. — Construction en formes sur moule en bois moulé et contreplaqué spécial marine de 6 mm. Roof en plastique. — Transportable sur remorque légère, même par une petite voiture. — Le Maraudeur permet à deux équipiers de caucher à bord, soit pour les vacances, soit en déplacement de régates. — Sécurité assurée par un lest de 70 kg, caisson étanche et polystyrène expansé. — Longueur : 4,83 m. Largeur : 1,75 m. Voilure : 14 m². Poids : environ 200 kg. Prix hors taxes : environ 2 700 F avec voiles en tergal et grément inox. — Remorque : environ 900 NF.

7 CORSAIRE - Plans J.-J. Herbulot

— Bateau d'initiation à la petite croisière intéressant les jeunes ayant fait leur apprentissage sur dériveur léger. Construction à bouchains vifs, sur moule, en contreplaqué spécial marine de 9 mm. Dériveur lesté. Aménagement type « standard » ou type « croisière » avec cuisine installée, 2 couchettes. Insubmersibilité assurée par blocs de polystyrène expansé. — Remarquable par une voiture moyenne. — Longueur : 5,50 m. Largeur : 1,90 m. Voilure : sloop : 16 m². Tirant d'eau : 0,55/1 m. Poids : environ 450 kg dont lest 150 kg. Prix hors taxes : environ 4 500 à 5 500 F selon voilure, aménagements et armement. — Remorque : environ 1 250 F.

8 CORVETTE - Plans J.-J. Herbulot

— Bateau de « père de famille » destiné à la croisière familiale et à la compétition en Jauge C. — Construction à double bouchains sur moule en contreplaqué spécial marine de 10 mm. — Lest constitué par un bulb en fonte. — Possibilité de moteur fixe ou moteur amovible en puits, puissance 5 CV. — Aménagements complets pour 4 personnes : couchettes, cuisine, table à cartes, placards. — Hauteur sous roof : 1,60 m. — Classe : Jauge « C » et JOG. — Longueur : 7 m. Largeur : 2,40 m. Voilure sloop : 20 m². Tirant d'eau : 0,75 m. Poids : 850 kg, dont lest 300 kg. Prix hors taxes : environ 8 500 NF, avec voilure, armement simple, sans moteur.

9 CAP HORN - Plans J.-J. Herbulot

— Dériveur lesté de croisière destiné aux barreaux expérimentés qui en obtiendront un maximum de performance. — Construction en formes en bois collé, épaisseur 10 mm. — Moteur amovible en puits puissance 5 CV. — Aménagements de croisière pour 3 personnes. — Classe : Jauge « C » et JOG. — Longueur : 6,50 m. Largeur : 2,20 m. Voilure cotre ou sloop : 22 m². Tirant d'eau : 0,65/1,20 m. — Poids : 850 kg environ, dont lest 400 kg. Prix hors taxes : environ 11 700 NF avec voilure, armement simple, sans moteur.

10 CAP VERT - Plans J.-J. Herbulot

— Dériveur lesté de croisière de conception très moderne, très léger et très rapide. — Destiné aux équipages formés désirant effectuer des croisières de longue durée. — Construction en formes, en bois collé; doublage Klégecell et pont en double épaisseur avec Klégecell rendant le bateau pratiquement insubmersible. — Moteur amovible en puits, puissance 5 à 10 CV. — Aménagements complets de croisière: cuisine, table à cartes de grandes dimensions, W.-C. Deux versions: monocabine 4 couchettes, bicabine 5 couchettes. — Classe: Classe III du RORC. — Longueur: 8 m. Largeur: 2,42 m. Voilure cotre: 34 m². Tirant d'eau: 0,80/1,40 m. Poids: 1 250 kg environ, dont lest 650 kg. Déplacement en charge: 1 950 kg environ.

Prix hors taxes: environ 21 500 NF avec voilure et armement complet, sans moteur.

11 FREGATE - Plans J.-J. Herbulot

— Bateau pour croisière familiale, simple et confortable. — Longueur: 9 m. Largeur: 2,80 m. — Voilure sloop: environ 30 m². — Tirant d'eau: 1 m. — Poids: environ 3 T. Lest: bulb en fonte. — Construction sur moule en contreplaqué 12 mm avec bouchain en formes. — Moteur fixe ou moteur amovible en puits: puissance 10 CV. — Aménagements complets pour 6 équipiers en 2 cabines. Hauteur sur roof: 1,85 m. — Classe: Classe III du RORC.

Prix hors taxe: environ 22 000 NF, avec voilure et armement complet, sans moteur.

« CONSTRUCTIONS AMATEURS »

FARFADET - Plans J.-W. Blandford

— Petite prame de 2,30 m de long; peut être manœuvrée à l'aviron, au moteur, à la voile.

— Peut être construit par tous — description dans « Bateaux » n^{os} 3, 4 et 6. Prix des plans avec trois numéros de « Bateaux », contenant description du montage: 17,50 NF.

Kit n^o 1: de 250 à 350 NF toutes taxes comprises environ.

Kit n^o 2 et 3: non prévus.

VAGABOND - Plans J. Holt

Le Vagabond, voir description ci-dessus, est à la portée des amateurs connaissant le travail du bois.

— Description dans « Bateaux » n^o 12, p. 46.

— Plans détaillés: 60 NF.

Kit n^o 1 A: 600 NF.

Kit n^o 1 B: 1 620 NF.

YOLE O.K. - Plans Knud Olsen

De construction facile.

— Plans avec indication grandeur couples: 60 NF.

Kit n^o 1: 1 066 NF.

Kit n^o 3: environ 1 320 NF T.T.C.

DINGHY DE 4,25 M - Plans J.-J. Herbulot

— Construction sur moule en bois collé.

— Longueur: 4,25 m. Largeur: 1,50 m. Voilure: 10 m². Poids: environ 100 kg.

— Description sommaire dans « Bateaux » n^o 5, page 74.

— Plans: 20 NF.

(Pour amateur compétent ou pour montage de « kit ».)

Kit n^o 1: environ 1 000 NF hors taxes.

Kit n^o 2 et 3: non prévus.

DINGHY DE 4,50 M - Plans J.-J. Herbulot

— Sharpie en contreplaqué sur membrures.

— Dériveur de sport ou de compétition.

— Longueur: 4,50 m. Largeur: 1,46 m. Voilure: 10 m².

— Plans: 50 NF (avec couples grandeur).

CARAVELLE - Plans J.-J. Herbulot

Voir description ci-dessus.

Ne peut être construite par amateur qu'à partir du Kit n^o 3: 955 NF.

— Plans: 60 NF (pour montage du kit seulement).

MARAUDEUR - Plans J.-J. Herbulot

Voir description ci-dessus.

La construction amateur est faite en réalisant le bouchain sur lisses.

— Plans détaillés: 100 NF.

12 CAP CORSE - Plans J.-J. Herbulot

— Dériveur lesté de croisière côtière à construire en bois moulé. C'est une version « en formes » du « Corsaire ».

— Longueur: 5,75 m. Largeur: 1,90 m. Voilure: 17,25 m². Poids: environ 450 kg, dont lest 150 kg.

— Description sommaire dans « Bateaux » n^o 5, page 75.

— Le Cap Corse est à la portée des amateurs ayant une assez bonne connaissance de la charpente navale.

— Plans: 80 NF.

Kit n^o 1: environ 3 200 NF hors taxes.

Kit n^{os} 2 et 3: à l'étude.

CAP HORN - Plans J.-J. Herbulot

Voir description ci-dessus.

— Description sommaire dans « Bateaux » n^o 5, p. 75.

« Auto-Journal » n^o 183.

— Plans détaillés: 175 NF.

Kit n^o 1: environ 6 300 F hors taxes.

Nota. L'expérience a montré que la construction du Cap Horn est nettement plus longue et plus difficile que celle du Cap Corse. Nous ne pouvons la conseiller qu'aux amateurs réellement entraînés et ayant déjà réalisé des bateaux importants.

13 DELTA - Plans E.-G. Van de Stadt

— Sloop de croisière.

— Construction: sharpie en contreplaqué sur membrures.

— Longueur: 7,77 m. Largeur: 2,40 m. Voilure: 23,50 m². Poids: environ 2,5 T.

— Description sommaire dans « Bateaux » n^o 12, p. 28. — Plans: 175 NF.

Nous conseillons aux amateurs intéressés par ce bateau, l'achat d'une coque nue. L'aménagement et la finition représentant déjà un travail important.

Coque nue: environ 4 000 NF.

La construction amateur complète de ce bateau est réservée aux amateurs très compétents, ayant déjà réalisé des bateaux importants.

« CONSTRUCTEURS »

NOTA : La plupart des chantiers ne peuvent plus prendre de commandes livrables avant octobre 1960.

- JOUET (3 - 9 - 13)**
Quai de Seine, Sartrouville.
- BESNARD (2)**
16, rue de Paris, Maisons-Laffitte.
- ATELIERS ET CHANTIERS DE MEULAN (2 - 4 - 6 - 7)**
30, boulevard Thiers, Meulan.
- PENIE (8)**
7, rue Bignon, Meulan-Hardricourt.
- BAZAR HOTEL DE VILLE (1 - 2)**
Place Hôtel-de-Ville, Paris.
- AGENCE NAUTIQUE DU NORD (2)**
Quai Jean-Bart, Le Touquet.
- MONBAILLARD (2- 4)**
45, rue A.-Guilmant, Boulogne-sur-Mer.
- VIROUX (2)**
12, rue des Templiers, Lunneville.
- METGE ET PAUL (2 - 7 - 8)**
La Maladrerie, Caen.
- STEPHAN (5)**
4, rue Alfred-Le Ray, Concarneau.
- CRAFF (2 - 7)**
Allée de Ker Moor, Benodet.
- BROSSELIN (2 - 5)**
Le Mihinic-sur-Rance.
- GUINDE (2)**
Rue de la Brasserie, Guingamp.
- PEGER (2)**
135, rue Haute-de-Reculée, Angers.
- GOUTERON (1)**
Allée des Salines, La Baule.
- ATELIERS MARITIMES CROISICAI (2 - 3 - 6 - 7 - 10)**
Le Croisic.
- BEZIER (2)**
A Rezé (Loire-Atlantique).
- MALLARD (4 - 7 - 8 - 11)**
Rue des Chantiers, à La Rochelle.
- ROULET (2 - 6)**
Quai de Paludate, à Bordeaux.
- BONNIN (2)**
47, boulevard Chanzy, Arcachon.
- INDUSTRIES NAUTIQUES DU LITTORAL MEDITERRANEEN (2 - 11)**
74, rue de l'Eygoutier, Toulon.
- DIDIER (2 - 3 - 7)**
4, avenue de la Gare, à Bandol.
- PINAULT (2)**
Cours Burlière, Hyères.
- ATELIERS ET CHANTIERS DE SAINT-MANDRIER (5 - 6 - 8)**
Quai Séverine, Saint-Mandrier.
- SOCIETE BEAUJOLAISE DES BOIS INDUSTRIELS (2)**
4, rue Corlin, Villefranche-sur-Saône.
- CHAPRON (2)**
Quai de la Tournette, à Annecy.
- BOSCHET (2)**
Rue du Général-Leclerc, Bains-Romains, Alger.
- CHIQUEL (2)**
Route de la Corniche, Philippeville.
- CARTIER-LANGE (2)**
Chantier de l'Ouest, Jetée Delure, Casablanca-Port.
- AMIGUET (6 - 7)**
A Saint-Gingolph (Suisse).
- BECK (2)**
A Faoug-Schweiz (Suisse).
- CAGNEBIN (2)**
A Morges (Suisse).
- VAN HEYGEN (2)**
A Boom (Belgique).
- VAN DE STADT (2 - 13)**
Zuiddijk 412, Zaandam (Hollande).

« ÉLÉMENTS PRÉFABRIQUÉS POUR CONSTRUCTION AMATEUR »

- DECOBOIS**, 82, faubourg Saint-Martin, Paris.
- SIBMA-NAVALE**, 6, rue des Pommiers, Vincennes.
- JOUET** (Coque Delta), quai de Seine, Sartrouville.
- GOUTERON** (Vagabond), rue des Salines, La Baule.
- B.H.V.**, rue de Rivoli, Paris.

« LOCATION »

Vous pouvez louer une « CORVETTE » chez :

- LOCAZUR**, 95, rue de la Verrerie, Paris et Golfe Juan (Alpes-Maritimes).
- ATELIERS MARITIMES CROISICAI**, la Jonchère du Prince, Le Croisic.

DEMANDEZ NOTRE CATALOGUE COMPLET DES CONSTRUCTIONS PROFESSIONNELLES (SAUF FRÉGATE)
CONTRE LA SOMME DE 5 NF

CIDEVYV

SOCIÉTÉ CIVILE POUR LE DÉVELOPPEMENT DU YACHTING A VOILE

71, RUE FONDARY, PARIS (XV^e)

CIDEVYV

Société civile pour le développement du Yachting à voile

71, RUE FONDARY — PARIS 15^e

PROGRAMME 1959-1960

Construction professionnelle

VAURIEN

YOLE OK

FLIBUSTIER

CARAVELLE

MARAUDEUR

CORSAIRE

CORVETTE

CAP HORN

COTRE DES GLÉNANS

CAP VERT

Construction amateur

FARFADET

YOLE OK

DINGHY de 4 m 25

CAP CORSE

CAP HORN

Paris, le

Réception exclusivement :
LUNDI, MARDI, MERCREDI, VENDREDI
de 14 h. 30 à 17 h. 30

VAURIEN

M

Nous avons le plaisir de vous donner ci-après les renseignements que vous nous demandez concernant le Vaurien.

Nous avons lu comme vous de nombreuses notices attribuant, au bateau offert, des qualités extraordinaires ou faisant appel à des propriétaires plus ou moins complaisant pour vanter, sans mesure, leur bateau. Tout bateau étant un compromis entre caractéristiques contradictoires, le bateau parfait pouvant tout faire n'existe pas. Lorsqu'on vous décrit les avantages de telle ou telle formule, on oublie souvent d'en signaler les inconvénients. Nous nous contenterons, dans la présente notice, de vous décrire le "Vaurien" et de vous indiquer à quel genre d'équipage et de navigation, il convient à notre avis. Si vous hésitez entre le "Vaurien" et un autre bateau, demandez à essayer l'un et l'autre...

Caractéristiques Générales

Le Vaurien donne à toute personne s'intéressant au Yachting la possibilité d'acquérir un voilier monotype bon marché. Le succès rencontré dès l'origine, 1952, prouve la justesse de vues de l'architecte, Jean-Jacques Herbulot. La série des Vauriens s'est développée à une cadence inconnue dans le Yachting français à ce jour : de deux cents unités construites chacune des deux premières saisons, le rythme est passé à plus de 1.000 pour 1957-58. La série a pris un essor rapide en Suisse et en Belgique. Plusieurs séries bon marché sont apparues depuis, mais aucune n'a rencontré le succès du Vaurien et certaines semblent déjà en voie de disparition. Vous trouverez en annexe les plans et caractéristiques générales du bateau.

Le Vaurien a été dessiné pour un équipage de deux adultes, mais deux adolescents peuvent le manoeuvrer facilement. C'est un bateau d'initiation à la voile et à la compétition.

La CIDEVYV n'est pas une société commerciale. Toute transaction commerciale est effectuée directement entre l'acheteur et le fournisseur intéressé. — La CIDEVYV a exclusivement un rôle technique d'études et de documentation.

Le Vaurien est en effet un dériveur "très vivant", mais contrairement à certains monotypes qui avaient été dessinés spécialement pour la régates, c'est un bateau sûr et confortable.

- sûr, grâce à sa grande stabilité initiale et à son franc-bord qui lui assure une bonne réserve de flottabilité; en outre, des dispositifs de flottabilité supplémentaires sont obligatoires. Nous insistons sur la stabilité initiale du Vaurien qui est très supérieure à celle d'autres dériveurs légers ayant des fonds très en V.

- confortable : sa réalisation en bateau très ouvert laisse une grande liberté de mouvements à l'équipage. Des bancs sont prévus pour le barreur et l'équipier. La hauteur de la bôme est telle qu'elle ne gêne pas la visibilité du barreur et passe au-dessus de la tête d'un équipage adulte de taille moyenne. Les lames de plancher collées au fond ne sont pas des "pièges à écoutes"!

Pour la promenade ou le pique-nique, 3 ou 4 personnes peuvent trouver place à bord.

Le Vaurien a été adopté par les clubs les plus dynamiques, aussi bien pour la mer que pour les eaux intérieures. Les barreurs confirmés trouveront facilement à se mesurer en régates avec les champions de ces clubs. Le Vaurien est d'ailleurs très intéressants à mener en compétition et les régates sont toujours très disputées. Dès que la brise fraîchit on voit certains bateaux planer; c'est une sensation extraordinaire, particulièrement en mer où le planing peut être assez long, de sentir son bateau décoller sur une vague et partir comme une flèche.

Le championnat de France sur Vauriens de 1958 a réuni 100 partants à Saint-Pierre Quiberon.

Pour les régates inter-séries, nous indiquons que les temps rendus en minutes par heure généralement adoptés par les clubs :

	T.calme	T.moyen	Forte br.	Rivière
Moth	27	27	27,5	26
Vaurien	23	22	22	22
Snipe	20	19,5	18,5	21
Caneton restriction	17	17,5	17,5	18,5
Caneton 505	11,5	12,5	13,5	12

Le côté esthétique du bateau n'a pas été négligé comme vous pourrez le constater sur la photo ci-contre.

Enfin, le Vaurien est très solide lorsqu'il est manoeuvré et entretenu comme il faut. Une bicyclette est un engin solide pour une personne qui roule normalement; mais on la casse si on monte sur les trottoirs ou descend des escaliers, ou encore, si on marche dessus lorsqu'elle est couchée par terre. De même il faut apprendre à se servir d'un bateau léger. On ne saute pas dans le fond du haut d'un qual, on ne marche pas dedans lorsqu'il est à sec, on ne doit pas buter sur les obstacles à pleine vitesse.

En cas d'avarie, le contreplaqué se répare facilement en collant une pièce avec contre plaque, ou avec des bords bisautés; de l'extérieur la réparation est invisible.

Construction

Le Vaurien est un sharpie dessiné en vue d'une construction en série. simple et économique.

La coque est réalisée en contreplaqué marine acajou spécial de 6 mm collé et cloué sur serres de bouchains et bauquières et construite sur moule, sans membrures.

Certains ont pu s'étonner, au début, de l'absence de membrures. En fait, la composition du contreplaqué rend inutile la charpente intérieure. Le bateau conçu comme un caisson est parfaitement rigide, ainsi que l'expérience le montre chaque jour. Ces critiques rappellent celles adressées il y a vingt ans aux carrosseries monocoques sans châssis des voitures automobiles;

les années ont passé et les constructeurs adoptent tous maintenant ce mode de construction.

La même technique de construction a depuis l'apparition du Vaurien été adoptée avec plein succès pour d'autres séries

La série des Vauriens est rigoureusement monotype et les Vauriens ne peuvent être construits que dans les chantiers agréés par l'Association qui se sont engagés par contrat à respecter les conditions et le règlement de construction de l'Association. Le moule et le prototype de chaque chantier ont été vérifiés par l'Asvaurien.

Les seuls chantiers actuellement agréés par l'Association sont mentionnés sur la note jointe.

Finition

La coque doit être livrée avec 2 couches de vernis ou de peinture sur ponçage et rebouchage sommaires.

Si vous désirez un bateau d'un fini irréprochable, il est nécessaire que vous fassiez vous-même les dernières couches. Le prix du bateau ne peut, en effet, permettre d'assurer une finition comparable à celle d'un bateau vendu cinq fois plus cher.

Voiles

Pour la saison 1959, l'association a décidé d'adopter les voiles en tergal. Les voiles seront admises en régates comme les voiles en coton mais ne peuvent être confectionnées que par le seul voilier agréé par l'Asvaurien.

Une seule qualité de tissu (coton ou tergal) est autorisée, toutefois le voilier peut fournir des voiles de couleur au lieu des voiles blanches. Ces voiles sont exécutées dans le même tissu que les voiles blanches et ne donnent aucun avantage spécial au bateau.

La voilure comprend une grand'voile et un foc. La voilure peut être diminuée en roulant la grand'voile autour de la bôme. Un petit foc est inutile : le bateau reste équilibré sous sa grand'voile seule avec 5 tours du rouleau.

Un grand foc n'est pas prévu car il n'apporterait que très peu de surface supplémentaire utile.

Par contre, un spinnaker, réservé à l'entraînement, ou aux régates d'entraînement, a été dessiné par l'architecte et peut être demandé au voilier. Le spinnaker ne devant pas être employé en régates officielles peut être en nylon.

Prix

Le prix mentionné en annexe comprend la taxe à la valeur ajoutée et la taxe locale.

Ce prix s'entend pour un bateau "barre en mains" c'est-à-dire comprenant :

Coque peinte ou vernie, gouvernail à safran fixe et barre, dérive, mât, bôme, toutes les ferrures posées, gréement courant et dormant.

Voilure : grand'voile et foc avec mousquetons.

Manuel "La bonne conduite du Vaurien", cotisation à l'Asvaurien et redevance d'architecte.

Un jeu de flotteur en "Frigolit" assurant l'insubmersibilité du bateau.

Dans ce prix n'est pas compris : l'emballage ni le transport éventuel du bateau.

Le "crédit bateau" qui ne s'appliquait qu'à des achats supérieurs à 100.000 Frs ne peut pas être demandé pour l'acquisition du Vaurien. Le faible prix du Vaurien fait qu'il serait

très difficile de trouver une formule de crédit qui ne soit pas trop onéreuse pour l'acquéreur. Dans les ventes à crédit habituelles une partie des frais est en fait supportée par le vendeur qui consent à réduire sa marge bénéficiaire. Le prix du Vaurien étant établi très juste, tous les frais devraient être supportés par l'acquéreur.

Détaxe mer

La "détaxe mer" nécessite l'établissement d'une "carte de circulation" ou d'un rôle de petite pêche délivré pour votre bateau par l'inscription maritime de votre lieu de navigation. Si ce rôle vous est accordé, vous devez signer et faire viser deux attestations, l'une pour le chantier, l'autre pour le voilier et les envoyer, dans les trois mois de la livraison pour que ces fournisseurs vous remboursent les taxes.

Suppléments

Le Vaurien étant strictement monotype, il ne peut être demandé aucune modification au constructeur ou au voilier, ni apporté par la suite aucun changement à la construction du bateau ni aux espars.

Toutefois, certains suppléments qui n'affectent pas la marche du bateau peuvent être commandés, nous citerons par exemple :

- gouvernail à safran relevable en bois au lieu du safran fixe; ce dispositif est d'ailleurs déconseillé en régates, le safran ayant toujours plus ou moins tendance à se relever;

- godille ou aviron avec dames de nage;

- voiles de couleur dans le même tissu que les voiles blanches comme il a été dit ci-dessus;

- gréement en acier inox au lieu de l'acier galvanisé.

Pour éviter toute "course à l'armement", le total des aménagements ou de l'accastillage supplémentaire ne peut dépasser 10.000 francs. Il est demandé à chaque membre de l'Association de certifier sur l'honneur que le coût des suppléments qu'il aurait pu ajouter à son bateau ne dépasse pas cette somme.

De même, il ne peut être acheté plus d'une voilure neuve par an.

Ces restrictions peuvent paraître draconiennes, l'Association les a établies en vue de maintenir le Vaurien à un prix abordable et de permettre aux bateaux anciens de courir contre des bateaux neufs avec les mêmes chances de succès. La course à l'armement existe dans des séries purement de compétition et c'est une bonne chose. Dans une série d'initiation elle ne pourrait que décourager les nouveaux venus.

Commandes

Nous vous conseillons de passer votre commande le plus rapidement possible. Les délais fixés par les chantiers pour les commandes reçues à partir de janvier sont longs en raison de l'afflux des demandes. Même si vous désirez votre bateau qu'au printemps, il est préférable de passer votre commande en hiver, vous pouvez alors fixer avec certitude sa date de livraison.

Pour passer votre commande, demandez à la Cidevyv le formulaire spécial.

Il n'y a aucune concurrence entre les chantiers, il est donc inutile que vous en interrogiez plusieurs au sujet du Vaurien.

Chaque année les chantiers refusent des commandes qui leur sont adressées trop tardivement. N'attendez donc pas la dernière minute.

Livraison et transport

Nous recommandons aux acquéreurs d'aller prendre eux-mêmes livraison de leur bateau au chantier.

Si cela n'est pas possible, le chantier peut expédier le bateau par la S.N.C.F. ou un transporteur routier selon vos indications.

L'expédition peut être faite sans emballage - cela n'est pas recommandé car la S.N.C.F. n'est pas suffisamment soigneuse et les avaries de transport sont nombreuses.

L'emballage habituel des chantiers est constitué par de la paille maintenue autour du bateau par un grillage ou par des boudins de paille.

Emballage et transport sont à la charge de l'acquéreur.

Le transport par vous-même peut être fait sur le toit d'une voiture ou sur une remorque.

La voiture doit être équipée d'une galerie solidement fixée. Il suffit de prévoir deux bastaings solides et bien arrimés sur la galerie. Ces bastaings doivent être découpés à chaque extrémité pour s'adapter au plat bord du bateau avec interposition de tapis ou de caoutchouc. Le bateau est posé renversé sur ces bastaings et solidement arrimé à la voiture.

Si l'amarrage est bien fait, il est possible de rouler à 100 à l'heure avec une 7 CV portant un Vaurien.

Sur la 4 CV et la Dauphine, sur de longs parcours, il faut prévoir des supports supplémentaires fixés aux parechocs, car l'écartement des bastaings n'est pas suffisant pour éviter le balancement longitudinal du bateau.

Pour ceux qui préfèrent une remorque, plusieurs fabricants font des remorques légères convenant au Vaurien. Le chantier peut vous fournir une de ces remorques. Il faut que le crochet soit soigneusement fixé à la voiture, car une rupture en marche pourrait causer un accident grave.

L'acquisition d'une remorque est plus onéreuse que l'installation sur le toit d'une voiture, mais pour ceux qui se déplacent à chaque week-end c'est une facilité, car on peut laisser le bateau sur la remorque entre deux déplacements.

Pour la mise à l'eau du bateau, les deux équipiers peuvent le porter sur une courte distance. Pour un trajet plus long, trois ou quatre personnes le portent sans difficultés, le poids du bateau est en effet de 95 à 100 kgs.

Enlèvement

En venant chercher votre bateau au chantier, munissez-vous de cordes et de systèmes de fixation. Venez en nombre suffisant pour vous débrouiller vous-mêmes : 2 hommes pendant 1 heure coûtent 1.000 Frs, et le prix du bateau ne peut permettre de vous assurer ce service gratuitement.

Nous insistons pour que vous veniez prendre livraison de votre bateau vous-même; les frais d'emballage, de mise en gare et d'expédition sont élevés et provoquent des surprises désagréables.

Certificat de conformité

Pour les Vauriens, le certificat de conformité est constitué par la carte de membre de l'Asvaurien.

Cette pièce est indispensable, avec la licence sportive, délivrée par l'intermédiaire du club, pour courir en régates.

Congé en douane - Permis de circulation

Il ne peut être exigé aucun papier pour la navigation du Vaurien en mer ou en rivière.

Le Vaurien est dispensé de tout titre de navigation comme engin de sport de moins de 2 tonneaux de jauge brute et destiné à un usage uniquement sportif.

D'autre part, le Vaurien pesant moins de 250 kgs n'est pas astreint au permis de navigation.

Mais si vous désirez pratiquer la pêche en mer ou obtenir la "détaxe mer", un *permis de Circulation est indispensable.*

Moteur

Le Vaurien peut, sans modification, être équipé d'un moteur hors-bord. Son tableau arrière permet une installation facile. Il faut employer le plus petit moteur que l'on pourra trouver : un moteur de 1 CV est déjà très largement suffisant.

Il est recommandé d'amarrer solidement le moteur au banc de dérive ou au pied du mât, afin d'éviter de le perdre si on le laisse tomber à l'eau en le fixant au tableau ou si par malheur on venait à chavirer.

Insubmersibilité

Comme tous les dériveurs et malgré sa stabilité, le Vaurien peut chavirer. Plein d'eau, le bateau seul flotte, mais il ne pourrait porter les deux équipiers.

C'est pourquoi l'Association a rendu obligatoire l'emploi d'un dispositif de flottabilité.

A partir de 1958-59, les Vauriens neufs, comportent un caisson étanche à l'avant et deux blocs de polystyrène expansé sous les bancs.

Ces blocs doivent être solidement amarrés, car ils sont destinés à supporter la poussée du poids de l'équipage.

Après avoir amené les voiles, on peut redresser le bateau chaviré et commencer à vider par le tableau. Dès que le puits de dérive est hors d'eau, un équipier peut remonter à bord et finir de vider. C'est pourquoi il est indispensable d'avoir toujours à bord un seau de volume suffisant.

Il est recommandé en outre aux équipiers de porter des brassières de sauvetage, dès que le vent forcé un peu.

L'Association recommande à ses adhérents naviguant en mer de toujours se munir des mêmes dispositifs de sécurité. Les chavirages en promenade en mer sont rares, mais il vaut mieux être paré à toute éventualité. Les deux sécurités : flotteurs dans le bateau et gilet de sauvetage ne sont pas de trop. Tous ces dispositifs de sécurité sont obligatoires

en régates.

" La bonne conduite du Vaurien "

L'Association a édité une brochure d'initiation à la voile rédigée par J:J Herbulot. Cette brochure est offerte à tout acheteur de bateau mais peut être achetée séparément au prix de 200 francs. Les conseils qui y sont développés sont d'un intérêt général et s'appliquent à la navigation sur n'importe quel dériveur.

Construction amateur

Les plans du Vaurien ne sont pas en vente et la construction amateur est interdite par l'Association. Pourquoi ?

Tout simplement parce que le but du Vaurien est de mettre un bateau bon marché à la portée du plus grand nombre; or, le prix de revient de construction d'un seul Vaurien dépasse le prix de vente par un chantier agréé qui fait obligatoirement de la construction en série.

Avez-vous songé au prix de revient d'une bicyclette dont vous achèteriez toutes les pièces au détail pour les monter vous-même ?

Pour le Vaurien, évaluez le prix de tous les éléments nécessaires :

- tracé grandeur nature sur contreplaqué ou isorel;
- construction d'un moule en planches sur madriers;
- achat du contreplaqué spécial (2 feuilles de 4 m 30 sur 1 m 22);
- achat de l'acajou et du sapin au détail (les plans à petite échelle ci-contre vous donnent une idée de la quantité nécessaire);
- les espars nécessitent des bois de grande longueur et sont difficiles à réussir quand on ne possède pas l'outillage nécessaire;
- il n'y a aucune économie à espérer sur les voiles ou le gréement.

Même en dehors des considérations financières, la construction est délicate pour un amateur; ne serait-ce que le découpage du fond et des bordés dans des feuilles de contreplaqué de 4 m 30 sur 1 m 22 (représentez-vous bien la dimension) avec les risques de casse ou d'erreur de tracé.

Enfin, il faudrait faire vérifier chaque bateau, d'où frais de déplacement d'une vérificateur.

C'est pour éviter bien de mécomptes que l'Association maintient une position rigoureuse.

Faites votre compte... et commandez un bateau au chantier le plus proche.

Nous avons essayé de faire vendre le bateau en pièces détachées à finir par l'amateur. Cette formule n'a rencontré aucun succès, car, tous comptes faits, le prix de revient du bateau terminé n'est guère inférieur au prix du bateau complet dans le chantier.

Il en reste cependant que si vous désirez figoler la peinture ou le vernis, vous pouvez commander un bateau non peint moyennant une légère réduction.

Qu'est-ce que l'Asvaurien ?

L'Asvaurien n'est pas ni un organisme commercial, ni un club de régates, c'est l'Association des propriétaires de Vauriens, constituée selon la loi du 1er juillet 1901, qui groupe tous les propriétaires de Vauriens.

Les statuts de l'Association sont analogues à ceux de la plupart des associations de propriétaires de bateaux.

Le rôle de l'Asvaurien est résumé dans l'article 2 des statuts.

Art. 2 - L'Association a pour objet :

- d'organiser et de développer la série des Vauriens;
- de réglementer et de contrôler la construction conforme aux règles de construction et de jauge;
- de créer des liens entre les propriétaires de Vauriens et de favoriser la création de groupes locaux;
- de faciliter et de promouvoir l'organisation de régates et de championnats inter-clubs, inter-régionaux et de France;
- d'assurer les rapports de la série avec la Fédération Française du Yachting à voile.

L'Asvaurien est seulehabilitée à utiliser les plans du Vaurien. C'est en cette qualité que l'Asvaurien a agréé un seul voilier et plusieurs chantiers de construction.

Aucun bateau construit en dehors de l'Association ne peut porter le nom de Vaurien.

L'Asvaurien ne fait pas double emploi avec les clubs : chaque club a adopté plusieurs séries de bateaux et organise des régates pour ses membres. L'Asvaurien groupe tous les propriétaires de Vauriens, quel que soit leur club.

Qu'est-ce que la Cidevyv ?

La Cidevyv : Société civile pour le développement du Yachting à voile est une société civile qui a été constituée en vue d'assurer, sous la surveillance de l'architecte, le secrétariat "construction" de plusieurs associations de propriétaires de monotypes. La Cidevyv ne fait aucun commerce.

Revente

Les meilleures choses ayant une fin, il est possible que vous désiriez un jour revendre votre bateau pour en acheter un plus gros. Sur ce plan, le Vaurien est très bien placé; il est maintenant connu dans toute la France, la Belgique, la Suisse, l'Afrique du Nord, l'A.O.F., Madagascar..., et sa revente est aisée avec le minimum de perte.

Nous vous mettons en garde contre l'achat d'un bateau d'une série peu connue ou d'un développement insuffisant. Vous éprouverez les plus grandes difficultés à trouver un acquéreur le jour où vous voudrez le vendre et il faudra alors consentir un sacrifice important.

En résumé, nous dirons que le Vaurien est un bateau d'initiation à la voile et à la régate. Il reste, cependant, un bateau léger dont il faut apprendre à se servir. A ceux qui recherchent un bateau plus lourd pour la promenade familiale et la pêche, nous signalons la "CARAVELLE" ou le "FLIBUSTIER" type promenade (avec lest).

Nous pensons vous avoir donné des renseignements suffisants pour éclairer votre choix et décider votre commande. S'il n'en a pas été ainsi, n'hésitez pas à nous interroger.

C I D E V Y V

3ème édition - Octobre 1958