



# V<sup>E</sup>

La bonne  
conduite du  
VAURIEN

**VAURIEN INFORMATION**

**N° SPÉCIAL 12 B**

**Prix : 6 F**

**JE SUIS UN PARFAIT  
VAURIENNISTE**

Je paie régulièrement  
ma cotisation.

Je signale à l'Association  
mon changement d'adresse  
Ainsi que la vente de mon bateau

J'envoie le nom et l'adresse  
du nouveau propriétaire

Je note l'adresse du Secrétariat

Je note aussi le numéro de téléphone.

Je n'oublie pas mon nom et le numéro de mon bateau  
dans la correspondance et je joins une enveloppe timbrée  
à mon adresse pour la réponse.

Je navigue souvent.

J'entretiens mon bateau.

Je régate.

Pour écrire à l'Association



**AS VAURIEN**

**B P 14**

**91 - Viry-Chatillon**

3, square du Bel Air  
91 - VIRY-CHATILLON

Tél. : 905-16-29

ASSOCIATION DES  
PROPRIÉTAIRES DE VAURIENS

**ASVAURIEN**

*Association déclarée, loi du 1<sup>er</sup> Juillet 1901,  
reconnue par la Fédération Française  
du Yachting à Voile*

La bonne  
conduite  
du vaurien

ASVAURIEN

B.P. 14

91-Viry-Châtillon

Tél : 905 16.29

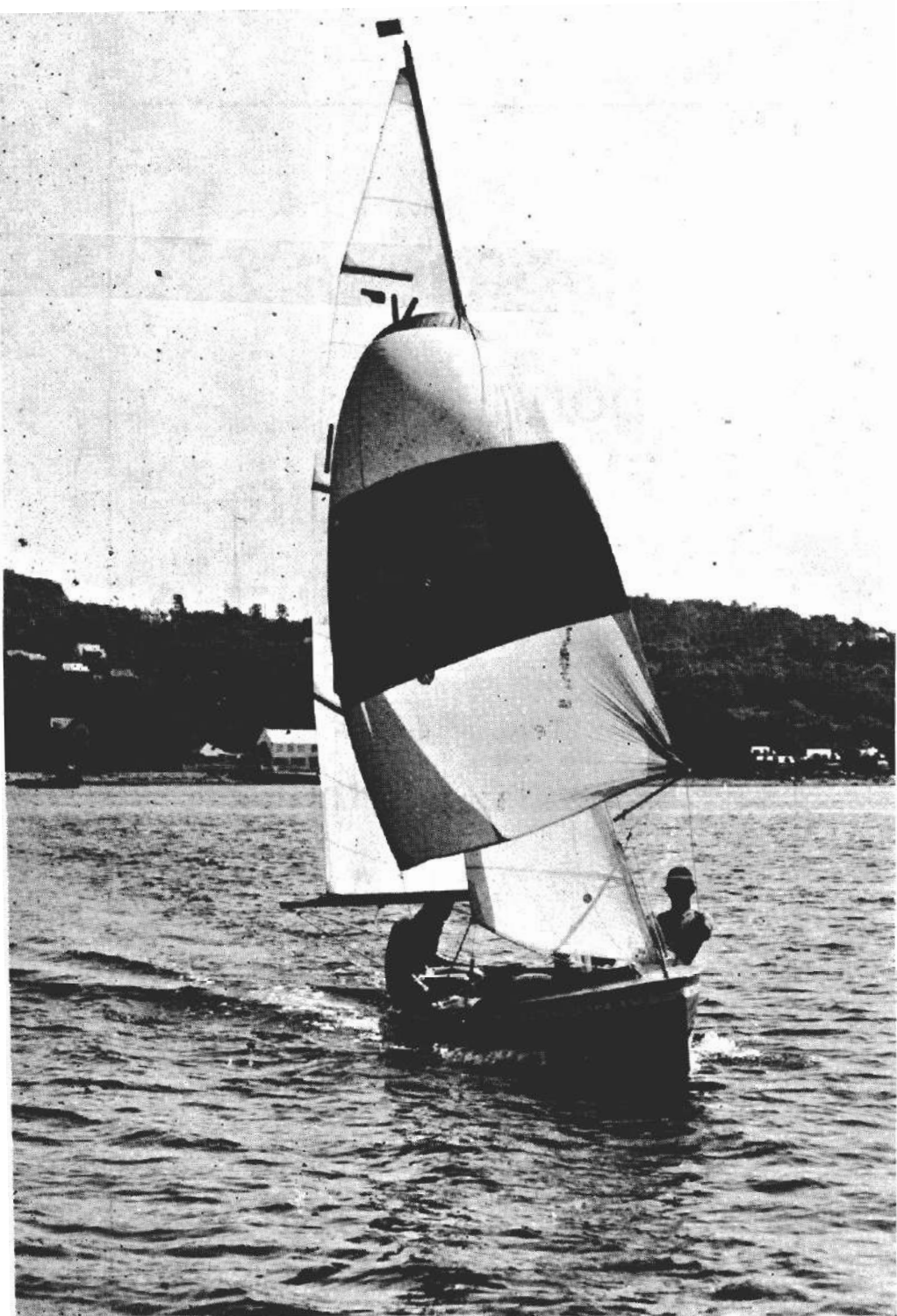
C.C.P. 14 816-25 Paris

# La bonne conduite du vaurien

Texte et dessins

de Jean-Jacques HERBULOT

6<sup>e</sup> Edition



# SOMMAIRE

	Pages
Mise à l'eau .....	7
Conduite du bateau .....	11
L'échelle beaufort du Vaurien .....	21
Entretien - Transport .....	23
La compétition .....	31
Règlement de la Série Internationale .....	39
Les règlements maritimes .....	53
Statuts .....	59
Palmarès des championnats nationaux .....	63
Comité International du Vaurien .....	64
Palmarès des championnats du monde .....	66
La cape en Vaurien .....	67
Réglages .....	70
Le spinnaker .....	72
Plans .....	FIN

## MISE A L'EAU

### 1. — Mâtage et gréement.

Choisissez, pour gréer la première fois votre « Vaurien », un endroit abrité, à peu de distance du point où vous avez l'intention de mettre à l'eau, et placez-le sur des cales, recouvertes de feutre ou de tapis, l'étrave tournée face au vent. Il faut alors :

a) Nettoyer soigneusement les haubans et étais avec un chiffon imprégné de pétrole, de façon à ce que les voiles neuves ne se salissent pas lorsqu'elles porteront dessus.

b) Mettre en place la drisse de grand'voile en passant l'œil d'acier dans la mortaise du réa de tête, d'avant en arrière, placer la manille dans l'épissure et la fixer à l'autre extrémité de la drisse passée en retour sur un des taquets du pied de mât, de façon à ce que la drisse ne risque pas de monter en tête lors du mâtage.

c) Fixer les barres de flèche en position au moyen des boulons qui doivent être bloqués à fond (fig. 5 A).

d) Fixer les haubans à l'aide d'un boulon dans le trou inférieur du mât. Serrer l'écrou assez fortement, écraser légèrement le bout fileté d'un coup de marteau pour éviter de perdre l'écrou si celui-ci venait à se desserrer (fig. 5 F).

e) Fixer de même la bride d'étau à l'aide de l'autre boulon dans le trou supérieur, la bride étant disposée à cheval sur le mât.

Attention au sens : l'extrémité métallique de la drisse de foc doit se trouver du côté de l'étau et l'extrémité en textile du côté du mât (fig. 5 F).

f) Engager les haubans dans les encoches d'extrémité des barres de flèche, les maintenir en place à l'aide de plusieurs tours de fil à voile passés dans les trous des barres de flèche. Les haubans doivent pouvoir coulisser assez librement après ce travail (fig. 5 A).

g) S'assurer que rien ne s'oppose au coulissage de la ralingue de grand'voile dans la rainure du mât ; au besoin adoucir celle-ci avec un morceau de papier de verre fin plié en deux.

h) Dresser le mât debout. Engager le pied dans l'emplanture en l'inclinant légèrement vers l'arrière, le redresser en le poussant dans le logement du banc qui sera fermé avec la cale du mât (fig. 5 C).

i) Placer les deux manilles longues dans l'œil des haubans, et après s'être assuré que ceux-ci sont clairs, fixer les manilles dans les trous correspondants des lattes de haubans de façon à ce qu'ils aient une légère tension (fig. 5 D). Dévisser ensuite le ridoir presque entièrement et le fixer par l'une de ses chapes dans l'œil de l'étau puis par l'autre dans le trou avant de la ferrure d'étrave. Visser le ridoir (1) pour reprendre le mou en donnant une tension modérée aux haubans (fig. 5 B).

(1) Le ridoir peut être remplacé par une latte à trous ou un aiguilletage.

Le mât ne doit pas forcer dans le banc ; ni en avant, ni en arrière. Si le mât venait à appuyer sur la partie avant de son logement dans le banc, il faudrait, après avoir complètement détendu l'étai, replacer les manilles de hauban dans un trou inférieur et retendre. Si tout le gréement est bien en place, les barres de flèche ne doivent s'appuyer que très légèrement sur les haubans ; s'il n'en était pas ainsi et si les haubans faisaient un angle trop prononcé à l'endroit des barres, il faudrait entailler un peu plus l'encoche des extrémités de barres avec une petite lime queue de rat. Il est nécessaire de raidir à nouveau les haubans après les premières heures de navigation. On peut alors enrober les extrémités des barres de flèche avec une bande adhésive.

j) Enfiler les extrémités des drisses dans les trous du banc de mât et les tourner sur les taquets.

k) **Grande écoute.** — Mettre en place la poulie de grande écoute sur la ferrure du tableau ainsi que la poulie de bôme ; faire passer l'extrémité de l'écoute par la poulie du tableau d'avant en arrière, puis par la poulie de bôme et enfin par le trou du tableau où elle est arrêtée par un nœud simple (fig. 5 E et H).

## 2. — Envergure des voiles.

a) **Foc.** — Au moyen d'une manille, fixer l'amure du foc au second trou de la ferrure d'étrave (fig. 5 B), ainsi que la tête de cette voile à la drisse après s'être assuré que celle-ci soit bien claire dans le haut. Mailler les mousquetons à l'étai en commençant par celui du bas. Les écoutes sont passées dans les conduits de chaque bord par l'extérieur en dehors des haubans, un nœud en lacs est fait aux extrémités.

b) **Grand'voile.** — Si besoin est, adoucir la rainure de bôme comme celle du mât — vérifier que la ferrure d'écoute peut effectuer un tour complet autour de sa vis.

Engager entièrement la ralingue de bordure dans la rainure de la bôme par le point d'écoute et fixer l'amure au moyen de l'épingle spéciale (fig. 5 G).

### Pour envergurer seul la voile sur la bôme :

Attachez la garcette du point d'écoute à une partie fixe du bateau : latte de haubans, ferrures de gouvernail ou autre. Prenez la bôme par l'extrémité avant. Engagez la ralingue côté point d'écoute, dans la rainure, et reculez en emmenant la bôme avec vous et en guidant l'entrée de la voile dans la rainure jusqu'à son point d'amure.

Tendre la bordure en passant plusieurs fois la garcette du point d'écoute dans le trou percé dans la bôme et dans l'œil de la voile. Une tension correcte doit faire disparaître les fronces de ralingue et faire apparaître un léger pli parallèle à la bôme. Mettre les lattes dans les étuis correspondants. Les lattes doivent avoir une longueur inférieure de 2,5 cm environ à celle des étuis pour une voile neuve en coton, et de 1 cm à 1,5 cm pour une voile en Tergal.

Placer bôme et voile dans le bateau, fixer la drisse à la planchette de tête par sa manille et engager le début de la ralingue dans la rainure du mât. Tourner la drisse au taquet dans cette position.

## 3. — Mise à l'eau.

Avant de mettre à l'eau, assurez-vous que les appareils suivants sont bien dans le bateau :

- la dérive,
- le gouvernail et sa barre,
- l'écope,
- 4 à 5 m de cordage comme amarre,
- un grappin et sa ligne,



— une pagaie pour manœuvrer sans voile, et s'il n'y a pas assez d'eau pour installer tout de suite le gouvernail.

Hissez maintenant le foc et étarquez-le autant que vous le pouvez. Lovez la drisse après l'avoir tournée au taquet. Roulez le foc par la chute en ayant soin de le tendre légèrement par le bas et de filer les écoutes à fond ; coincer le rouleau ainsi obtenu entre la ralingue et l'étau, d'abord entre l'amure et le premier mousqueton, puis entre celui-ci et le second. Le foc ainsi ferlé pourra être facilement dégagé dès que vous commencerez à naviguer.

Si le vent est très léger et si le bateau peut être mis à l'eau facilement debout au vent, mais dans ce cas seulement, vous pouvez hisser la grand'voile. Pour cela il faut :

a) Mettre la bôme en place en engageant à fond la broche de la ferrure de bôme dans le trou carré de la bôme, et la faire soutenir par l'équipier dans une position sensiblement horizontale.

b) Hisser la voile jusqu'à ce qu'elle soit juste tendue afin de voir apparaître le long du mât un léger pli comme pour la bôme.

**Ne hissez la grand'voile que debout au vent.**

Rappelez-vous qu'il est moins mauvais de naviguer avec une voile un peu trop étarquée qu'insuffisamment.

Et si le vent est frais, sachez qu'une voile neuve en tergal peut être établie à ses marques dès les premières sorties. Apprenez à étarquer correctement vos voiles sur le mât et sur la bôme : jusqu'aux marques lorsque le vent est frais et avec moins de tension lorsque la brise est moins forte.

Si les voiles ont été fortement mouillées d'eau salée, les rincer largement à l'eau douce et les faire sécher.

**Hale-bas.** — Un trou est prévu dans la bôme pour le passage du hale-bas dont une extrémité est à fixer à la ferrure au pied du mât. L'autre extrémité revient dans la ferrure et est amarrée après tension par une demi-clé et une ganse pincée (fig. 5).

Après la mise à l'eau, s'il y a suffisamment de fond il est préférable de mettre le gouvernail et sa barre en place ainsi que la dérive, et de vous assurer avant de partir à la voile que tout est en ordre pendant que l'équipier maintient le bateau face au vent.

Si le fond ne permet pas de mettre le gouvernail, il faut vous éloigner à la pagaie ou à la gouille, ou encore gouverner avec la godille en plaçant celle-ci dans l'échancrure ad hoc (dame de godille).

---



VF  
F  
6367

## CONDUITE DU BATEAU

### 1. — Théorie de la voile.

Imaginons un voilier naviguant dans un vent régulier (fig. 1). Tout le long de la voile, aussi bien au vent que sous le vent, les filets d'air sont déviés par la courbe même de la voile, de sorte qu'il se forme vers le bord de fuite de la voile (chute), à l'arrière du bateau, dans la zone A de la figure, un courant d'air beaucoup plus violent que partout ailleurs dirigé d'avant en arrière dans le sens à peu près inverse de celui de la marche du bateau.

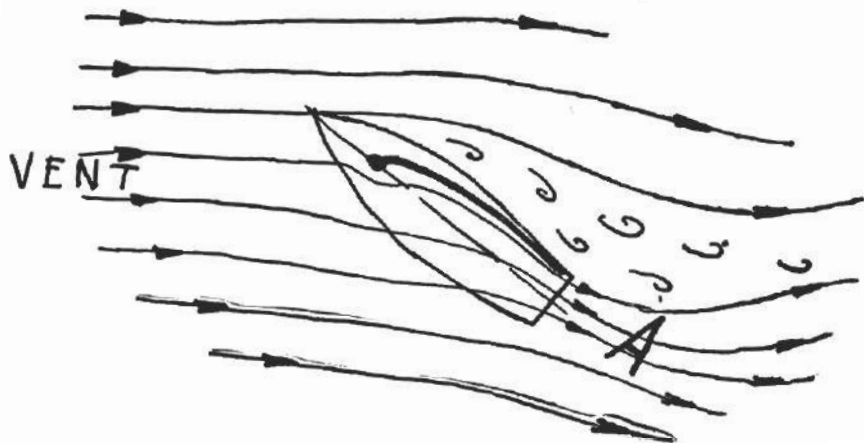


Figure 1

C'est la réaction produite par ce courant d'air, agissant comme l'échappement d'une tuyère d'avion à réaction, qui crée la force propulsive faisant avancer le bateau.

Evidemment, la déflexion du vent par la voile ne peut s'opérer que si le bateau ne dérive pas ; il faut que celui-ci soit guidé sur l'eau à peu près comme sur des rails, c'est pourquoi les bateaux à voile comportent tous une sorte d'aileron vertical, quille ou dérive, placé longitudinalement sous leur coque, qui s'oppose très efficacement à tout déplacement latéral, de sorte qu'ils ne peuvent pratiquement se mouvoir que dans la direction de leur axe longitudinal.

Pour que le déflecteur que constitue la voile soit efficace, il est

nécessaire qu'elle soit concave et que sa chute dégage les filets d'air presque dans l'axe du bateau.

L'on conçoit également qu'un voilier ne puisse remonter exactement dans le vent, et la pratique nous a appris que lorsqu'il serre le vent au plus près, celui-ci suit une route faisant un angle d'environ 45° avec le lit du vent.

Par vent de travers, le déflecteur-voile se trouve plus orienté, et la réaction est plus ou moins oblique par rapport à l'axe du bateau. Celui-ci a alors tendance à tourner légèrement vers le côté opposé à celui où se trouve la voile.

Au vent arrière, le bateau est poussé par le vent et on dispose, autant que possible, les voiles de chaque bord, de façon à équilibrer leur action.

## **2. — Technique de la navigation.**

### **a) Les allures.**

Lorsque l'on navigue sur un voilier, il faut avant tout bien concevoir qu'il existe, sur 45° de part et d'autre du lit du vent, un secteur à l'intérieur duquel il est impossible d'atteindre un point directement, car, comme nous venons de le voir, un voilier ne peut pratiquement pas serrer le vent à moins de 45°. Ce secteur est appelé « secteur de louvoyage », car pour atteindre un point quelconque situé à l'intérieur de ce secteur, un voilier doit obligatoirement louvoyer, c'est-à-dire serrer le vent, alternativement sur un bord, puis sur l'autre. Lorsqu'il serre le vent en le recevant de la droite en regardant vers l'avant, on dit d'un voilier qu'il est « tribord amures » ; sur l'autre bord, il est « babord amures ». Un voilier vire de bord lorsqu'il change de bord au plus près.

Par contre, l'on pourra atteindre directement tout point situé dans l'autre secteur, soit 135° de part et d'autre du vent.

En dehors de deux petites zones où l'on navigue à l'allure du près, plus ou moins serré, ce secteur comprend le large ou vent de travers et le vent arrière, qui sont les allures portantes.

### **b) Le plus près.**

A cette allure, où il s'agit de remonter le plus près du vent possible, il faut donc border la voile très près de l'axe du bateau et gouverner en serrant le vent tant que la voile ne dévente pas. Un débutant doit se garder d'exagérer dans ce sens tant qu'il n'a pas acquis une perception exacte de la vitesse de son bateau. En effet, plus l'on serre le vent, plus la route à parcourir est courte, mais aussi plus le vent attaque la voile sous un angle faible et plus faible est la force propulsive qu'elle en reçoit. Le bateau freiné par la résistance au vent de son gréement et de sa coque, se ralentit et dérive de ce fait de plus en plus. En définitive, sa progression dans le vent est très lente. Par contre, en serrant moins le vent, la vitesse est plus grande mais la route à parcourir est plus longue. Il y a là un juste milieu à trouver, c'est en cela que réside l'une des difficultés de la navigation au plus près. En général un débutant obtiendra les meilleurs résultats en essayant de ne pas trop serrer le vent.

D'autre part, le bateau étant soumis à l'action du vent par le côté, tend à chavirer, et sous cette action, prend plus ou moins de gîte. Vous devez vous efforcer de réduire la gîte au maximum, car plus un bateau gîte, plus il dérive et plus faible est la force propulsive reçue du vent. C'est pourquoi la stabilité d'un dériveur est l'un des points sur lesquels il faut porter toute son attention à l'allure du plus près.

Il existe pour cela une technique relativement simple à pratiquer : c'est celle qui consiste à se servir de la grande écoute comme d'une soupape de sûreté. Par exemple lorsqu'arrive une risée tendant à faire gîter le bateau de façon exagérée, il faut filer plus ou moins la grande écoute pour donner à l'équipage le temps de se porter au vent et accroître ainsi la stabilité de poids du bateau puis reprendre la grande écoute, cette méthode a l'avantage d'empêcher le bateau de prendre un angle de gîte tel qu'il perdrait une bonne partie de sa stabilité de forme.

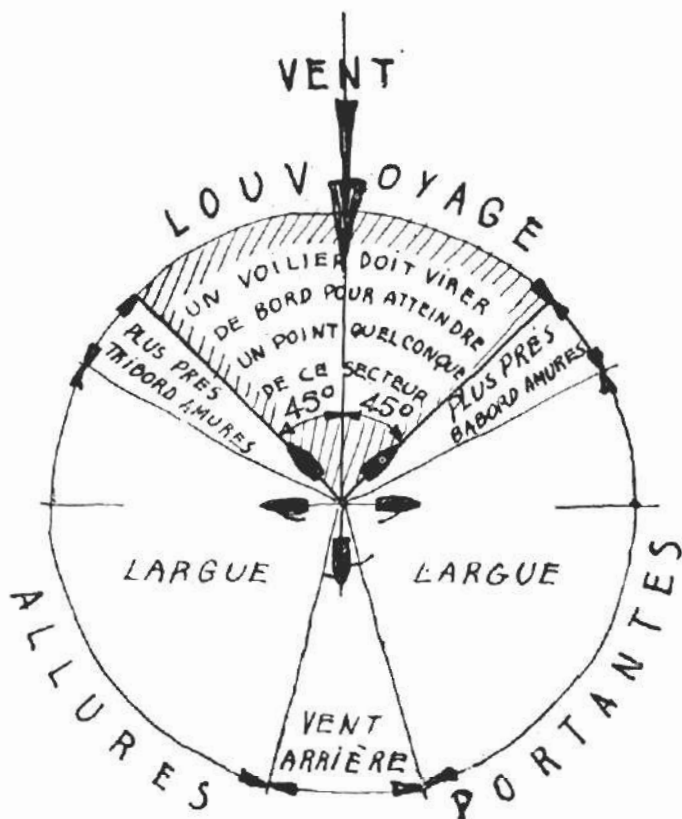


Figure 2

Le phénomène de stabilité de forme peut s'expliquer simplement ainsi :

Un dériveur, comme tout bateau, flotte sur l'eau en vertu du principe d'Archimède. Il subit de la part de l'eau une poussée  $p$  (fig. 3) dirigée de bas en haut, et appliquée en son centre de carène  $C$ . Son centre de gravité  $G$  se trouve, lui, nettement au-dessus de la ligne de flottaison et c'est en ce point que se trouve appliqué le poids  $P$  du bateau, qui est une force dirigée de haut en bas.

Supposons qu'une risée fasse giter le bateau ; on voit sur la figure 3, que le centre de carène se déplace en C sous le vent et que les forces appliquées au nouveau centre de carène et au centre de gravité du bateau forment un couple qui en s'opposant à l'effort de renversement de la voilure tend à redresser ainsi le bateau.

Plus le bateau sera large, plus le centre de carène se déplacera sous le vent, et plus la stabilité de forme sera grande.

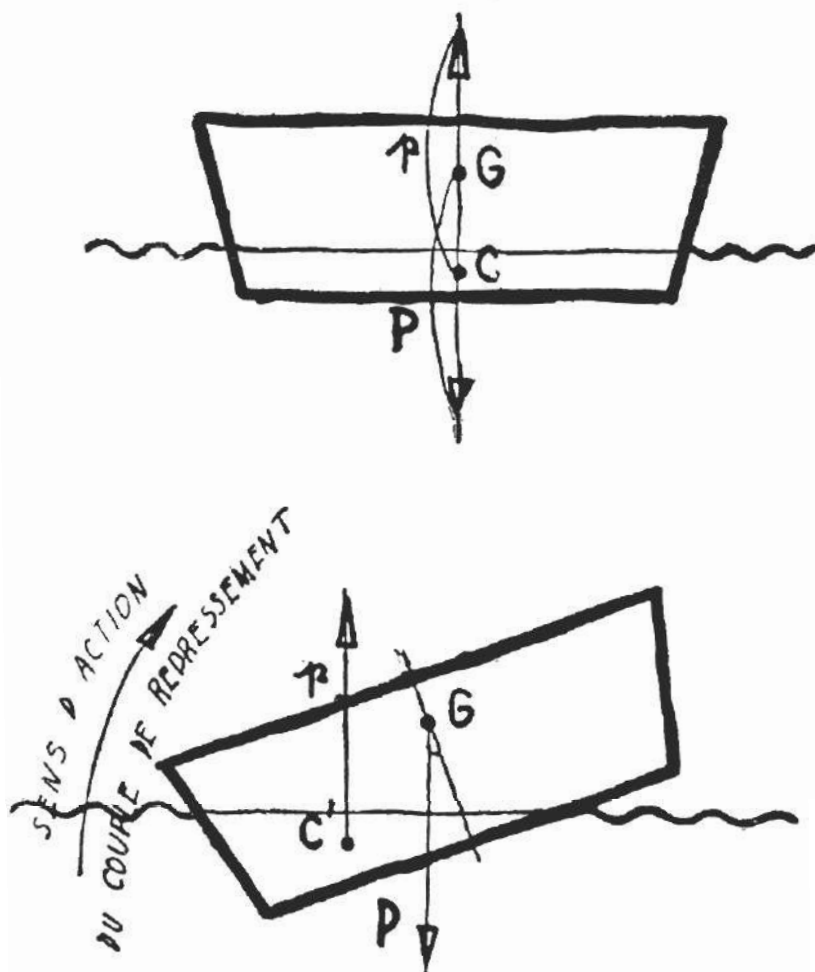


Figure 3

La stabilité s'accroît très rapidement au début de la gite et à mesure que le bateau penche, passe en général par un maximum vers 25° à 30° pour un dériveur, puis diminue jusqu'au point où de lui-même le bateau tend à se retourner. Il chavire finalement si on ne rétablit pas l'équi-

libre.

Pour cela, l'équipage dispose de son propre poids, et il peut, en se portant au vent, accroître dans une très large mesure la stabilité d'un dériveur (fig. 4), c'est ce qu'on appelle la stabilité de poids.

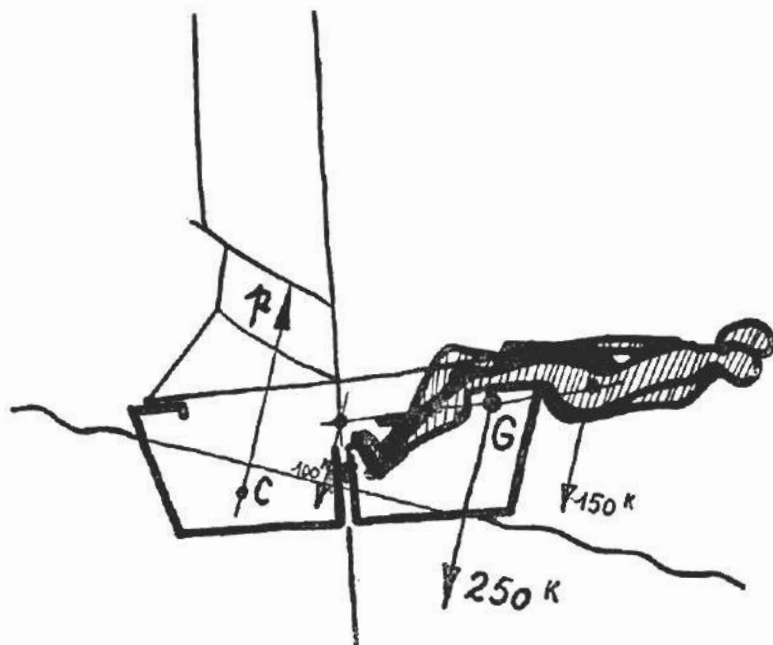


Figure 4

Au plus près, il faut donc que le barreur ait bien présente à l'esprit la notion de stabilité de forme d'un dériveur, qui est essentiellement un bateau plat et large, et c'est une bonne chose de s'efforcer de ne pas laisser gîter à plus de 15° ou 20°.

Dans les risées, le barreur doit donc choquer (1) et reprendre la grande écoute, mais l'équipier ne doit pas filer son foc car celui-ci joue un peu le rôle de l'aileron de sécurité de l'avion. Le foc bien bordé maintient la vitesse du bateau, même si la voile est filée en grand, et il ne faut surtout pas, dans ces circonstances, que l'équipier choque son écoute inopinément ; il pourra être amené à le faire, en cas de chavirage imminent, et sur l'ordre du barreur, car alors il s'agit d'une manœuvre in extremis, souvent suivie d'ailleurs d'un péril presque aussi grand, car le bateau avec les deux voiles battantes perd très rapidement sa vitesse et se trouve de nouveau à la merci d'une nouvelle risée.

(1) Choquer : filer un cordage peu à la fois.

Pour bien naviguer au louvoyage, il faut se guider sur le foc, qui doit toujours être bordé le plus possible, sauf par tout petit temps, et surveiller le moment où il commence à fasseyer, lorsque le bateau serre le vent d'un peu trop près. D'un léger coup de barre on remet le bateau en route et de nouveau on surveille le foc en cherchant toujours à serrer le vent d'un peu plus près. En rivière, où les vents sont très variables, des faveurs attachées assez haut dans les haubans peuvent servir de guide d'une façon assez précise, de même que le pavillon de tête de mât qui peut être monté en girouette de façon à tourner très librement.

#### **c) Virements de bord.**

Pour virer de bord, le barreur commence par pousser franchement la barre sous le vent en commandant en même temps à son équipier de filer l'écoute de foc. Pour cela, celui-ci non seulement lâche l'écoute, mais l'aide à passer complètement en la tirant au-delà du conduit d'écoute. Le barreur et l'équipier, pendant que le bateau se trouve dans la position debout au vent, changent de bord et reprennent la position symétrique de celle qu'ils occupaient avant le virement de bord. Le bateau continue à évoluer, abat légèrement dans le vent sous la nouvelle amure, le barreur file à ce moment-là un peu d'écoute et remet la barre doucement dans l'axe au moment où les voiles sont à peu près pleines.

Dès que le bateau a repris sa vitesse sur la nouvelle amure le barreur reborde alors que l'équipier, lui, a bordé son écoute dès l'instant où le foc en battant est passé de l'autre côté du mât.

Une bonne habitude pour l'équipier est de changer de côté, lors d'un virement de bord, en tournant le dos à l'avant. Il évite ainsi plus facilement le hale-bas, et il peut continuer à filer l'écoute d'une main tout en commençant à la border de l'autre.

Lorsqu'on démarre d'une plage et que la dérive n'est pas baissée à fond, les virements de bord peuvent évidemment être plus difficiles ; il ne faut donc pas oublier, dès qu'on le peut, de l'abaisser au maximum.

#### **d) Le largue.**

Au largue, la navigation est beaucoup plus simple qu'au plus près. On choque les écoutes jusqu'au moment où la voile et le foc commencent à déventer, et on les reprend légèrement. Le bateau a généralement son allure la plus rapide quand le vent est par le travers et même par forte brise, il peut arriver à planer lorsque les conditions sont favorables.

#### **e) Le vent arrière.**

La voile est filée au maximum, la bôme vient porter légèrement sur les haubans sous le vent et la voile peut se trouver, dès que la brise est assez forte, coupée par le hauban. Cela n'a pas une importance primordiale et il ne faut pas chercher soit à régler différemment le gréement en mollissant les haubans, soit même à reporter sur l'avant les ferrures de ceux-ci car il est des plus important que la draille soit bien maintenue par les haubans au plus près, quitte à ce que la voile établisse un peu moins bien au vent arrière. Le foc, à cette allure, se trouve alors déventé par la grand'voile et une bonne manœuvre consiste à l'établir en ciseaux du bord opposé à la grand'voile, soit que le barreur tienne l'écoute bien au vent, soit que l'on se serve d'un tangon qui se fixe entre le point d'écoute du foc et le mât.

C'est aux allures du largue et du vent arrière que le hale-bas a toute son importance. L'allure du vent arrière est la plus délicate par forte



brise, surtout si le vent souffle en rafales. Une auloffée (1) dans ces conditions peut provoquer un chavirage immédiat. Les équipiers doivent se reculer et relever la dérive presque au maximum.

Les manœuvres au vent arrière sont également plus délicates. L'empannage est en fait la plus délicate de toutes. Si le hale-bas est en place, abaissez la dérive de façon qu'elle le dégage au moment où la bôme passera. Laissez porter (2) jusqu'à ce que la chute commence à être prise à contre. L'équipier aide alors la bôme à passer, et si le hale-bas n'est pas utilisé, l'empêche de monter. Au moment où la bôme change de bord, plus ou moins violemment suivant la force de la brise, le bateau a tendance à tourner vers le côté opposé à celui de la bôme. Le barreur doit faire attention et contrecarrer cette action au gouvernail. On dit que la barre s'inverse à l'empannage. Cette manœuvre sur un dériveur doit se faire avec la grande écoute aux trois quarts filée, ne cherchez jamais à la border pendant la manœuvre proprement dite : laissez la bôme passer en grand d'un coup et filez légèrement pour amortir sur la fin.

f) Le **hale-bas** est un élément du gréement sur lequel il faut insister. Il empêche en fait la bôme de monter dès que celle-ci commence à être filée aux allures portantes. En effet, dans ce cas, la voile a tendance à déverser plus ou moins fortement dans le haut, et à avoir ainsi un mauvais rendement ; en outre, la navigation sera plus sûre avec un hale-bas bien établi aux allures portantes et au vent arrière car le bateau aura beaucoup moins tendance à rouler bord sur bord.

Au près, le hale-bas est également utile car il permet de travailler la grande écoute comme on l'a vu en bordant et en choquant, sans que celle-ci, en déversant exagérément dans le haut, ne fasseye avec trop de violence dans les risées et ne freine ainsi le bateau.

#### g) **Manœuvre de la dérive.**

La dérive doit être abaissée à fond au plus près car c'est l'allure sous laquelle le bateau tend à dériver le plus. Dans le « Vaurien », elle est maintenue dans cette position par un coin engagé entre la dérive et le puits de dérive (3).

Au large relevez la dérive de près de la moitié, et des deux tiers environ au vent arrière.

h) Le **gouvernail** qui, évidemment, sert à diriger le bateau, sera utilisé au louvoyage pour suivre les risées et faire monter le bateau dans le vent par petites auloffées. Il doit à cette allure toujours être manœuvré avec doigté et sans à-coups brusques. Il y a une manière de tenir la barre et la grande écoute et de se servir de l'allonge de barre articulée, pour bien appliquer la technique indiquée pour le plus près, et qui consiste essentiellement à bien travailler la grande écoute. L'allonge de barre doit en principe être orientée au vent à peu près perpendiculairement à la barre ; le barreur assis latéralement au vent, par exemple à bâbord barre de sa main droite en tenant soit l'allonge, soit la barre. Il tient de sa main gauche l'écoute qui venant du tableau arrière passe

---

(1) Auloffée : action de loffer, c'est-à-dire de faire tourner le bateau du côté opposé à la bôme ; ainsi l'étrave se rapproche de la direction du vent.

(2) Laissez porter : contraire de loffer.

(3) Le coin peut être remplacé avantageusement par un sandow fixé par ses deux extrémités de chaque côté du puits de dérive et passant par-dessus la tête de dérive.

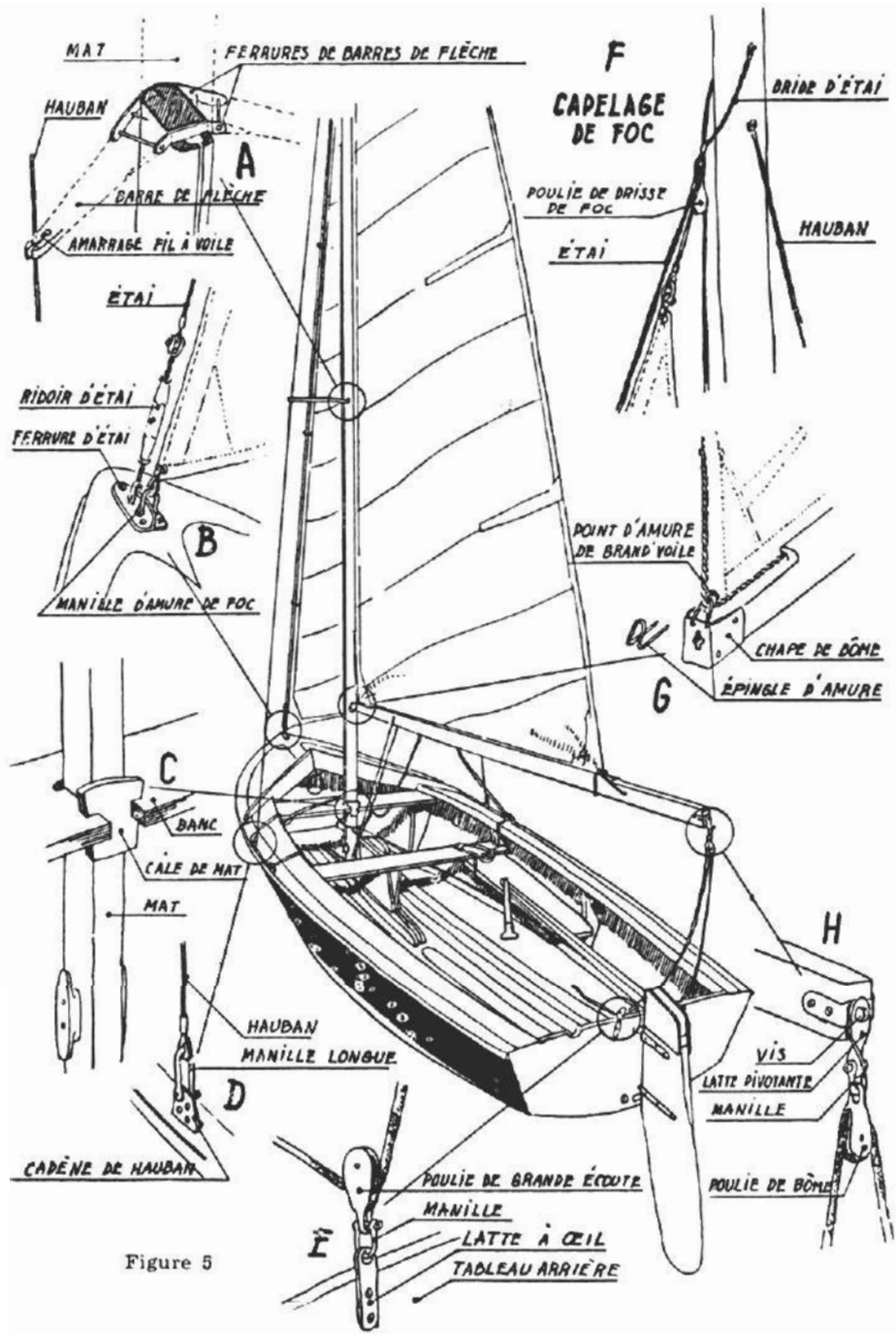


Figure 5

contre la main qui tient la barre. Celle-là peut, de ce fait, la saisir ou la laisser glisser. Il est ainsi facile de border l'écoute en reprenant successivement par grandes brassées de la main gauche contre la main droite qui tient la barre et maintient l'écoute.

De plus, la poulie d'écoute étant fixée sur le tableau arrière très près de la ferrure du gouvernail, il est également possible en tenant la barre et l'écoute de la même main, de barrer sans modifier la tension de l'écoute ; celle-ci du reste tire peu du fait du grand bras de levier de la bôme et permet toujours ainsi de sentir facilement les réactions de la barre. Lors des virements de bord, il faut changer l'allonge de côté en la faisant pivoter par l'arrière.

#### **i) Assiette du bateau.**

Il est nécessaire d'étudier les positions de l'équipier et du barreur en raison de leur poids respectif, qui est toujours très important par rapport à celui d'un dériveur léger comme le « Vaurien ».

En eau calme, le pied de l'étrave doit affleurer l'eau. Demandez à un ami de vous regarder naviguer et de vous dire si votre position est correcte. Le tableau ne devrait pas engager en provoquant des bulles et des remous et ceci peut être observé du bateau lui-même par son équipage (1).

En principe, par temps léger et modéré, l'équipier est assis face à l'avant sur le banc transversal et assure par glissement latéral l'équilibre exact du bateau. Par forte brise, il s'assoit sur le plat-bord. Le barreur est assis soit dans le fond soit sur le banc latéral, soit enfin sur le plat-bord au vent, suivant la force de la brise. En principe, il ne doit jamais être assis sous le vent.

Alors qu'au près il n'est pas indiqué que l'équipier soit assis sous le vent et le barreur assis sur le plat-bord au vent, ce qui offre beaucoup trop de résistance, cette position est généralement la plus pratique par vent arrière. Au plus près le barreur et l'équipier doivent chercher à avoir une position très proche l'un de l'autre car, en général, sur les dériveurs légers, il est préférable à cette allure que les poids soient centrés au milieu du bateau.

#### **j) Manœuvres d'accostage.**

Si le vent pousse à la côte et en tout cas toujours dans les débuts, amenez la grand'voile en temps utile, avant d'accoster. Dégagez la bôme de ses ferrures en la tirant en arrière et posez-la avec la voile dans le bateau sur les bancs. Parcourez les derniers cinquante mètres sous le foc seul et si ce n'est pas possible, à la pagaie, l'équipier relève la dérive lorsque le fond diminue et lorsque le gouvernail est fixe, le barreur le dégage de ses ferrures et barre ensuite, si nécessaire à la pagaie. Avant d'aborder, l'équipier laisse filer le foc pour réduire la vitesse du bateau ou l'amène s'il y a trop de vent. Lorsque le bateau arrive à la plage, il saute dès qu'il a de l'eau jusqu'au genou pour arrêter et maintenir le bateau.

Si le vent vient de terre les manœuvres sont plus délicates et par temps moyen on peut approcher relativement très près en louvoyant sous voile et foc. Lorsque le fond diminue on relève la dérive et dès qu'il n'y a plus assez de fond pour que l'on puisse continuer, il faut que

---

(1) Des trappes de vidange transparentes aident à vérifier l'assiette du bateau.

l'équipier saute à l'eau pour maintenir le bateau nez au vent, cela permet d'amener les voiles et de finir de tirer le bateau à terre ; si le vent est suffisamment léger on peut continuer à approcher toutes voiles dessus en s'aidant de la pagaie.

Par vent frais, on amène le foc en premier, et la voile n'est amenée que lorsqu'on a pris un mouillage ou que l'on a jeté le grappin. Ensuite, si le fond le permet, l'équipage se met à l'eau et remorque le bateau, sinon il prend la pagaie.

#### **k) Pagayage.**

Lorsque le vent est assez fort la position la plus commode pour pagayer consiste, lorsque les voiles sont amenées, à se mettre à genoux à l'arrière du bateau face au tableau et à pagayer en entraînant le bateau à reculons.

Par vent léger, le barreur peut continuer à barrer pendant que l'équipier pagaie normalement assis sur le banc.

#### **l) Chavirage.**

Le « Vaurien », comme tout dériveur, peut chavirer. Il ne faut pas considérer cet incident comme un désastre, mais seulement comme l'avertissement un peu brutal d'une erreur commise. Les volumes de flottabilité obligatoires permettent à l'équipage de se maintenir sur le bateau et de le redresser. Si aucune aide n'est en vue, il est possible, après avoir amené la voile, de redresser le bateau et de le vider partiellement par le tableau. L'équipier et le barreur ne remonteront à bord que lorsque la flottabilité sera suffisante. Ils finiront d'épuiser avant de reprendre la navigation. Assurez-vous toujours que les bouchons ferment bien le caisson à air avant d'embarquer. Il est presque toujours préférable de ne pas quitter un bateau chaviré car vous serez ainsi plus facilement repérables. Si une aide vous est offerte par un bateau à moteur, ne l'acceptez que lorsque vous êtes en état de le faire, c'est-à-dire que vous avez amené les voiles et redressé le bateau qui, même plein d'eau, avec ses flotteurs, aura une stabilité suffisante pour être remorqué suffisamment lentement. Autrement, un bateau chaviré, remorqué par un bateau à moteur, subit toujours des avaries. Fixer l'amarre au mât et la maintenir librement sur la ferrure d'étrave par un bout de ligne, de façon que l'effort de traction s'exerce sur le mât seul.

#### **m) Pour prendre des tours de rouleau.**

Avant de naviguer, c'est-à-dire à terre hissez la voile normalement debout au vent et tirez la bôme légèrement en arrière, de façon à dégager les ergots ou le carré de la bôme pour qu'elle puisse ainsi tourner. L'équipier libère la drisse du taquet et la laisse descendre au fur et à mesure que le barreur tourne la bôme sur elle-même de façon à rouler la voile. On prend les tours successifs de façon que la ralingue s'enroule à tours jointifs, la voile reculant un peu sur la bôme. Ce n'est qu'au dernier tour seulement que l'on ramène la ralingue dans le prolongement de la rainure contre le mât. Pendant cette manœuvre, le barreur, tout en tournant la bôme de l'arrière, tire avec une main sur la chute de façon à ce que le tissu soit normalement tendu le long de la bôme. L'équipier, de son côté, maintient la ralingue de guindant de façon à ce que les tours soient bien jointifs. Lorsqu'on a pris le nombre de tours nécessaires on rengage la bôme en la poussant en avant dans son cran ou son carré et on rehisce en étarquant normalement la voile.

Lorsqu'on prend des tours de rouleau le hale-bas est établi en brin simple, pour cela on fait un nœud sur son extrémité et on tire jusqu'à

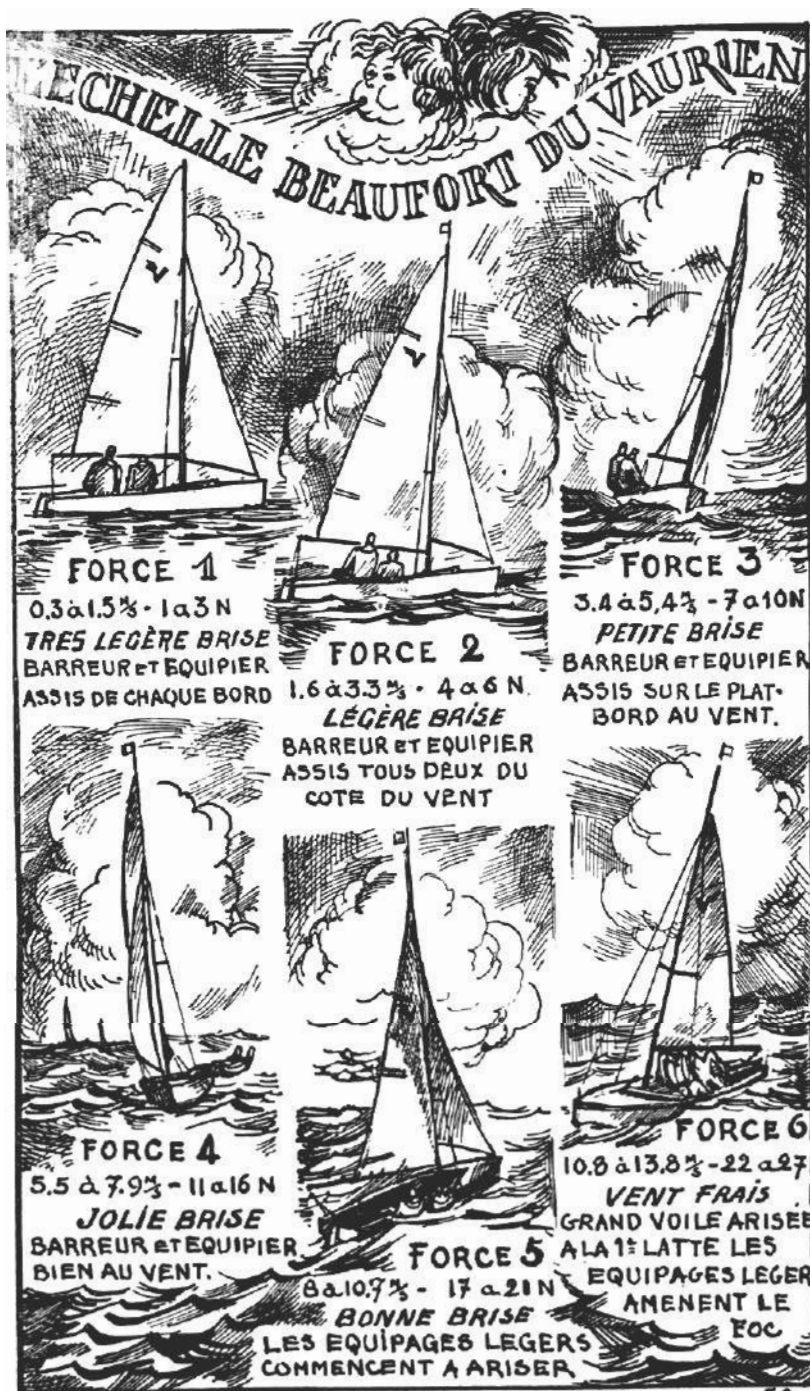


Figure 6

ce qu'il vienne se bloquer dans le trou de la bôme ; le hale-bas lorsqu'on tourne la bôme s'enroule en même temps que la voile. Il ne peut servir qu'en brin simple lorsque la voile est rehissée. C'est suffisant parce que la surface de toile à ce moment-là est assez réduite.

En mer, lorsqu'on prend des tours de rouleau, il est recommandé d'amener d'abord le foc, quitte à le rehisser par la suite lorsque la manœuvre est terminée.

Cette manœuvre est évidemment plus délicate à exécuter que lorsque le bateau est au mouillage. Il faut s'y exercer évidemment par beau temps.

L'équipier et le barreur étant occupés à la manœuvre, le bateau peut être laissé un moment à lui-même et abattre dans le vent et prendre une gîte dangereuse, le barreur ne doit donc pas quitter son gouvernail et garder un certain contrôle sur le bateau. Comme il est plus facile en mer de dérouler que de rouler, il est recommandé de prendre quelques tours de rouleau de plus avant de quitter son mouillage. Lorsqu'on aura fait des essais et qu'on aura tâté de la force du vent on pourra alors larguer un tour ou deux.

Si l'équipage n'est pas suffisamment expérimenté, il peut être nécessaire d'amener voile et foc pour rouler ; l'équipier dégage la bôme, avec le barreur, ils roulent la voile en se tenant chacun à une extrémité de la bôme, et tendent la voile à mesure qu'elle s'enroule. Puis l'équipier rehisse la voile ainsi roulée.

---

### CHAPITRE III

## PRECAUTIONS ENTRETIEN ET TRANSPORT

### I. — Quelques conseils utiles et précautions dans l'usage d'un dériveur léger

— Ne sautez pas à bord de votre bateau, mais embarquez avec douceur.

— Avant de mettre à l'eau, assurez-vous que les trous du tableau comptent bien leur fermeture.

— Ne jetez pas votre matériel à bord, mais déposez-le au fond.

— Portez des espadrilles et non des chaussures à semelles de cuir.

— Ne faites jamais talonner la dérive ou le gouvernail.

— Evitez le plus possible de laisser talonner le bateau.

— Ne traînez pas le bateau à terre, mais portez-le en le soulevant, son poids le permet.

— Si votre bateau est amarré le long du quai ou d'un autre bateau, placez des parebattages judicieusement disposés.

— Les parebattages peuvent être fixés à l'étau, à l'anneau d'amarrage, au banc de mât, au banc de dérive. On peut aussi percer des trous dans les membrures de côté.

— Si votre bateau doit rester longtemps à l'amarre, faites passer l'amarre à travers le renfort du brise-lame et amarrez-la autour du banc de mât ou du mât (amarre de 10 à 12 mm selon la nature du mouillage).

— Agissez de même si vous êtes remorqué.

— Si vous remorquez un autre bateau, passez l'amarre au travers du trou percé dans la courbe du tableau.

— Ne laissez rien traîner au tondu du bateau, mais observez un ordre parfait, amarrez le plus de choses possibles.

— N'oubliez pas la sécurité : ayez toujours une godille (1), une écope attachée par un bout de ligne au bateau, et **toujours des flotteurs de sécurité bien amarrés.**

— Marées, courants : renseignez-vous sur l'importance des marées et des courants dans la région où vous naviguez et notez les heures de pleine et basse mer.

— Mouillage : si possible, tirez le bateau au sec ; si cela ne peut se pratiquer, établissez un corps mort de préférence à une ancre. Poids de l'ancre : 5 à 6 kg.

— Etudiez et appliquez les règles de route et même si vous ne devez pas participer à des régates, apprenez les articles principaux du règlement de course de façon à ne pas gêner les bateaux en régate.

---

(1) En mer, les règlements de la marine marchande sur la sécurité des dériveurs légers, imposent deux avirons avec leur dispositif de nage ou une paire de pagaies, ainsi qu'une écope.

## II. — Entretien

### A) Entretien journalier.

— Il est préférable de porter votre bateau à terre que de le laisser au mouillage.

— L'eau de certaines rivières et de beaucoup de ports est polluée par le mazout ou autres déchets, il est nécessaire de rincer la coque à l'eau propre.

Les trainées graisseuses sont facilement dissoutes avec les anti-goudrons pour voitures. On peut aussi essayer les lessives ordinaires et les produits mouillants (par exemple Teepol).

— Si votre bateau séjourne en plein air, faites-le reposer sur des supports ayant la forme du fond. Le support de l'avant doit être nettement plus haut que celui de l'arrière, de façon à ce que le fond soit incliné vers le tableau. Retirez les bouchons de tableau pour que l'eau de pluie puisse s'écouler.

— Mais l'eau de pluie et le soleil sont destructeurs du vernis et de la peinture ; il est préférable de confectionner un taud.

— Employer un tissu imperméable léger. Le taud sera porté par la bôme reposant sur un support selon la figure 7. Il sera maintenu en place par un transfilage passé dans les œillets et serré autour du bateau en dessous du liston.

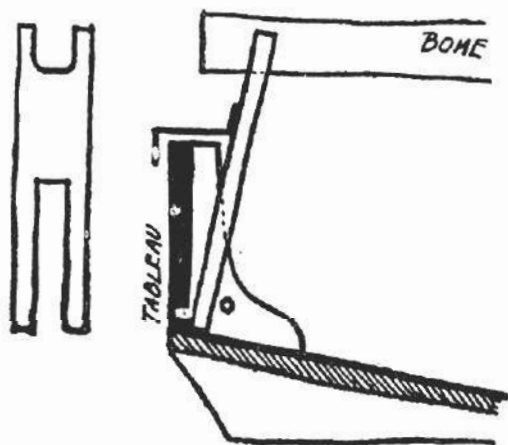


Figure 7

— Dévergez la grand'voile et le foc, rincez-les s'ils ont été mouillés d'eau de mer et faites-les sécher à plat et non suspendus.

— Contrairement aux voiles de coton qui se mettent en vrac dans le sac, les voiles de tergal peuvent être pliées.



## B) Peinture et vernissage.

Une bonne peinture parfaitement lisse est indispensable à la bonne marche du bateau et à sa conservation.

### 1. — Réfection complète.

Il faut commencer par enlever complètement l'ancienne peinture. Nous conseillons l'emploi d'un produit décapant de préférence à la lampe à souder. Le décapant est d'un emploi plus simple, plus rapide et sans risques de brûler le bois. Le décapant est indispensable pour les parties vernies.

Poncer ensuite le bateau au papier de verre n° 4 pour commencer, n° 00 pour finir.

a) **Bordés de côtés : impression.** — L'impression a pour but de nourrir le bois et de boucher les pores tout en servant de support aux couches ultérieures. Plusieurs fabricants de peinture livrent de la peinture impression brun rouge à base de minium de fer, qui semble donner de bons résultats sur le contre-plaqué marine. Poncer au papier abrasif à l'eau (se trouve chez les commerçants d'accessoires pour auto) n° 180 ; mouiller largement avec une éponge et frotter doucement.

**Rebouchage, enduit.** — Employer un mastic spécial pour reboucher les trous de clous, les défauts du bois, etc.

L'enduit, sorte de mastic plus liquide, n'est pas indispensable dans la plupart des cas, si l'on emploie un bon apprêt et que l'on a soin de poncer soigneusement la coque.

Si l'on désire enduire, le faire très largement à l'aide d'une spatule large.

L'enduit est inutile à l'intérieur du bateau.

Poncer comme après impression.

**Apprêt.** — Employer la peinture d'apprêt de même fabrication que la laque finale et d'une couleur approchante.

L'apprêt est une peinture assez épaisse qui s'arrondit parfaitement et sert de support aux couches finales. Etendre l'apprêt avec une brosse plate en croisant et lissant comme une laque.

Après séchage, poncer légèrement au papier abrasif n° 240.

**Laque finale.** — Employer de la peinture laquée de première qualité. La peinture glycérophthalique donne de bons résultats en ayant l'avantage de sécher rapidement. Il faut rechercher une peinture séchant en profondeur et non en surface d'abord.

Il faut passer deux couches fines : travailler la peinture avec une brosse plate en croisant plusieurs fois et en lissant, de façon à obtenir une couche très régulière.

La première couche, une fois sèche, devra être poncée légèrement au papier abrasif n° 240, puis 360 ou 400.

Une boîte d'un kilo de chaque sorte de peinture vous suffira.

Vous pouvez aussi employer pour l'intérieur des peintures et vernis plastiques, vendus sous divers noms. Suivez attentivement le mode d'emploi.

**Ligne de flottaison.** — Vous pouvez tracer à l'aide d'une longue latte une ligne de flottaison partant du coin du bateau et aboutissant à 7 cm en dessus du pied de l'étrave.

Pour peindre cette ligne, attendre que la peinture des bordés soit bien sèche, et coller une bande de papier (le papier adhésif transparent convient très bien) le long de la ligne de flottaison. Au-dessus de celle-ci,

vous pouvez alors peindre votre ligne sans crainte, jusqu'au bouchain.

Attendre que la peinture soit sèche pour enlever la bande de papier (faire la ligne de flottaison d'abord si on emploie une peinture graphite).

**Fond.** — Après un ponçage sérieux du fond et un rebouchage des traces de clous et éraflures, vous pouvez peindre le fond avec l'un des produits suivants :

- Peinture laquée comme les côtés.
- Peinture noire graphitée : deux couches.
- Copper paint : cette peinture à base de sels de cuivre est employée pour les carènes de bateaux séjournant en mer, car elle est toxique pour les algues et animalcules marins.  
Le « Vaurien » ne devant pas rester à flot, l'emploi de Copper paint ne paraît pas indispensable.
- Peinture au bronze : cette peinture contient du bronze en suspension et assure une très bonne résistance à la coque.

#### b) Vernissage.

Après avoir décapé et poncé soigneusement les parties à vernir, vous devez :

— Passer une première couche de vernis dilué à 15 % de diluant fourni avec le vernis — s'assurer que le bois est bien sec.

— Reboucher les trous de clous, éraflures, nœuds avec du mastic teinté couleur bois.

— Poncer au papier abrasif à l'eau n° 240 ; attention à ne pas trop insister sur les arêtes vives pour ne pas user complètement le vernis d'impression.

— Passer une ou deux couches de vernis pour yacht, de première qualité, avec ponçage entre chaque couche au n° 360 ou 400.

Chaque couche doit être très fine et l'ensemble doit former une pellicule très lisse, dure et imperméable.

Apporter le plus grand soin au vernissage de la dérive et du safran de gouvernail.

#### c) Intérieur.

Il est plus simple de vernir l'intérieur que de le peindre.

#### d) Espars.

Les espars ne doivent recevoir que du vernis peu épais :

— une couche impression de vernis dilué à 15 %.

Rebouchage :

— une couche de vernis dilué à 5 % ;

— une couche de vernis pur, avec ponçage à l'eau entre chaque couche au papier abrasif n° 400.

### 2. — Peinture d'entretien.

Il n'est pas nécessaire de refaire complètement la peinture à chaque saison ; si la peinture ancienne est saine et bien adhérente, il suffira de :

— reboucher au mastic spécial les éraflures ;

— poncer au papier n° 180, à l'eau ;

— passer une couche d'apprêt sur les parties les plus usées si besoin est ;

— reponcer d° au n° 240 ;

— passer une ou deux couches de laque finale.

### 3 — Conseils généraux.

— Travailler à l'abri des poussières, du soleil, des courants d'air et de l'humidité, à une température modérée.

— Ne travailler que sur des surfaces parfaitement propres et sèches.  
— Employer des brosses plates dites « queues de morue » ou des brosses ovales de très bonne qualité et d'une largeur suffisante (4 à 4,5 cm).

— Bien nettoyer les brosses après usage avec du withe-spirit, de l'essence de thérébentine ou du diluant.

— Bien remuer la peinture jusqu'au fond du pot ; après usage, refermer soigneusement le pot après avoir versé en surface quelques gouttes de diluant.

S'il s'est formé une peau, découper celle-ci soigneusement et passer la peinture dans un tamis fin.

— Bien travailler la peinture en l'appliquant sur une longueur d'un mètre de bordé à la fois, brosser de haut en bas, latéralement, de bas en haut, puis finir en lissant longitudinalement avec le bout des soles de la brosse. Bien lier les différentes tranches pour ne pas faire apparaître les reprises. La couche de peinture doit être fine, régulière et parfaitement homogène.

— Les écoulements se forment généralement aux endroits où la peinture ayant commencé de prendre et de tirer au pinceau, il a été nécessaire de la recharger pour continuer le travail. Il faut donc appliquer la peinture suffisamment grassement pour que celle-ci soit encore assez liquide au moment de la reprise.

— N'appliquer une nouvelle couche que si la précédente est bien sèche et dure et après ponçage de celle-ci au papier abrasif fin (n° 360 ou 400).

### C) Réparations, colles et produits d'étanchéité.

#### 1. — **Eraflures et coups dans le contre-plaqué.**

Ces accidents se réparent en préparant une pâte composée de sclure de bois dur et de colle.

Cette pâte est étalée sur la partie à réparer à l'aide d'un couteau de peintre.

Après séchage, la réparation est très dure et peut être poncée.

#### 2. — **Contre-plaqué percé ou déchiré.**

Découper la partie endommagée selon une figure géométrique simple.

Puis préparer une pièce de contre-plaqué, qualité marine, d'épaisseur 6 mm, s'appliquant exactement dans le trou et une contre-plaque débordant de 2 à 3 cm.

Si les dimensions de la contre-plaque sont suffisantes, vous pouvez éviter l'intérieur de façon à ce que les côtés aient 5 cm de large environ.

Mettre en place la pièce maintenue par la contre-plaque à l'aide de colle résistant à l'eau (1) et de petites vis en laiton ou de rivets de cuivre. Après masticage et peinture, une réparation bien faite est invisible de l'extérieur. A l'intérieur, la contre-plaque reste évidemment visible.

#### 3. — **Remplacement de la baguette de rablure.**

Il peut arriver que la baguette de bouchain soit abîmée, usée, etc., et qu'il soit nécessaire de la remplacer.

---

(1) Par exemple : colles résorcinol formaldéine, type R 12 de Rhône-Poulenc ou colles uréformol amélioré, type Mélocol 306 de Saint-Gobain.

Commencer par arracher l'ancienne baguette qui n'est clouée que sur un seul côté. Cette baguette étant collée s'arrachera assez difficilement et il restera des portions de bois dans la rablure. Passer un coup de guillaume (rabot à lame ayant la largeur du fût) dans la rablure pour rendre celle-ci absolument lisse et nette. On pourra alors enduire la rablure de colle ou d'un produit d'étanchéité plastique et clouer une nouvelle baguette en enfonçant les clous par le côté et non vers le fond.

Terminer la baguette au rabot et adoucir l'angle avec du papier de verre n° 6. Respecter les tolérances des règles de jauge.

#### 4. — Remplacement du liston.

Arracher l'ancien liston et poncer le bordé.

Faire faire un nouveau liston, de préférence en frêne ou en acajou (le chêne produit des coulées de tanin sur la coque).

Pour que le liston applique bien, il est nécessaire de le coller et de le clouer ou visser.

#### 5. — Lames de plancher.

Si certaines lames de plancher venaient à se déclouer, il faudrait les river à l'aide de clous en cuivre retournés après avoir introduit de la colle entre le fond et la lame de plancher.

Enfoncer les clous par l'extérieur, un aide tenant une masse sur la lame à l'intérieur couper la pointe à 1 mm, retourner le clou et le river par l'extérieur, avec une masse appuyée sur le clou à l'intérieur. Le rivetage resserrera la lame contre le fond.

#### 6. — Voies d'eau.

— Produites par un trou de clou : remplacer le clou par un plus gros ou par un clou en cuivre retourné, ou par une vis.

— Le long des serres de bouchain : si la fuite est importante, remplacer la baguette de bouchain, sinon mastiquer la baguette existante avec un produit d'étanchéité.

— Au puits de dérive : mastiquer avec un produit d'étanchéité plastique, en commençant par la jointure du puits et du fond qui doit être mastiquée par l'extérieur, à l'intérieur du puits.

#### 7. — Entretien du bateau plastique.

Vous conserverez votre « Vaurien » plastique aussi propre et aussi neuf qu'à la première mise à l'eau, en le nettoyant de temps en temps à l'aide d'un polish et éventuellement en procédant aux petites réparations nécessaires après une saison.

Trois cas peuvent se présenter : éraflures, trous non traversant, trous traversant.

##### ● Eraflures :

Bien nettoyer la surface à réparer à l'aide d'une lame de couteau, afin de rendre rugueux l'intérieur et le pourtour de l'avarie.

Verser dans un récipient un peu de gel-coat additionné d'un catalyseur. A l'aide du couteau couvrir la réparation en laissant déborder un peu autour, et poser une pièce de cellophane pour isoler la réparation de l'air. Après 20 ou 30 minutes, suivant la température ambiante, le gel-coat commencera à durcir, permettant d'égaliser la surface à l'aide d'un

couteau. Au bout d'une à deux heures, après durcissement complet du gel-coat, commencer à poncer avec un abrasif à l'eau. Fignoler ensuite à l'aide d'un polish.

● **Eraflures profondes - Trous non traversant :**

Suivant le même principe énoncé ci-dessus, boucher le trou avec un mélange de fibre de verre et de gel-coat sans oublier le catalyseur, en appuyant bien, afin de faire sortir toutes les bulles d'air emprisonnées. Après avoir laissé sécher, égaliser et poncer, puis étaler une couche de gel-coat comme dans le cas précédent.

● **Trous traversant :**

Couper très net les bords de la cassure à l'aide d'une scie à métaux et poncer tout autour de la cassure de manière que la surface devienne rugueuse. Après avoir recouvert la surface extérieure du trou à l'aide d'une feuille de cellophane posée sur un carton et fixée à l'aide de ruban adhésif sur la coque, préparer un morceau de tissu de verre et un morceau de mâât (fibres comprimées) plus large de 3 cm que le trou. Mélanger une petite quantité de résine et catalyseur comme nous l'avons vu précédemment, puis l'étaler sur le tissu et le mâât. Le sandwich ainsi formé (le mâât vers l'extérieur) sera appliqué par l'intérieur de la coque.

Par-dessus, étendre une feuille de cellophane en pressant du centre vers les bords afin de chasser les bulles d'air pour assurer une meilleure adhésion.

Après avoir laissé sécher deux heures, retirer la feuille de cellophane placée à l'extérieur de la coque du Vaurien, appliquer à l'intérieur du trou une feuille de mat enduite de résine puis une ou plusieurs couches de tissu de verre afin d'égaliser la surface du bateau.

Avant durcissement complet couper les tissus et le mâât qui dépassent et laisser durcir pendant 12 heures. Enduire ensuite la surface de gel-coat comme précédemment.

**Où se procurer les matériaux ?**

On trouve chez les shipchandlers, au B.H.V. ou à la Maison Ferro, 52-Saint-Dizier, des troussees de réparation complètes qui sont assez coûteuses à cause du conditionnement.

Quand on achète un bateau, on aura intérêt à se procurer chez un bon shipchandler, une boîte de résine (polyester dopé), du tissu de verre et du mâât. La résine se conserve plusieurs années, on a intérêt à changer le catalyseur tous les ans. Par temps froid on peut ajouter un accélérateur.

On fabrique soi-même l'enduit en ajoutant du kaolin à la résine jusqu'à former une pâte de consistance adéquate (mettre le catalyseur après).

**Collage.** — Vous aurez à coller des objets, taquets, plaquettes dans votre bateau. Pour cela vous pouvez employer de l'araldite ; la surface du plastique sera au préalable poncée légèrement et nettoyée à l'acétone.

**8. — Gréement.**

Lorsque vous désarmez votre bateau, il est bon de nettoyer les câbles. Il ne faut pas hésiter à remplacer les câbles dès qu'une tache de rouille apparaît.

Démonter le ridoir et enduire les pas de vis de graisse.

Conservier les drisses et écoutes à l'abri de l'humidité.

### 9. — Soins à prendre des voiles.

Les voiles doivent être rincées à l'eau tiède au moins une fois par saison.

Faire sécher les voiles à plat et non suspendues.

Conservier les voiles en sac ou pliées en un endroit sec et aéré, à l'abri des souris et autres animaux.

### III. — Transport du bateau

Pour transporter votre bateau, vous pouvez :

● L'expédier par le train ou un transporteur : dans ce cas, il est bon de l'emballer ; un emballage commode consiste à prendre du grillage, longueur 5 m, largeur 2 à 3 m (au besoin prendre deux largeurs cousues avec du fil de fer). L'étaler sur le sol et placer de la paille sur une épaisseur de 2 à 3 cm, perpendiculairement à l'axe du bateau, poser ensuite le bateau sur la paille et relever les bords du grillage que l'on attachera par-dessus le bateau à l'aide de fil de fer fin. On tassera le grillage vers l'étrave et le tableau pour donner à l'emballage la forme du bateau.

● Le porter sur le toit d'une voiture. Vous pouvez poser le bateau directement sur une galerie en le calant d'aplomb, à l'aide de sacs remplis de sciure ou copeaux, ou à la rigueur, pour un parcours peu important, directement sur le toit avec deux gros sacs de sciure ou de copeaux. Il est préférable de le retourner et de le poser sur deux chevrons de 1,50 m de long posés en travers de la galerie et garnis de caoutchouc ou de morceaux de tapis.

Deux longueurs de 10 m de corde de 6 mm sont suffisantes pour l'amarrage.

S'il s'agit d'une petite voiture, et que vous ayez un long parcours à effectuer, il est bon de faire des supports fixés à hauteur du pare-chocs, de façon à ce que le bateau ne tangué pas sur le dessus de la voiture. En tout cas, amarrer l'avant et l'arrière du bateau aux pare-chocs. Des milliers de kilomètres ont déjà été parcourus de cette façon.

● Le transporter à l'aide d'une remorque. Il existe des remorques spéciales pour bateaux. Si vous voulez en faire une à votre idée, le point délicat est la liaison entre la flèche et le bâti de remorque. Un bâti triangulaire ou en T est recommandé.

*N'oubliez pas qu'une rupture sur route peut entraîner une collision avec une voiture qui vous suivrait.*

### Moteur.

Ceux qui désirent employer un petit moteur hors bord choisiront un moteur de faible puissance, le plus léger possible. Le tableau arrière dégagé permet de fixer facilement le moteur. Lorsque le moteur n'est pas en service, le placer à l'avant et ne pas oublier de l'amarrer au mât.

Pour naviguer au moteur en mer, il est indispensable de fermer les puits de dérive avec une trappe.

## CHAPITRE IV

# LA COMPETITION

### I. — Le règlement de course

Si vous devez participer aux épreuves organisées pour les « Vauriens », il vous est absolument nécessaire de connaître le règlement de course international qui définit les droits et les obligations de chacun avant, pendant et après la course, et particulièrement les règles de route.

Voici, en ce qui concerne la tactique de course, quelques conseils visant les différentes phases d'une course : le départ, les bords au louvoyage et aux allures portantes, les virages de marques de parcours, l'arrivée.

### II. — Tactique de course

#### A) Le départ.

Les départs peuvent être donnés vent debout ou vent portant, mais les signaux de départ seront toujours ceux prescrits par l'article 8 (chapitre I du règlement de course).

Dans un départ au **louvoyage**, si le vent n'est pas exactement perpendiculaire à la ligne de départ, le côté le plus favorisé est celui où le vent fait l'angle le plus faible. Par exemple, si vous êtes au près tribord amures sur la ligne de départ, et que votre route fasse avec celle-ci un angle inférieur à 45°, il sera indiqué de partir à l'extrémité de la ligne sous le vent.

Lorsque dans un départ au près vous décidez de partir à la bouée du vent, n'oubliez pas que la règle 34-2 vous interdit de forcer le passage à cette bouée en laissant porter sur un bateau sous le vent et au plus près (règle dite anti-barging).

Dans les départs aux **allures portantes**, le départ au vent n'est pas toujours le meilleur. Le départ sous le vent sera profitable lorsqu'il vous permettra de partir dans une zone plus dégagée et que, en faisant une route plus près du vent, vous pourrez donner une vitesse plus grande à votre bateau.

#### Six conseils essentiels :

- Quittez le ponton ou votre mouillage longtemps à l'avance. Vous serez ainsi sûrs d'être dans la course quel que soit le vent, vous vous énerverez moins, vous aurez le temps de juger exactement la force du vent et d'agir en conséquence (ariser la voile). Vous pourrez donner un dernier coup d'œil au gréement, au réglage, aux voiles, bien noter le parcours.

- Etudiez la ligne de départ et le premier côté du parcours (courant, heure du changement de marées, chronométrage du temps nécessaire pour parcourir la ligne dans les deux sens), pour virer de bord, empanner. L'observation du départ des séries précédentes peut être très instructive à ce point de vue.
- Conservez toujours une bonne vitesse en manœuvrant au milieu d'une flotte nombreuse. Evitez tout abordage, même si vous êtes dans votre droit, cela risquerait de vous faire perdre votre vitesse à un moment important.
- Dans le cas de départs nombreux, n'hésitez pas à foncer dans un trou, s'il s'en présente un sous le vent et qu'il vous permette de partir dans une zone de vent non perturbée.
- Ne partez jamais bâbord amures, à moins que le bord tribord amures ne permette pas de couper la ligne.
- Ne vous éloignez jamais de la ligne de départ après le signal d'attention, surtout par vent léger et variable.

#### Méthodes pour chronométrer son départ

Pour un départ au près, coupez la ligne de départ dans le mauvais sens, au large, à l'endroit précis où vous avez décidé de partir.

Notez le temps exact restant à courir, soit par exemple 1 mn 10 s, et par temps léger, ajoutez mentalement le temps connu qu'il vous faut pour virer de bord (ou empanner) et repartir en sens inverse au plus près, soit par exemple 8 secondes.

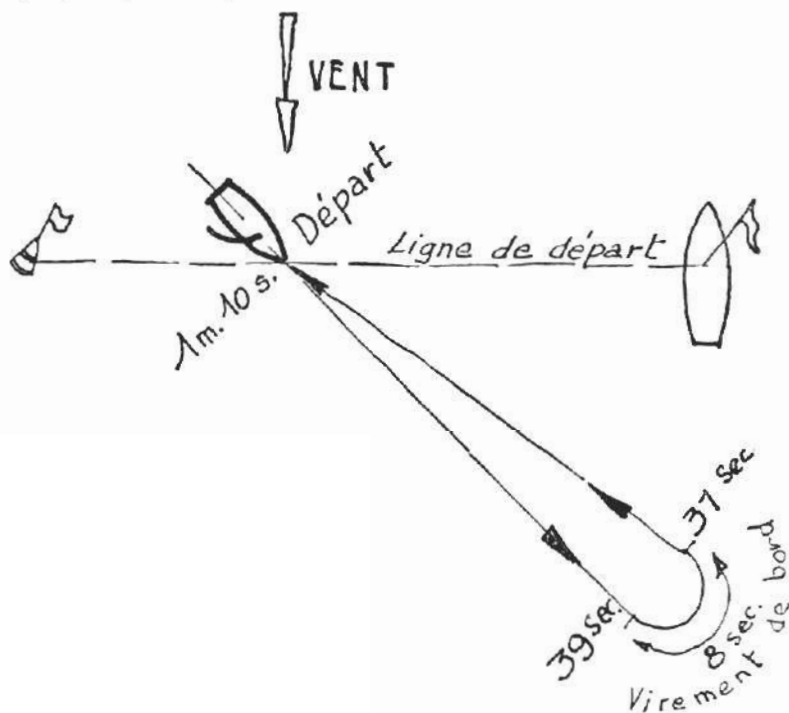


Figure 8



Vous devez virer de bord (ou empanner) lorsqu'il restera à courir la moitié de la somme ainsi obtenue, soit 1 mn 18 s : 2 = 39 s (fig. 8).

Par **brise moyenne**, en raison de la différence de vitesse de votre bateau, entre le largue et le près, il faudra ajouter un temps inférieur au temps réel mis pour virer de bord.

Enfin, par **fort vent**, il ne faut plus tenir compte du temps passé à virer de bord.

Lors d'un départ **vent portant**, cette manœuvre se fait dans les deux sens au vent de travers et l'on ajoute toujours le temps de virement de bord.

#### B) Le louvoyage.

La situation respective de deux voiliers au plus près, qui a été étudiée par Manfred Curry, il y a plus de trente ans, et en particulier la position qu'il a dénommée « sans issue », étant à la base de la tactique au louvoyage, il est indispensable de bien la connaître dès les débuts.

##### La position sans issue (fig. 9).

Le bateau A perturbe l'eau à tribord et bâbord par sa houle d'étrave, et derrière lui par son sillage et sa houle de poupe.

Il dévie le vent régnant en créant un cône de déventement sous ses voiles, une zone où le vent refuse par son travers au vent et une zone où le vent adonne légèrement, par son travers avant, sous le vent.

Le bateau B, pour passer le bateau A au vent (route 1) ou seulement se maintenir, devra faire montre d'une nette supériorité de vitesse sur A.

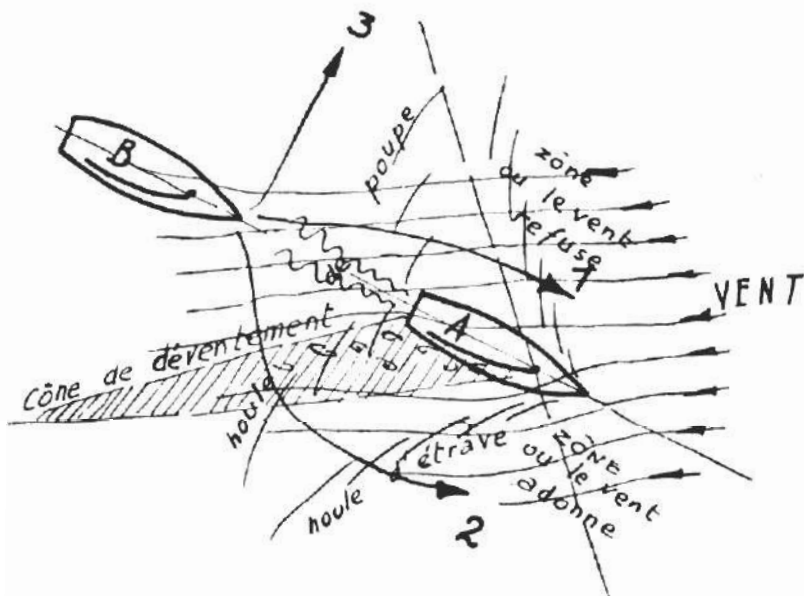


Figure 9

En effet, il devra naviguer dans une eau perturbée par le sillage et les houles soulevées par le passage de A, ce qui le ralentira. Il recevra de plus un vent, dévié par les voiles de A, qui sera plus pointu.

En règle générale, si B pousse dans cette voie, il ne tardera pas à tomber sous le vent de A en perdant de plus en plus de vitesse.

Il lui reste deux solutions : laisser porter brusquement, de façon à essayer de passer en gagnant de la vitesse à travers le cône de dévente de A pour gagner la zone où le vent dévié par A adonne légèrement. Il se trouvera alors dans la position dite favorable sous le vent, et pourra faire tomber A dans sa dévente (route 2).

Il est toujours grave en course de perdre délibérément de la distance au vent, en vue d'une réussite problématique ; il faut en principe se résoudre à cette manœuvre lorsqu'il n'existe pas d'autres solutions.

La meilleure tactique consiste en général à virer de bord avant d'avoir été gêné par A, quitte à revirer de bord aussitôt après être sorti des zones défavorables créées par celui-ci, si toutefois la tactique générale de la course recommande de suivre le bord que tire A (route 3).

La tactique consistera donc, pour le bateau qui défend sa place, à maintenir ses suivants dans les zones défavorables et, pour le bateau qui attaque, à éviter ces zones et chercher, par un virement de bord judicieux, à se placer dans la position favorable sous le vent.

#### Six conseils essentiels :

- Prenez un bon départ, ce qui signifie vent dégagé et liberté du choix du meilleur bord, qui sera en général celui qui mène le plus près du but.
- Dégagez-vous le plus rapidement possible. Pour cela, rappelez-vous que si vous êtes parti sous le vent, les bateaux en arrière et au vent de vous, tribord amures, vous empêcheront de virer de bord tant qu'ils ne seront pas tombés dans votre dévente. Si, au contraire, vous êtes parti au vent, vous pourrez virer de bord quand vous le voudrez, mais s'il est nécessaire de pousser le bord tribord amures, vous risquez de tomber dans la dévente des bateaux sous votre vent. Le premier bord bâbord amures, s'il est judicieusement tiré, peut décider de toute la course.
- Observez et essayez de profiter de tous les changements de direction du vent. La direction du vent est rarement stable ; s'il est possible de virer de bord chaque fois que le vent refuse, un gain de terrain

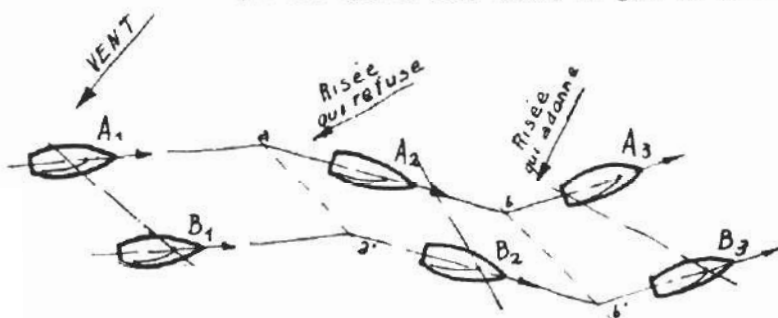
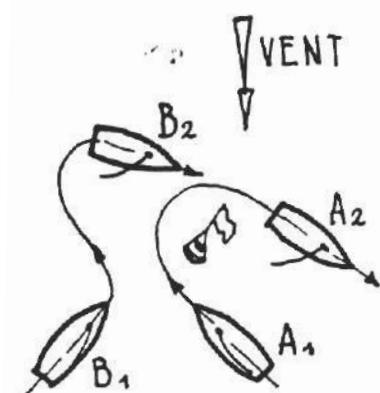


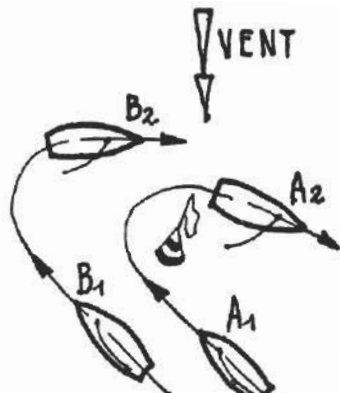
Figure 10

Important peut être ainsi réalisé. C'est ce qu'on appelle « virer à la risée ».

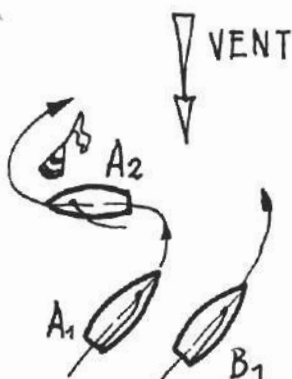
D'autre part, la figure 10 vous montre les changements des positions respectives de deux voiliers au près lorsqu'une risée refuse ou adonne. Lorsque la risée refuse, le bateau au vent paraît perdre en vitesse et en cap, mais lorsqu'elle adonne, c'est le contraire qui se produit.



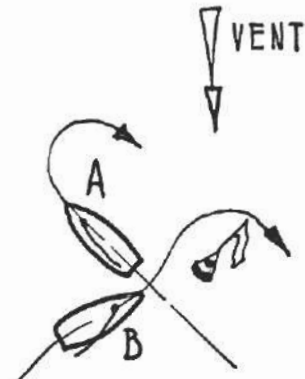
*A tribord amures fait virer B*



*B en tête ne peut pas virer de bord avant A*



*A emmène B au delà du but pour éviter un engagement*



*B babord amures passe juste derrière A qui ne peut virer sur sa route*

Figure 11

- Lorsque vous êtes en tête, tenez-vous en principe entre votre suivant immédiat et la prochaine marque de parcours.
- Évitez l'excès de virements de bord.
- Ne poussez jamais un bord au-delà de la route vers la marque de parcours.

### C) Les allures portantes.

Un voilier navigue plus vite au largue qu'au vent arrière. Il y a donc intérêt, lorsque la direction du parcours est exactement vent arrière, de s'éloigner de la route directe en prenant le vent légèrement de la hanche, puis d'empanner pour revenir sur la marque de parcours sur l'autre amure ; mais cette tactique n'a plus d'intérêt lorsque les bateaux sont à leur vitesse maximum, par très forte brise. De même lorsqu'on décèle un changement de vent, il faut chercher à l'atteindre en loffant pour pouvoir, par la suite, laisser porter lorsque le vent refusera en fraîchissant.

Au largue, la règle essentielle consiste à loffer dans les accalmies et à laisser porter dans les risées ; ainsi, la vitesse est plus grande dans les calmes, la zone de risée est atteinte plus tôt, puis lorsque dans la risée vous laissez porter, vous ne diminuez pas sensiblement votre vitesse et vous vous maintenez dans celle-ci plus longtemps.

De même, lorsque le vent tombe sur une fin de course, il y a intérêt à laisser porter alors que le vent est encore assez fort, ce qui permettra de loffer en maintenant sa vitesse maxima à mesure que la brise devient plus légère.

Pour le bateau de tête, la tactique consiste à se maintenir entre le second et la prochaine marque de parcours ; et si tout un lot de bateaux

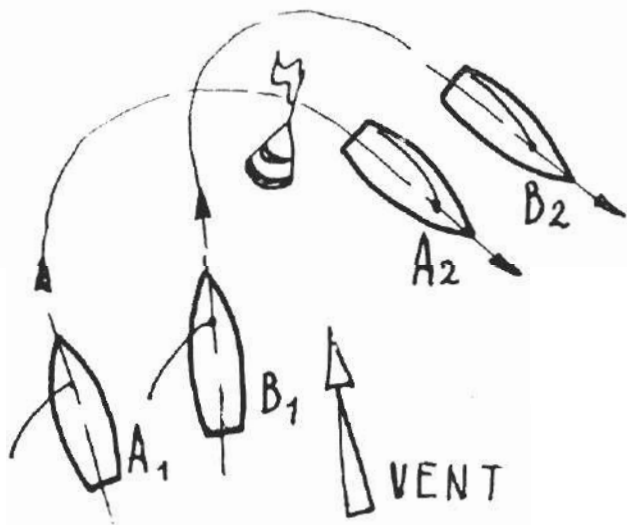


Figure 12

cherche à se passer mutuellement en remontant au vent, n'hésitez pas à laisser porter sous le vent du but pour vous dégager. Lorsqu'à la fin du parcours les bateaux au vent laisseront porter, vous augmenterez votre avance, ou vous passerez en tête en loffant vers le but. Cette tactique, par contre, n'est plus favorable au petit large.

**Au vent arrière**, un empannage judicieux permettra souvent de se tenir en dehors du cône de déventement des suivants.

#### **D) Virage des marques de parcours.**

##### **A la marque de parcours au vent.**

Dans toute la mesure du possible, efforcez-vous toujours de tirer le dernier bord vers la marque de parcours, tribord amures.

La figure 11 donne les quatre cas le plus souvent rencontrés.

##### **A la marque de parcours sous le vent.**

Il est primordial d'être engagé à l'intérieur, de façon à être en tête pour attaquer le près lorsque le virage est terminé.

Le bateau à l'extérieur a la ressource de laisser porter pour terminer son virage au ras du but, en passant derrière le ou les bateaux à l'intérieur ; s'il n'est pas en tête après cette manœuvre, il a la possibilité de virer aussitôt pour se dégager.

Il faut toujours attaquer la marque de parcours assez à l'extérieur pour, selon le rayon de giration du bateau, terminer le virage au ras de celle-ci. Dans le cas contraire, une précieuse distance au vent peut être perdue (fig. 12) .

#### **E) L'arrivée.**

Beaucoup de courses ont été perdues ou gagnées dans les derniers mètres du parcours. Dites-vous bien qu'une course n'est finie que lorsque vous avez coupé la ligne d'arrivée, et lutez jusqu'au bout.



V  
Z 16957

V  
F 6326

V  
F 8992

V  
F 28727  
LX10

V  
F 16326

V  
F 17983

V  
LX  
20702  
SOTOS  
TX

V  
Z 10179

# **REGLEMENT DE LA SERIE INTERNATIONALE « VAURIEN »**

## **I. — Objet du règlement**

Le présent règlement a pour but de définir les règles de construction et d'armement du « Vaurien » en vue d'obtenir des unités semblables entre elles et de réunir les conditions indispensables de sécurité.

## **II. — Contrôle de la construction**

La construction ne peut être entreprise que par les chantiers préalablement agréés par l'Association Nationale. La construction amateur est limitée à l'habillage d'une coque nue, au moyen des éléments fournis par un chantier agréé.

Préalablement, à toute construction en série, le chantier doit obligatoirement faire vérifier le moule de construction et un prototype par l'Association Nationale.

Chaque Association Nationale pourra faire procéder chez tous les constructeurs à toutes les vérifications qu'elle jugera nécessaires sur n'importe quel bateau de la série.

Chaque constructeur se verra, lors de son agrément, attribuer par l'Association Nationale une marque de chantier. Tous les « Vauriens » construits par lui devront être frappés au fer sur le côté bâbord de l'allonge du puits de dérive, de sa marque et du numéro de coque dans la série.

## **III. — Plans.**

Les plans comprennent 16 planches :

- 1) Plan de formes.
- 2) Plan de charpente.
- 3) Plan de voileure.
- 4) Mât et bôme.
- 5) Barrot et banc de mât.
- 6) Etrave et aileron.
- 7) Quille et pied de puits.
- 8) Dérive, barre, safran.
- 9) Ferrure d'étai.
- 10) Ferrure de bôme.
- 11) Ferrure de gouvernail.
- 12) Moule de montage.
- 13) Flotteurs de sécurité.
- 14) Schéma des mesures de contrôle.
- 15) Matériel de jauge.
- 16) Plan de coupe et de contrôle des voiles.

Le copyright est la propriété de l'YRU. Les plans peuvent être modifiés par cette Union avec l'accord de Jean-Jacques Herbulot.

#### IV. — Construction

##### a) Choix des matériaux.

Le contre-plaqué doit être d'une qualité spéciale pour construction navale, garanti indécollable, en acajou ou okoumé trois ou cinq plis. La composition recommandée est : faces extérieures en makoré, intérieures en okoumé.

**Résineux** (sapin, épicea, spruce, pin d'Orégon, cèdre).

Ils seront de bonne qualité, en particulier les quilles d'angles et serres bauquières, qui doivent être en bois de fil, sans nœuds pouvant en diminuer la solidité.

**Bois dur** (chêne, frêne, orme).

Si le chêne est employé, il est recommandé de le choisir de faible densité.

**Acajous normaux.**

Acajous d'une densité supérieure à 0,5, ce qui exclut notamment les bois tels que okoumé, samba, ayous, sam, avodiré, etc.

**Acajous légers.**

Acajous d'une densité inférieure à 0,5 : okoumé, samba et assimilés.

Le choix des bois sera fait selon les règles de l'art. La disposition des fils du bois devra éviter toute cause d'attribution de résistance. Toute pièce présentant un défaut caractérisé ou une partie appréciable d'aubier, sera rebutée et pourra entraîner le refus pur et simple de l'ensemble de la construction.

##### b) Echantillonnage des matériaux.

Les dimensions des matériaux sont celles figurant au plan :

- Bordés de fond et côtés, pontage : contre-plaqué qualité spéciale. Épaisseur 6 mm, acajou ou okoumé (voir IV).
- Quilles d'angle et serres bauquières : résineux, 45 x 22.
- Baguette de rablure : résineux, épaisseur 12 mm.
- Tableau, étrave : acajou normal, épaisseur 22 mm.
- Quille extérieure : bois dur ou acajou normal, en une ou quatre pièces, selon détail, 52 x 28.
- Quille d'échouage : bois dur ou acajou normal, 36 x 18.
- Aileron : acajou normal ou bois dur, épaisseur 22 mm.
- Courbes de tableau et d'étrave : bois dur ou acajou normal, 30 mm.
- Fausse étrave : bois dur ou acajou normal.
- Courbes de côté : acajou normal ou acajou léger, épaisseur 22 mm.
- Bancs de mât et de puits : acajou normal ou léger, épaisseur 22 mm.
- Renfort de banc : acajou normal.
- Bancs de côté : acajou normal ou léger, 18 x 150 à 18 x 200.
- Epontille : bois dur.
- Elongis : résineux, 45 x 18.
- Guirlande et garnis : résineux ou acajou normal, épaisseur 22 mm.
- Barrot : résineux ou acajou normal, 45 x 22.
- Contre-bauquière : résineux, épaisseur 18 mm.
- Pieds de puits : bois dur ou acajou normal, épaisseur 38 mm, réduit à 26 entre les joues.
- Renfort tête de puits : acajou normal, 30 x 18.
- Hilaires : acajou normal ou contre-plaqué, 12 mm.
- Raidisseurs de fond : résineux, acajou normal ou acajou léger, 600 x 15.
- Liston : acajou normal, 22 x 11 à 22 x 22.



- Safran : bois dur ou acajou normal, épaisseur 22 mm, profilé.
- Barre : frêne, 45 x 22.
- Allonge de barre : frêne, 22 x 8.
- Dérive : bois dur ou acajou normal, épaisseur 18 mm, profilé.

**c) Points particuliers.**

**Tête de gouvernail.** — Conforme au plan.

**Tête de dérive.** — Deux baguettes seront collées et clouées sur les côtés pour former poignées, en laissant un espace de 30 mm à l'arrière pour placer le coin de blocage de la dérive.

Deux coins devront être fournis avec chaque bateau.

**Tête de puits de dérive.** — Les deux renforts du haut du puits de dérive seront rivés ou boulonnés.

**Nable.** — Deux dalots ronds de 60 mm de diamètre seront percés de chaque côté du renfort de tableau et placés aussi bas que possible.

Leur dispositif de fermeture est libre.

**Liston.** — Le liston sera collé et cloué avant peinture.

**Courbes.** — Un trou de 25 mm de diamètre maximum sera percé dans chacune des courbes de côté, d'étrave et de tableau, pour la fixation des flotteurs de sécurité.

**Bancs latéraux.** — Ils seront vissés sur les courbes et le banc transversal par au moins six vis laiton de 4 x 35 (trois à chaque extrémité).

**Tableau.** — Le tableau pourra comporter deux trous pour l'extrémité de grande écoute ; il y aura un évidement pour godiller.

**Quilles d'échouage.** — La longueur minimum est de 1 200 mm.

**d) Collage et clouage.**

Tous les assemblages seront collés à l'aide d'une colle spéciale : à l'exclusion des colles de menuiserie type Caurite, resorcinol formaldéhyde (type R 12, Rhône-Poulenc ou Aéroduct de Ciba), ou uroformol amélioré pour usage marine (type Melocol 306 de Ciba).

Tout le clouage sera en acier galvanisé à chaud de dimensions convenables. Le clouage en cuivre avec des pointes carrées, type « Carvel », ou torsadées, et le clouage en acier inox, avec pointes crantées, est autorisé.

Il est recommandé d'apporter le plus grand soin au collage et clouage des quilles d'angles, du puits de dérive et des lames de plancher. Dans ce but, le clouage devra être suffisamment serré et régulièrement réparti.

Le clouage cuivre, laiton ou inox à bouts perdus, est interdit.

L'excès de colle doit être essuyé avant séchage.

**e) Les coques réalisées dans des matériaux autres que le contreplaqué devront répondre aux prescriptions suivantes :**

La forme extérieure de la coque, y compris la quille extérieure sur toute sa longueur, de l'étrave au tableau arrière, l'aileron arrière et les deux quilles d'échouage, le pontage avant et celui des côtés, devra être en tous points conforme aux plans officiels, de même que la disposition et les dimensions des bancs intérieurs longitudinaux et transversaux.

Les dimensions intérieures du puits de dérive et sa position par

**rapport au tableau arrière doivent être conformes aux plans officiels.**

Si des panneaux pré-moulés sont utilisés, ils doivent être d'une épaisseur constante sur toutes les parties de la coque..

La modification suivante est autorisée sur les plans : un rayon de 5 mm maximum est permis entre la quille et le bordé des fonds.

Le centre de gravité des coques devra être contrôlé de la façon suivante :

1) La coque devra être pesée nue, c'est-à-dire après que tous les éléments amovibles, comprenant notamment les voiles, les espars, le gréement dormant et courant, la dérive, le gouvernail et la barre, les volumes de flottabilité, s'il y en a, auront été déposés.

2) Elle sera placée en équilibre sur le côté et la distance AB entre le point de pose du plat-bord sur le sol et le pied de la verticale abaissée du point le plus extérieur du plat-bord opposé ne devra pas être inférieure à 390 mm, ni supérieure à 420 mm.

3) La coque sera posée horizontalement, quille en l'air, sur une pièce de bois de section triangulaire placée perpendiculairement à l'axe longitudinal du bateau et à 1 000 mm de la face arrière du tableau arrière, l'extrémité avant de l'étrave reposant sur le plateau d'une bascule. L'extrémité avant de l'étrave qui porte sur le plateau de la bascule doit être à 185 mm (plus ou moins 20 mm) au-dessous de l'arête supérieure de la pièce de bois triangulaire. Le poids indiqué dans ces conditions par la bascule ne devra pas être supérieur à 34 %, ni inférieur à 31 % du poids de la coque nue.

La flottabilité de ces coques devra être réalisée comme il est indiqué à la règle XII « Sécurité - Flottabilité », soit à l'aide de volumes indépendants correctement fixés à la coque, soit à l'aide de volumes intégrés à la construction.

La flottabilité réalisée sous forme d'un double fond est interdite. Pour l'application de cette règle, des fonds réalisés suivant un procédé utilisant des matériaux en sandwich dont l'épaisseur ne sera pas supérieure à 15 mm, ne seront pas considérés comme des doubles fonds.

Le chantier qui désirera entreprendre la fabrication de coques de « Vaurien » en toute autre matière que le contreplaqué devra soumettre à la Commission Technique du C.I.V. un projet détaillé précisant la nature, la qualité des matériaux, le procédé de fabrication et le prix de vente proposé d'un « Vaurien » complet.

La Commission Technique est libre d'accepter ou de refuser le projet soumis par le chantier, ou de demander qu'il soit apporté des modifications.

Lorsque l'accord de la Commission Technique a été obtenu, le chantier devra construire un prototype qui sera présenté à la Commission pour examen.

Sur l'avis de la Commission Technique, le Comité International du Vaurien décidera de donner ou non l'agrément au chantier, qui pourra, alors seulement, entreprendre la construction conforme au projet et au prototype approuvés.

L'Association Nationale des Propriétaires de Vauriens du pays où se trouvera le constructeur sera chargée de vérifier le respect par ce dernier des modalités de l'agrément accordé.

## V. — Espars

Mât et bôme conformes aux plans n° 4. Les espars en bois seront en sapin du Nord, épicéa de belle qualité ne comportant pas de nœuds

vicieux, ou en spruce. Les espars peuvent être constitués : soit en deux parties collées, soit avec une rainure rapportée collée. Les espars métalliques seront en alliage léger A.S.G.

Les barres de rièches peuvent être en bois, conformément au plan, ou métalliques, de même longueur et de section circulaire. Elles sont facultatives, uniquement pour les mâts métalliques.

Tous les espars porteront les bandes noires peintes aux cotes indiquées au plan.

Ils ne pourront pas être arrondis selon un rayon supérieur à celui indiqué au plan.

Le matériel du tangon de foc est libre. La dimension de 25 mm (section) au point fort est minimum. La forme de la section est libre.

Le chantier doit fournir un tangon conforme au plan n° 3.

#### VI. — Ferrures et accastillage

Ferrures en acier doux galvanisé à chaud, conformes au plan, laiton, acier, inox ou bronze.

— Coque :

- 1 ferrure d'étau.
- 2 cadènes de hauban.
- 1 latte d'écoute de grand'voile.
- 1 aiguillot de gouvernail boulonné sur tableau avec boulons en acier galvanisé de  $\varnothing$  4 mm.
- 1 femelot.

— Gouvernail :

- 1 aiguillot tubulaire.
- 1 femelot.
- 1 goupille de barre.

— Mât :

- 1 réa de tête de mât (en bronze, aluminium ou toile bakélisée), avec axe rivé ou boulon.
- 2 boulons 8 x 60 de serrage pour étau et haubans.
- 2 ferrures de barres de flèches : 2 tiges filetées  $\varnothing$  3 mm galvanisées à chaud ou inox (à l'exclusion de tout autre métal).
- 1 vit de muiet.
- 1 ferrure de hale-bas.
- 1 ferrure de tangon.

— Bôme :

- 1 ferrure d'amure de voile avec épingle.
- 1 ferrure d'extrémité avec latte d'écoute.

La fourniture du chantier comprendra deux *filoirs de foc en bois*, en bronze ou en plastique, deux taquets en bois dur vissés sur le mât pour les drisses, un taquet en bois sur banc de puits.

#### VII. — Gréement

Haubans, étau et patte d'oie d'étau en acier galvanisé ou inox de 3 mm. Drisses en acier galvanisé souple 2,6 mm et chanvre ou manille. Ecotes en coton  $\varnothing$  8 mm. Un ridoir ou aiguilletage pour l'étau.

— Poulies :

- 1 poulie pour câble de 3 mm.
- 2 poulies pour cordage de 8 mm.

— Manilles :

- 5 manilles de 5 mm.
- 2 manilles longues de 5 mm.

Les deux manilles longues de 5 mm peuvent être remplacées par des

aiguilletages en filin qui devront présenter la même résistance à la rupture que la manille.

### VIII. — Peinture - Vernis

Le bateau devra être soigneusement poncé avant toute peinture, les trous de clous rebouchés. La peinture ou le vernis sera passé avant la pose des ferrures.

- Extérieur :  
une couche de peinture-impression,  
une couche d'apprêt,  
une ou deux couches de peinture laquée.
- Intérieur :  
deux couches de peinture qualité marine : la première additionnée au maximum de 10 % de diluant.
- Liston, pontage, bancs, gouvernail et barre, dérive, espars :  
trois couches de vernis :
  - première couche diluée à 10 %,
  - deuxième couche diluée à 5 %.

Vernis : si le constructeur le préfère, le bateau pourra être entièrement vernis à trois couches.

La peinture et le vernis pourront être au choix du constructeur, soit de nature glycérolalique, soit plastique.

### IX. — Poids

Le poids minimum du « Vaurien » complet avec ses réserves de flottabilité, mais sans l'armement prévu au chap. XV (J) et sans voiles, est de 95 kg.

### X. — Voiles

La voilure réglementaire comprend une seule grand'voile et un seul foc, en tissu de coton ou de fibres synthétiques, ayant moins d'un an d'âge. L'âge de chaque voile sera établi d'après sa date d'enregistrement sur le certificat du bateau. Le voilier marquera chaque voile d'un numéro d'ordre et de l'année de fabrication, et lors du jaugeage ces indications seront portées sur le certificat par un membre officiel d'un club qui devra dater et signer cet enregistrement.

Les voiles sont obligatoirement confectionnées par le voilier agréé par chaque Association Nationale. Le poids des tissus de coton ne sera pas inférieur à 160 g par m<sup>2</sup>, ni supérieur à 175 g par m<sup>2</sup>. Ils devront avoir subi un traitement pour réduire leur rétrécissement à l'humidité. Le poids des tissus en fibres polyester ne sera pas inférieur à 105 g par m<sup>2</sup>, ni supérieur à 145 g par m<sup>2</sup>. Des échantillons des tissus en fibres synthétiques devront être déposés pour agrément par les voiliers, auprès des Associations Nationales et du C.I.V.

Le spinnaker doit être confectionné dans un tissu de nylon d'un poids de 35 à 40 g par m<sup>2</sup>.

#### ● Plan de coupe.

Les plans de la grand'voile et du foc devront tenir compte du plan de voilure n° 3 et du plan de contrôle n° 16 de façon à ce que :

1) Lorsque la grand'voile sera établie sur les espars, la longueur du guindant et celle de la bordure ne dépassent pas les bords intérieur et

« Espars »).

inférieur des marques noires placées sur la bôme et le mât (voir VII.

2) Lorsque la grand'voile sera contrôlée, la longueur de la chute ne soit pas supérieure à 5 320 mm et celle de la mesure médiane CC' à 1 390 mm.

3) Lorsque le foc sera contrôlé, la longueur du guindant et celle de la chute, de la bordure et de la mesure médiane ne soient pas supérieures aux cotes indiquées aux plans n° 16 et 3.

Des contrôles périodiques pourront être effectués chez les voiliers pour s'assurer que les mesures médianes BB', DD' et que le rond maximum de la bordure de la grand'voile et de celle du foc ne sont pas supérieurs aux cotes indiquées au plan de voilure n° 3 et au plan n° 16.

La dimension de coupe de la bordure de grand'voile devra tenir compte de ce que la ferrure de bôme situe le point d'amure réel à 30 mm de la face arrière du mât.

#### ● Détails de confection.

Les laizes de la grand'voile et du foc devront être placées perpendiculairement à la corde de la chute de ces voiles et devront avoir la largeur du tissu, soit environ 900 mm, à l'exception de la laize inférieure du foc qui pourra comporter une couture parallèle à la chute, placée à environ 0,45 m du point d'amure.

Les fausses laizes intermédiaires sont interdites, sauf au bas de la grand'voile où une demi-laize pourra être établie de façon à ce que sa couture puisse être forcée le long de la bordure.

Une fausse laize, non perpendiculaire à la chute, pourra être établie au bas de la grand'voile et partir du point d'amure de la voile.

La chute de la grand'voile, ainsi que la chute et la bordure du foc, devront être bordées par une gaine détournée de 15 à 20 mm de largeur, sans renfort intérieur.

La ralingue de guindant et de bordure de la grand'voile sera en cordage synthétique d'un diamètre minimum de 7 mm, soit cousu à la main sur la gaine de la grand'voile, soit cousu à la machine sur une gaine, rapportée ou non.

Il est interdit de placer un nerf d'acier dans la gaine de guindant de la grand'voile.

Un deuxième œillet d'amure devra être placé à 80 mm au-dessus du point d'amure, à proximité de la ralingue de guindant.

La ralingue de guindant du foc sera soit en câble d'acier souple inoxydable passé dans la gaine, étranglé ou non, soit en sangle synthétique d'une force suffisante pour que son allongement soit pratiquement nul.

Trois mousquetons ou bagues de foc seront posés, régulièrement répartis le long de la ralingue de guindant.

L'aile stylisée doit être dirigée vers la chute de la grand'voile.

Le spinnaker doit être coupé suivant les mesures du plan et confectionné en deux panneaux symétriques assemblés par une couture médiane (1).

Les laizes doivent être disposées horizontalement et il doit être

---

(1) Cette couture n'est obligatoire sur toute la hauteur des panneaux que dans le but de permettre de replier le spinnaker pour l'étaler à plat.

possible d'étaler le spinnaker à plat lorsqu'il est replié sur sa couture médiane. Les nerfs de chute en acier sont interdits.

Les numéros (à l'exception de l'insigne de série et de la lettre de nationalité) doivent être placés de chaque côté du spinnaker à environ mi-hauteur et à différentes hauteurs de chaque côté de la voile. Le procédé de marquage des numéros de voile est libre. Les planches de tête sont interdites. Les mesures indiquées sur le plan de voilure doivent être prises jusqu'au bord extérieur de la voile, de la ganse ou de la ralingue.

**Accastillages supplémentaires autorisés pour le spinnaker** (voir croquis en annexe) :

- Accastillage supplémentaire autorisé par le spinnaker (voir croquis en annexe).
- Une poulie de drisse, sur la face avant du mât, placée 50 mm en dessous de l'axe du boulon d'étai.
- Un filoir ou une poulie de retour pour la drisse au pied du mât.
- Un taquet coinqueur de drisse de spinnaker.
- Un tangon de spinnaker avec deux embouts à blocage en nylon ou caoutchouc (systèmes à pistolet interdits). Distance du milieu de la face avant du mât à l'extrémité de la ferrure d'embout extérieure : 1,35 m.
- Deux taquets de blocage de la balancine de tangon sur celui-ci.
- Un support de tangon sur le mât. Position libre mais dispositifs de réglage interdits.
- Deux pattes de fixation sur le mât pour balancine et hale-bas (balancine en sandow).
- Deux conduits d'écoute de spinnaker. Position libre mais dispositifs de réglage interdits.
- Une drisse de spinnaker.
- Deux écoutes de spinnaker.
- (Un petit taquet et un pontet ont été autorisés pour le réglage du système balancine-hale-bas.)

#### XI. — Lattes de grand'voile

Les dimensions des lattes de grand'voile sont celles indiquées au plan de voilure n° 3.

#### XII. — Sécurité - Flottabilité

Chaque bateau doit comporter un caisson étanche à l'avant, conforme au plan, et un bloc de plastique expansé selon les cotes du plan n° 13 fixé solidement sous chaque banc. Ce dispositif peut être remplacé par des volumes de flottabilité répartis de la façon suivante : 168 dm<sup>3</sup> minimum obligatoires dont au moins 40 dm<sup>3</sup> sous chaque banc et 80 dm<sup>3</sup> sous le pontage avant (1).

#### XIII. — Prix

Aucun « Vaurien » complet ne doit dépasser la valeur fixée chaque année par chaque Association Nationale sous le contrôle du Comité International du « Vaurien ».

---

(1) Le règlement de l'Asvaurien France impose une flottabilité minimum de 360 dm<sup>3</sup> également répartis le long de chaque bordée. Ces réserves permettent de redresser facilement un bateau chaviré.

#### XIV. — Conformité

A) **Règle de base.** — Le « Vaurien » est strictement monotype (coque et voileure). La construction est réservée aux chantiers agréés qui sont tenus de suivre le présent règlement. Il ne peut être demandé au constructeur aucune modification quelle qu'elle soit.

B) **La vérification de la conformité** de chaque « Vaurien » est confiée à chaque Association Nationale, suivant les règles édictées par l'Autorité Nationale qui la régit.

Les Autorités Nationales ou les Associations Nationales peuvent décider d'homologuer tous les « Vauriens » construits par les chantiers agréés. Dans ce cas, les Associations devront procéder à des contrôles dans chaque chantier agréé, au moins une fois par an, après la vérification type; les chantiers devront remettre à chaque propriétaire, au moment de la livraison du bateau, un Certificat de Construction selon le modèle en annexe.

C) **Vérification type de la conformité.** — Cette vérification portera sur l'application du règlement et sur les mesures de contrôle indiquées sur le plan 14.

Ces mesures seront prises à l'aide du matériel décrit sur le plan 15.

##### 1) Tolérances :

- a) distance de la face AR du tableau AR à l'avant de l'encoche du banc de mât :  $2\,720\text{ mm} \pm 15\text{ mm}$  ;
- b) distance de la face AV de l'encoche du banc de mât au centre de l'œil de la ferrure d'étau :  $1\,180\text{ mm} \pm 5\text{ mm}$  ;
- c) longueur intérieur du puits de dérive :  $355\text{ mm} \pm 5\text{ mm}$  ;
- d) largeur des passavants au point A :  $190\text{ mm} \pm 10\text{ mm}$  ;
- e) largeur des passavants au point B :  $160\text{ mm} \pm 10\text{ mm}$  ;
- f) largeur des passavants au point T :  $130\text{ mm} \pm 10\text{ mm}$  ;
- g) hauteur de l'axe du boulon de draille au-dessus du pied de mât :  $4\,670\text{ mm} \pm 20\text{ mm}$  ;
- h) hauteur du dessus de la bande noire inférieure au-dessus du pied de mât :  $1\,050\text{ mm} \pm 5\text{ mm}$  ;
- i) hauteur du dessus du puits de dérive au-dessus de la face intérieure du bordé de fond :  $295\text{ mm} \pm 5\text{ mm}$  ;
- j) distance entre quille et ligne de base : couple A  $35\text{ mm} \pm 5\text{ mm}$ .
- k) distance entre quille et ligne de base = couple B :  $33\text{ mm} \pm 5\text{ mm}$  ;
- l) distance entre l'arrière de la fente de dérive et l'AR du tableau :  $2\,030\text{ mm} \pm 15\text{ mm}$  ;
- m) distance d'angle de bouchain à angle de bouchain au point A, mesurée au moyen d'un fil tendu :  $970\text{ mm} \pm 10\text{ mm}$  ;
- n) distance de plat bord à plat bord non compris l'épaisseur des listons au point A :  $1\,352\text{ mm} \pm 10\text{ mm}$  ;
- o) distance d'angle de bouchain à angle de bouchain au point B :  $1\,154\text{ mm} \pm 10\text{ mm}$  (mesurée comme en m) ;
- p) distance de plat bord à plat bord non compris l'épaisseur des listons au point B :  $1\,444\text{ mm} \pm 10\text{ mm}$  ;
- q) distance d'angle de bouchain à angle de bouchain en ligne droite au tableau :  $872\text{ mm} \pm 10\text{ mm}$  ;
- r) distance de plat bord à plat bord non compris l'épaisseur des listons au tableau :  $1\,040\text{ mm} \pm 10\text{ mm}$  ;

- s) distance de l'angle de bouchain au plat bord le long du côté au point A :  $522 \pm 5$  mm ;
- t) distance de l'angle de bouchain au plat bord le long du côté au point B :  $432 \text{ mm} \pm 5$  mm ;
- u) hauteur de bouchain au-dessus du bas du tableau T :  $98 \text{ mm} \pm 5$  mm ;
- v) hauteur du plat bord au-dessus du bas du tableau T :  $312 \text{ mm} \pm 5$  mm ;
- w) distance entre les bords intérieurs des bandes noires sur le mât :  $5\,100 \text{ mm} \pm 0$  ;
- x) distance entre le prolongement de la face arrière du mât et le bord intérieur de la bande noire sur la bôme :  $2\,200 \text{ mm} \pm 0$  ;
- y) longueur des quilles d'échouage :  $1\,200 \text{ mm} \pm 20$  mm ;
- z) longueur hors-tout :  $4\,080 \text{ mm} \pm 10$  mm.

La dérive et le safran seront contrôlés, soit par les mesures indiquées au plan 14 avec une tolérance de  $-10$  mm, soit à l'aide de gabarits en contre-plaqué conformes au plan n° 8.

En dehors des tolérances sur les mesures prises lors de la vérification-type de la conformité, on appliquera sur les autres dimensions de la coque ou des espars, une tolérance déterminée de la façon suivante :

- de 0 à 0,50 m :  $\pm 2$  % ;
- de 0,51 à 2 m  $\pm 1,5$  % ;
- au-dessus :  $\pm 1$  %.

## 2) Vérification.

- le bateau en position normale : vérifier les mesures a, b, c, d, e, f, g, h, i ;
- le bateau retourné : les piges de tableau et d'étrave seront mises en place à l'aide de serre-joints. La longueur hors-tout (z) sera mesurée entre ces piges. Un fil de nylon (genre fil de pêche) sera tendu entre les deux piges pour figurer la ligne de base contrôlant la courbure de la quille (mesures j et k).

Les points A et B seront déterminés comme indiqué au plan 14 et les mesures l, m, o, p, q, r, s, t, u, v, seront prises. On vérifiera enfin la dérive, le gouvernail, la position des bandes noires sur les espars et le poids.

D) **Avant les épreuves officielles** dont la liste sera établie, soit par le C.I.V., soit par chaque Association Nationale, en accord avec son Autorité Nationale, il sera procédé au minimum aux vérifications suivantes :

- Mesures a, b, g, h, i.
- Distance entre les bandes noires.
- Mesures de dérive et de safran, y compris l'épaisseur.
- Profilage autorisé.

De plus la longueur hors-tout Z sera mesurée entre le sommet de l'étrave et une pîge fixée au tableau.

- Vérification et estampillage des voiles : contrôle de la longueur de la chute et de la mesure médiane.
- Vérification du poids.

De plus, chaque Association Nationale ou le C.I.V. pourra décider de faire procéder à l'une ou plusieurs des mesures prévues au chapitre « Tolérances ».



**E) Modifications ou adjonctions autorisées.** — Il ne peut être apporté aux bateaux livrés par les constructeurs agréés, munis de leur Certificat de Construction, aucune modification ou adjonction autres que celles ci-après limitativement autorisées.

**Coque et espars.** — La coque et les espars doivent rester tels qu'ils sont fournis par le chantier.

1) Profilage autorisé : seules les arêtes vives extérieures d'un angle égal ou supérieur à 90° peuvent être arrondies suivant un rayon de 6 mm ou abattues suivant un chanfrein de 8 mm au maximum.

L'aileron, la quille extérieure et les quilles d'échouage peuvent être profilés sur une longueur de 120 mm, prise parallèlement à l'axe du bateau ; la dérive et le safran, sur une longueur de 80 mm sur le pourtour de la partie immergée, s'amortissant jusqu'à 100 mm au-dessus de la flottaison. Le profilage de la quille pour raccordement à l'étrave n'est pas autorisé.

Le profilage des barres de flèche est libre, mais ne pourra être étendu au-delà de 380 mm à partir du point de passage du hauban dans les barres.

2) Il peut être installé un dispositif (bande de caoutchouc) entaillé dans la quille extérieure, le long de l'ouverture du puits de dérive, pour fermer celui-ci.

3) L'encoche dans le banc de mât prévue pour le passage du mât pourra être élargie de 15 mm de chaque côté.

4) Deux trous auto-videurs sont autorisés, chacun ne mesurant pas plus de 12 cm dans chaque direction. Le bas du trou ne devra pas être au-dessous de 15 mm du fond du bateau

5) Quatre fentes destinées à coincer des manœuvres pourront être pratiquées à l'arrière du banc de puits de dérive. Elles ne devront pas avoir plus de 3,5 cm de long.

6) Un renforcement de mât peut être pratiqué au-dessous de la rainure de grand'voile, à l'aide d'un tissu de verre plastifié avec une résine genre polyester.

**Gréement.** — La nature et la composition du gréement dormant et du gréement courant sont libres à la condition que leurs emplacements et les diamètres minima prévus au règlement pour le gréement dormant soient respectés.

**Accastillage.** — Seul l'accastillage supplémentaire suivant est autorisé :

- 1 chaumard.
- 1 ferrure d'étai à bascule.
- 3 taquets coinçeurs unidirectionnels pour les écoutes.
- 1 poulie pour l'écoute de grand'voile qui sera fixée sur la coque et dans l'axe de celle-ci.
- 2 dames de nage.
- 1 tube fendu pour permettre le réglage de la tension de la ralingue de bordure de la grand'voile.
- 1 tube fendu pour étarquage du deuxième œil de la voile, emplacement libre : banc, mât, bôme...

Les ferrures de bôme réglables et les conduits ou filoirs d'écoute de foc réglables sont interdits. La ferrure de bôme ne peut en aucun cas être déplacée et doit rester à l'emplacement prévu par le règlement de construction.

Les filoirs d'écoute en bois peuvent être remplacés par des filoirs en laiton ou plastique (à l'exclusion de poulies) ou déplacés. Le hale-bas d'origine peut être remplacé par une sangle rivée dans une mortaise de la bôme avec un œillet à l'autre extrémité pour le passage du bout d'étriquage. L'emplacement de la ferrure de tangon de foc sur le mât est libre, mais les dispositifs réglables sont interdits.

La place des ferrures d'écoute de grand'voile sur le tableau arrière est libre. Il y a deux positions pour ces ferrures : gros temps et petit temps.

L'écoute de grand'voile doit toujours être fixée à l'extrémité de la bôme.

**Voilure.** — Les voiles officielles sont celles fournies par le ou les voiliers agréés. Chaque propriétaire ne peut acheter qu'un seul jeu de voiles par année s'étendant du 1<sup>er</sup> octobre au 30 septembre, sauf accident dûment constaté, auquel cas l'Autorité Nationale ou l'Association Nationale pourront autoriser une exception à la règle.

Le premier achat de voiles neuves ne peut intervenir moins de quatre mois après la livraison du bateau.

Les voiles ne peuvent être retouchées que par un voilier agréé et dans le seul but de ramener dans les limites autorisées les mesures du guindant, de la bordure, de la chute et de la mesure médiane qui auraient dépassé ces mesures.

Toute autre modification quelle qu'elle soit est rigoureusement interdite.

## XV. — Règles générales

A) Tout « Vaurien » en course doit porter son propre numéro disposé de chaque côté de sa grand'voile, et la lettre de nationalité, pour les régates internationales au moins.

Un comité de course ne peut autoriser une substitution de numéro s'il ne peut en aviser officiellement tous les concurrents avant le départ.

B) L'équipage en course doit être de deux personnes (1).

C) L'équipage ne peut comporter aucun professionnel.

D) Tout lest de quelque nature que ce soit, fixe ou mobile, est interdit.

E) Il est interdit de changer de voiles au cours d'une compétition comportant plusieurs manches.

F) Le foc peut être débordé au vent par son point d'écoute, à l'aide d'un tangon de foc, d'une longueur maximum de 1,60 m, dont une des extrémités s'appuie au mât.

G) Cale-pieds. A part les sangles cale-pieds fixées à l'intérieur de la coque, tout dispositif destiné ou utilisé pour supporter le poids des équipiers à l'extérieur est interdit.

H) La pratique qui consisterait à ne pas endrailler les mousquetons de foc sur l'étal de foc est interdite.

I) Le spinnaker est autorisé seulement pour l'entraînement (2). Il n'est pas admis en régates.

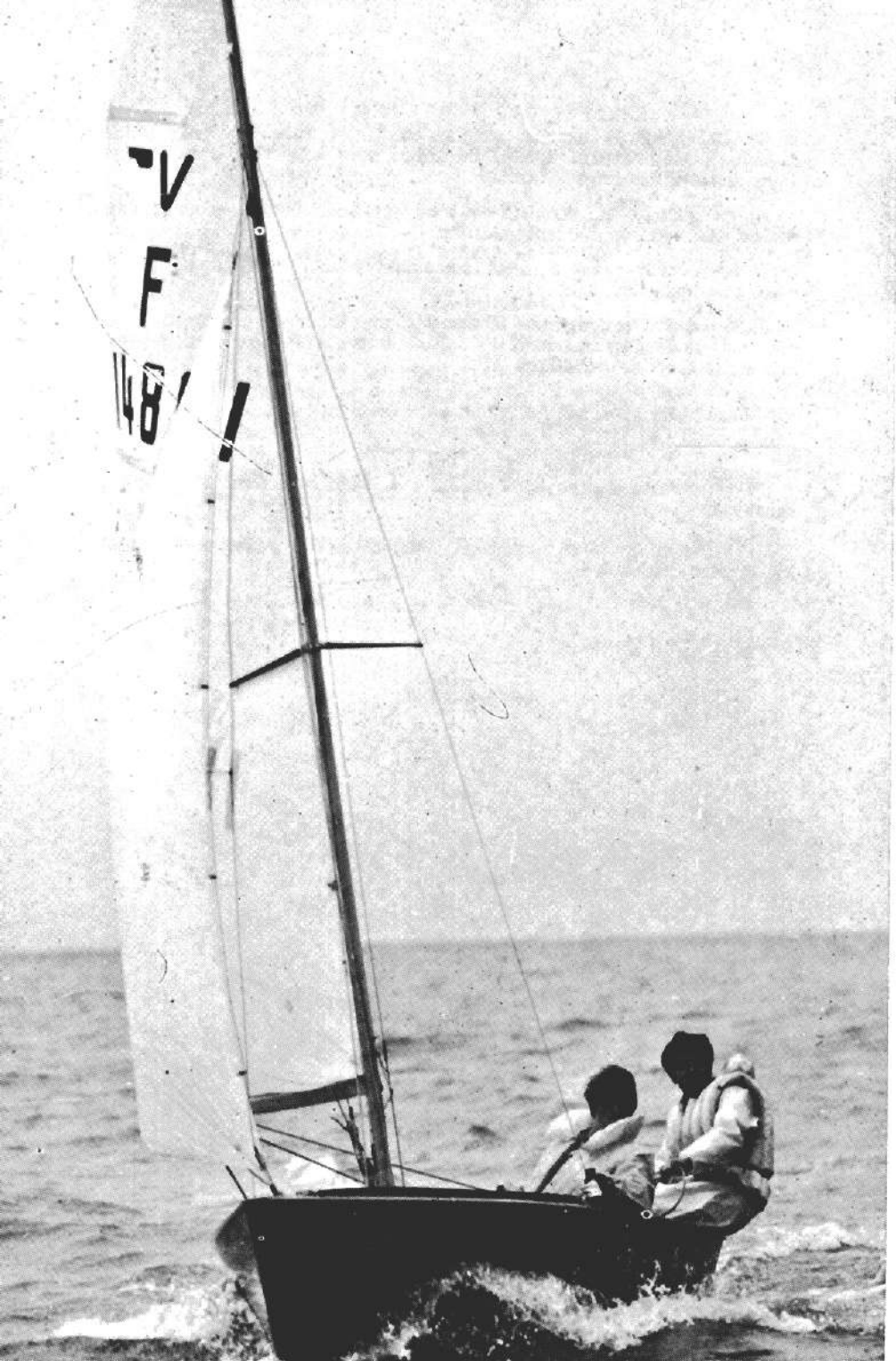
J) Armement obligatoire - Mouillage : une ancre ou grappin de 2 kg minimum et de 4 kg maximum. Ils doivent être d'un modèle de commerce et ne pas avoir été modifiés.

Juillet 1969.

---

(1) Plusieurs régates en « solitaire » sont cependant inscrites au calendrier.

(2) L'Asvaurien France autorise l'emploi du spinnaker dans toutes les régates nationales.



# LES REGLEMENTS MARITIMES

Ils concernent la navigation en mer.

## I. — Règles de sécurité.

### 11) Zone de navigation.

Pour les dériveurs légers : navigation uniquement diurne ne les éloignant pas de plus de 2 milles (3,7 km) d'un abri.

### 12) Capacité de transport.

Pour le « Vaurien » : 3 personnes maximum.

### 13) Matériel de sauvetage et d'armement.

Nous le rappelons par ailleurs.

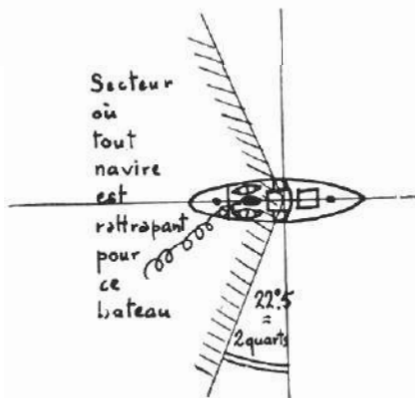
### 14) Recommandations.

- Peignez votre bateau de couleur voyante.
- N'abandonnez jamais un bateau chaviré.
- Portez votre gilet de sauvetage sur vous.

## II. — Règlement pour éviter les abordages.

### 21) Définitions.

a) Navire rattrapant. — Tout navire faisant une route convergente situé dans une zone où il est vu à plus de deux quarts sur l'arrière du travers d'un autre bateau est considéré comme rattrapant pour ce dernier (croquis 1).



b) Au vent ou sous le vent — La notion de bord au vent et sous le vent n'est pas attachée à la direction du vent mais à l'orientation du vent. Le bord sous le vent d'un navire est celui du côté duquel est brassée la grande voile. Le croquis 2 illustre un cas litigieux, le bateau étant sur la mauvaise panne.



Croquis 2

## 22) Règles prioritaires.

a) Vous devez céder le passage aux bateaux prioritaires. Ils portent des marques indicatives : cônes ou boules ou paniers (règles 4, 11 et 26).

Attention aux remorqueurs, à la lettre ils ne sont pas prioritaires mais leurs possibilités de manœuvre sont réduites et de ce fait vous pouvez leur devoir le passage, dans le doute évitez-les.

b) Règle 24. Cette règle l'emporte sur les règles de route qui suivent.

1 - « Quelles que soient les prescriptions des présentes règles, tout navire qui en rattrape un autre doit s'écarter de la route de ce dernier. »

2 - « Tout navire qui se rapproche d'un autre en venant d'une direction de plus de 22° 5 (2 quarts) sur l'arrière du travers de ce dernier... doit être considéré comme un navire qui en rattrape un autre... » (Croquis 3.)

3 - « Si le navire qui en rattrape un autre ne peut pas toujours reconnaître avec certitude s'il est sur l'avant ou sur l'arrière de cette direction par rapport à ce dernier, il doit s'il y a doute se considérer comme un navire qui en rattrape un autre et s'écarter de la route de celui-ci. »



Pêcheurs pêchant.



Pas maître de sa manœuvre



Au mouillage  
etc...

Croquis 3

**c) Règle 22.**

« Tout navire qui est tenu d'après les présentes règles de modifier sa route doit autant que possible manœuvrer de bonne heure et franchement pour répondre à cette obligation et doit si les circonstances le permettent éviter de couper la route de l'autre navire sur l'avant de celui-ci. »

**23) Règles de route entre bateaux à voile (règle 17).**

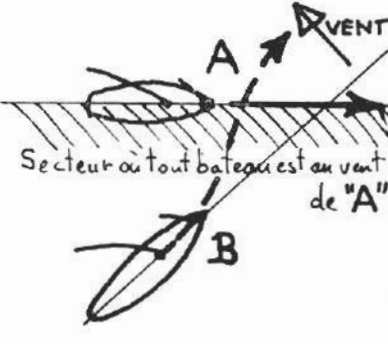
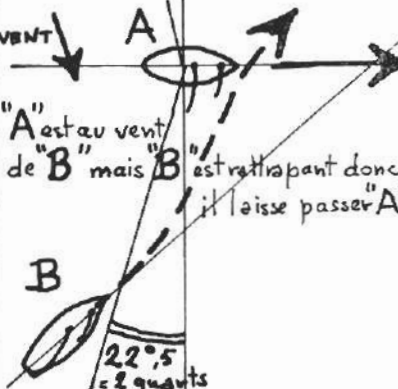
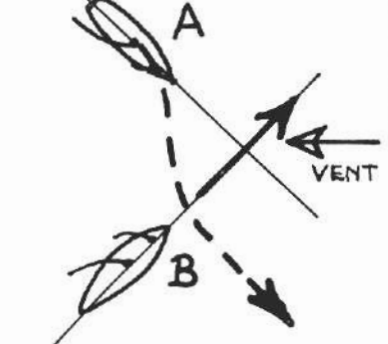
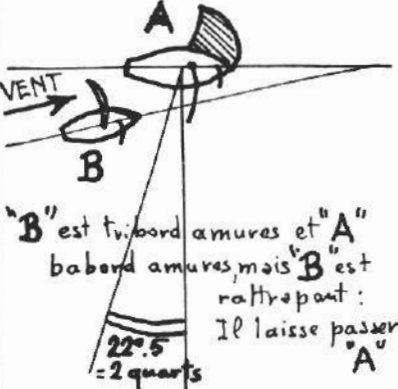
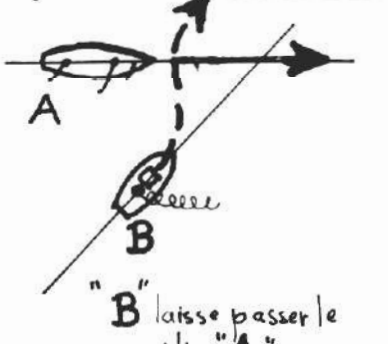
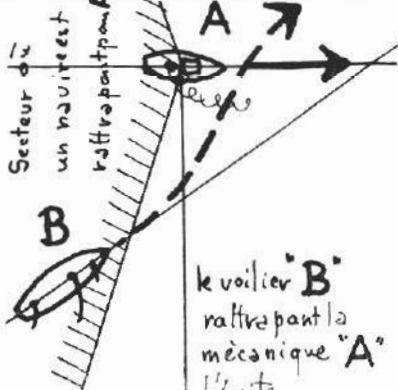
a) « Lorsque deux bateaux à voile s'approchent l'un de l'autre de manière à faire craindre une collision, l'un d'eux doit s'écarter de la route de l'autre comme il suit, savoir :

- 1 - Quand chacun des navires reçoit le vent d'un bord différent, celui qui reçoit le vent de bâbord doit s'écarter de la route de l'autre.
- 2 - Quand deux navires reçoivent le vent du même bord, celui qui est au vent doit s'écarter de la route de celui qui est sous le vent. »

**24) Règles entre bateau à propulsion mécanique et voilier (règle 20).**

a) « Lorsque deux navires, l'un à propulsion mécanique et l'autre à voile, courent de manière à risquer de se rencontrer, le navire à propulsion mécanique doit s'écarter de la route du navire à voile, sauf exception des règles 24 et 26. »

b) « Cette règle ne donne pas à un navire à voile le droit de gêner le libre passage dans un chenal étroit d'un navire à propulsion mécanique qui ne peut naviguer qu'à l'intérieur d'un tel chenal... »

ENTRE VOILIERS	Aucun navire n'est rattrapant	Un navire est rattrapant - Règle 24 prioritaire
<p>Mêmes Amures - Règle 17 (II) Au vent laisse passer sous le vent.</p>	 <p>"B" au vent laisse passer "A" Règle 17 (II)</p>	 <p>"A" est au vent de "B" mais "B" est rattrapant donc il laisse passer "A" 22,5 = 2 quarts La règle 24 l'emporte sur la règle 17</p>
<p>ENTRE VOILIERS Amures opposées - Règle 17 (I) Babord laisse passer Tribord.</p>	 <p>"A" babord laisse passer "B" Règle 17 (I)</p>	 <p>"B" est tribord amures et "A" babord amures, mais "B" est rattrapant : Il laisse passer "A" 22,5 = 2 quarts La règle 24 l'emporte sur la règle 17</p>
<p>ENTRE VOILIER ET MÉCANIQUE Règle 20 - 4 moteurs. Laisse passer le voilier.</p>	 <p>"B" laisse passer le voilier "A". Règle 20</p>	 <p>le voilier "B" rattrapant la mécanique "A" l'évite. la règle 24 l'emporte sur la règle 20</p>



### III. — De la réglementation et de la sécurité.

Ce qui frappe à la lecture du règlement pour éviter les abordages, c'est sa brièveté et le fait qu'en dernier ressort, dans les situations délicates seuls l'expérience et le jugement de celui qui dirige le navire dictent la conduite à suivre, le règlement ne donnant qu'une solution « préférable » dans la mesure où elle a le plus de chances d'être comprise. Quelle différence avec les règles de course ou le code de la route !

L'état d'esprit n'est pas du tout le même : le marin agit en responsable et les indications qui lui sont données sont là pour éviter les fausses manœuvres. Sur la route ou entre 3 bouées c'est le règne de la volonté de puissance et tous les coups doivent être prévus. Si nous voulons naviguer en mer essayons d'être dignes de ceux dont c'est le métier.

Même si nous sommes seuls sur l'eau restons toujours prudents, certes à deux milles d'un abri la longue réglementaire peut nous sembler courte et un bateau bien mené peut aller loin. Etes-vous sûrs de ne jamais avoir une avarie ? Etes-vous toujours sûrs du temps ? En Méditerranée un coup de Mistral se lève en quelques minutes, au près dans les meilleures conditions et sans tirer de bords il vous faut une demi-heure pour franchir deux milles. Votre coque retournée émerge de 1 m environ sur l'eau avec les nouvelles réserves et le croquis ci-dessus vous donne son aspect vu de deux milles.

Vous vous rendez compte ainsi pourquoi on vous recommande de peindre votre coque de couleur vive tranchant sur la couleur de la mer (jaune, orange, rouge) et de ne pas abandonner votre bateau : votre tête à l'échelle serait un point de 0,2 mm de diamètre.

Encore faut-il être debout sur la rive pour voir votre bateau ainsi : il en est tout autrement si l'on est accroupi dans un pneumatique au milieu des vagues.

Demandez à des gens qui ont participé à des recherches en mer combien on se sent impuissant quand les yeux s'usent à chercher au milieu des déferlantes un corps ou une coque qui n'apparaîtront qu'un bref instant portés par une vague. C'est alors que l'on réalise les vraies dimensions de la mer.

Sachez bien aussi que même si vous n'avez rien demandé, des hommes feront ce qu'ils pourront pour vous tirer d'affaire. Les recherches ne sont pas exemptes de morts et de blessés, s'il est rare qu'un avion ou hélicoptère s'écrase, combien de blessures, de bras cassés, de doigts écrasés, essayez d'éviter de porter votre part de responsabilité de ces accidents.

Soyez aussi très prudents vis-à-vis des autres bateaux, vous naviguez près des côtes et vous n'êtes pas à même en général de pouvoir connaître leurs conditions de navigation, en particulier s'ils suivent ou non un chenal. N'essayez pas de faire respecter une priorité dont vous n'êtes pas certain. Plus un bateau est gros, moins il est manœuvrant, il lui faut plusieurs longueurs pour s'arrêter ou pour faire demi-tour. Il est dans une situation d'autant plus délicate que sa vitesse est réduite et qu'il est donc plus sensible au vent et au courant. Par une imprudence vous pouvez causer l'échouage et la perte d'un bateau. Évitez de vous mettre dans une situation gênante, pour cela manœuvrez « franchement, largement à temps et comme doit le faire un bon marin ». Ne gênez pas les pêcheurs, méfiez-vous des engins qu'ils traînent ou qu'ils tirent à bord (en général ils remontent leur chalut à droite).

Enfin vous n'avez pas votre place sur l'eau au large, la nuit, par temps de brume et par grosse mer. C'est un peu différent pour le grand vent, car il est indispensable de s'entraîner à sortir par des temps de plus en plus forts. Rien ne remplacera l'expérience que vous acquerrez ainsi, qui augmentera votre sécurité en rendant vos réactions plus sûres et vous apprendra à juger de la qualité de votre matériel, et à en prendre soin. Encore faut-il pouvoir le faire sans risques. C'est le cas si vous participez à des régates (si le club organisateur est bien équipé en sécurité) ou si vous vous exercez dans des zones telles que dans toutes les circonstances vous soyez sûrs de vous tirer d'affaire seuls sans danger, ce qui est souvent le cas sur les plans d'eau abrités.

J. Bouchard.

# STATUTS

## TITRE PREMIER

### OBJET - DENOMINATION - SIEGE - DUREE

#### Article Premier. — Forme.

Il est formé entre les personnes qui adhéreront aux présents statuts et rempliront les conditions ci-après, une association qui sera régie par la loi du 1<sup>er</sup> juillet 1901 et les présents statuts.

#### Art. 2. — Objet.

L'Association a pour objet :

- 1) D'organiser et de développer la série des « VAURIENS ».
- 2) De réglementer et de contrôler la construction conforme aux règles de construction et de jauge prévues à l'article 6 ci-après.
- 3) De créer des liens entre les propriétaires de « Vauriens » et de favoriser la création de groupes locaux.
- 4) De faciliter et de pratiquer l'organisation de régates et de championnats inter-clubs, inter-régionaux et de France.
- 5) D'assurer les rapports de la série avec la Fédération Française de Yachting à Voile.

#### Art. 3. — Dénomination.

La dénomination de l'Association est « ASSOCIATION DES PROPRIETAIRES DE VAURIENS », par abréviation « ASVAURIEN ».

#### Art. 4. — Siège.

Le siège de l'Association est au ponton du Centre Nautique des Glénans, face au n° 19 du quai Louis-Blériot, à Paris-16<sup>e</sup>.

Le siège peut être transféré en tout autre endroit de la région parisienne par décision du conseil d'administration.

#### Art. 5. — Durée.

La durée de l'Association est illimitée.

#### Art. 6. — Règles de construction et de jauge.

Les plans, le règlement de construction et de jauge du « Vaurien », propriété de l'architecte Jean-Jacques Herbulot, sont déposés au siège de l'Association et ne pourront être modifiés que dans les conditions ci-après prévues.

## TITRE II

### MEMBRES DE L'ASSOCIATION

#### Art. 7. — Catégorie de membres - Cotisations.

L'Association se compose :

1) De membres actifs propriétaires de « Vauriens » auxquels un certificat de jauge aura été délivré.

Les copropriétaires de « Vauriens » sont tenus de se faire représenter par l'un d'entre eux.

Les Associations propriétaires de « Vauriens » sont représentées par une seule personne déléguée à cet effet.

2) **De membres sociétaires** comprenant toutes les personnes s'intéressant à cette série et à son développement.

Les membres doivent payer un droit d'entrée ; ils sont admis sans formalités s'ils font partie du Club du Centre de Formation Internationale (C.F.I.), Centre Nautique des Glénans, ou d'une société nautique reconnue par la Fédération Française de Yachting à Voile ; à défaut, elles doivent demander l'acceptation du Conseil.

Le titre de membre bienfaiteur peut être décerné par le Conseil d'Administration à toute personne qui a rendu des services à l'Association. Les membres bienfaiteurs ne sont pas tenus au versement d'une cotisation.

#### **Art. 8. — Perte de la qualité de membre de l'Association.**

Perdent la qualité de membres de l'Association :

1) Ceux qui ont donné leur démission par lettre adressée au Président de l'Association.

2) Ceux dont le Conseil a prononcé la radiation, soit par défaut de paiement de la cotisation, soit pour toute autre raison, après avoir entendu leurs explications, sauf confirmation par l'Assemblée générale ordinaire au cas où le membre exclu n'accepterait pas son exclusion.

### TITRE III

## ADMINISTRATION

#### **Art. 9. — Conseil d'Administration.**

L'Association est administrée par un Conseil composé de 3 à 12 membres.

En raison des services rendus à l'Asvaurien par le Centre Nautique des Glénans, cette Association dispose à titre permanent d'un siège au Conseil de l'Asvaurien.

Les membres du Conseil se renouvellent par roulement et sont bléés générale ordinaire.

Le Conseil a la faculté de nommer un ou plusieurs membres par cooptation. La nomination d'un membre coopté devra être approuvée par la plus prochaine Assemblée générale.

Les membres du Conseil se renouvellent par roulement et sont rééligibles.

Le Conseil nomme parmi ses membres :

- un président,
- un ou plusieurs vice-présidents,
- un ou plusieurs secrétaires,
- un trésorier.

Et détermine les attributions de chacun de ces délégués.

Les fonctions de membre du Conseil sont gratuites. Cependant, chacun des membres pourra se faire rembourser, sur justification, les frais qu'il aura engagés pour le compte de l'Association.

#### **Art. 10. — Réunion du Conseil.**

Le Conseil se réunit sur convocation du secrétaire, chaque fois que l'un de ses membres le juge utile.

#### **Art. 11. — Pouvoirs du Conseil.**

Le Conseil est investi des pouvoirs les plus étendus pour agir au

nom de l'Association et faire ou autoriser tous actes et opérations permis à l'Association et qui ne sont pas réservés à l'Assemblée générale.

Il peut, notamment, passer tous contrats nécessaires à la bonne marche de l'Association, faire emploi des fonds de l'Association, représenter l'Association en justice, tant en demandant qu'en défendant et statuer sur l'admission ou l'exclusion des sociétaires.

Le Conseil délivre les certificats de conformité — certificats de jauge — et juge sans appel toutes les réclamations basées sur les infractions aux statuts et règlements de l'Asvaurien.

Il peut retirer les certificats à tous les contrevenants qui ne se conformeraient pas à ses décisions.

Toutes les décisions sont prises à la majorité des membres présents ; trois membres au moins doivent prendre part aux délibérations ; en cas de partage des voix, celle du président est prépondérante.

Le Conseil peut déléguer tout ou partie de ses pouvoirs à l'un de ses membres. En particulier, le trésorier tient les comptes de l'Association, reçoit toutes sommes et effectue tous paiements.

#### TITRE IV

## ASSEMBLEES

### **Art. 12. — Composition.**

Les sociétaires se réunissent en Assemblées générales composées des membres actifs.

Nul ne peut s'y faire représenter que par un membre actif.

L'architecte, propriétaire des plans, ou son représentant, peut assister aux assemblées.

### **Art. 13. — Convocation et ordre du jour.**

L'Assemblée se réunit au moins une fois par an sur convocation du Conseil.

Les convocations sont adressées aux sociétaires quinze jours au moins à l'avance par lettres individuelles, indiquant l'ordre du jour de la réunion.

L'ordre du jour est arrêté par le Conseil ; n'y sont portées que les propositions émanant du Conseil et celles qui ont été communiquées à celui-ci un mois au moins avant la date de la réunion avec la signature du quart au moins des membres de l'Association.

Seules les questions à l'ordre du jour pourront être débattues par l'Assemblée.

### **Art. 14. — Tenue de l'Assemblée.**

L'Assemblée est présidée par le Président de l'Association, ou, à son défaut, par un membre du Conseil.

L'Assemblée désigne un secrétaire.

Il est dressé une feuille de présence signée par les sociétaires présents, le Président et le secrétaire.

Chaque membre actif dispose d'une voix par bateau.

### **Art. 15. — Assemblées ordinaires.**

L'Assemblée générale ordinaire entend les rapports du Président et du trésorier, approuve les comptes, fixe le montant des cotisations, et délibère sur toutes les questions d'intérêt général qui ne sont pas réservées aux assemblées extraordinaires.

Pour délibérer valablement, l'Assemblée ordinaire doit être composée d'un quart au moins des membres actifs de l'Association ; à défaut de ce quorum, une seconde Assemblée peut être convoquée dans le délai d'un mois avec le même ordre du jour ; cette seconde Assemblée délibérera valablement quel que soit le quorum.

Les délibérations sont prises à la majorité des voix des membres actifs présents ou représentés.

En cas de partage, la voix du Président est prépondérante.

**Art. 16. — Assemblées extraordinaires.**

L'Assemblée générale extraordinaire peut modifier les statuts dans toutes leurs dispositions et apporter toutes modifications au règlement de construction et de jauge prévu à l'article 6.

Pour délibérer valablement, l'Assemblée générale extraordinaire doit être composée de deux tiers au moins des membres actifs et les délibérations doivent être prises à la majorité des deux tiers des voix des membres actifs présents ou représentés.

Ce quorum et cette majorité sont toujours requis, même sur seconde convocation.

L'architecte (ou son représentant) peut toujours s'opposer à une modification du règlement de construction ou de jauge.

**Art. 17. — Procès-verbaux.**

Les délibérations des Assemblées générales sont constatées par des procès-verbaux inscrits sur un registre spécial et signés par le Président de l'Assemblée et le secrétaire.

## TITRE V

# RESSOURCES DE L'ASSOCIATION

**Art. 18. — Exercice.**

L'exercice commence le 1<sup>er</sup> novembre de chaque année et se termine le 31 octobre de l'année suivante.

**Art. 19. — Ressources.**

Les ressources de l'Association sont formées par :

- 1) Les droits d'entrée.
- 2) Les cotisations.
- 3) Les subventions qui peuvent être accordées par l'Etat et le département ou la commune.
- 4) Les revenus des biens et valeurs qu'elle possède.

Ces ressources sont affectées au règlement des frais de l'Association, à toute propagande pour le développement de la série des « Vauriens » et à l'organisation et la dotation de régates et compétitions réservées à ladite série.

Le trésorier établit chaque année le compte des recettes et dépenses et la situation active et passive à la date de clôture de l'exercice.

## TITRE VI

# REGLEMENT INTERIEUR - FLOTTES

**Art. 20. — Règlement intérieur - Flottes.**

Le Conseil d'Administration est chargé d'établir le règlement intérieur de l'Association, prévoyant notamment la constitution de flottes de « Vauriens ».

## TITRE VII

# DISSOLUTION - LIQUIDATION

**Art. 21. — Dissolution - Liquidation.**

La dissolution de l'Association pourra être prononcée par une Assemblée générale extraordinaire.

Dans ce cas, les fonds en caisse seront affectés à un ou plusieurs prix, à un organisme ayant pour but le développement du yachting en France, reconnu d'utilité publique ou à une œuvre de bienfaisance maritime.

# Palmarès des Championnats Nationaux

## 1954 - BENODET

1<sup>er</sup> R. Garros-Jeannin  
2<sup>e</sup> J. Derkenne-Balsan  
3<sup>e</sup> P. Reynoard-Soyer

## 1955 - VILLENNES

1<sup>er</sup> Lebec-Dechaud  
2<sup>e</sup> Reville-Mme Reville  
3<sup>e</sup> J.-L. Bouyer-Mme Bouyer

## 1956 - MAUBUISSON

1<sup>er</sup> P. Brenot-P. Moret  
2<sup>e</sup> Yokel-G. Moret  
3<sup>e</sup> J.-L. Bouyer-Mme Bouyer

## 1957 - LYON

1<sup>er</sup> J.-L. Bouyer-Mme Bouyer  
2<sup>e</sup> P. Brenot-M. Yokel  
3<sup>e</sup> Moret-Letiniér

## 1958 - ST-PIERRE-DE-QUIBERON

1<sup>er</sup> Cornu-Pastier  
2<sup>e</sup> Gilbert-Mermet  
3<sup>e</sup> Dolle-Dolle

## 1959 - BENDOR

1<sup>er</sup> Paitre-Barbet  
2<sup>e</sup> M. et Mlle Jezequel  
3<sup>e</sup> Alain-Kerboal

## 1960 - EVIAN

1<sup>er</sup> Fabre-Bogoshian  
2<sup>e</sup> Bellaguet-Perronna  
3<sup>e</sup> Devillard Frères

## 1961 - ROYAN

1<sup>er</sup> Devillard-Devillard  
2<sup>e</sup> Floch et Mme  
3<sup>e</sup> Germain-Doucet

## 1962 - LYON

1<sup>er</sup> Devillard-Devillard  
2<sup>e</sup> Germain-Doucet  
3<sup>e</sup> Thierry-Bobin

## 1963 - MAUBUISSON

1<sup>er</sup> Germain-Rousseau  
2<sup>e</sup> Chaplain-Chaplain  
3<sup>e</sup> Agard-Montaigu

## 1964 - CARNAC

1<sup>er</sup> Quevarec et Mme  
2<sup>e</sup> Cohen et Mme  
3<sup>e</sup> Agard-Montaigu

## 1965 - CHERBOURG

1<sup>er</sup> Chaplain-Chaplain  
2<sup>e</sup> Alain-Flandrin  
3<sup>e</sup> Quevarec et Mme

## 1966 - BRAY-DUNES

1<sup>er</sup> Chaplain-Chaplain  
2<sup>e</sup> Quevarec et Mme  
3<sup>e</sup> Tervé-Tervé

## 1967 - MARTIGUES

1<sup>er</sup> de Cayeux-Azeau  
2<sup>e</sup> St-Blancat-Boisard  
3<sup>e</sup> Lauret et Mme

## 1968 - BLONVILLE

1<sup>er</sup> Le Mentec et Mme  
2<sup>e</sup> Quémeneur et Mme  
3<sup>e</sup> Quévarec et Mme

## 1969 - SAINT-PIERRE-QUIBERON

1<sup>er</sup> Quévarec et Mme  
2<sup>e</sup> St-Blancat-Mlle Boisard  
3<sup>e</sup> Lauret et Mme

# LE COMITE INTERNATIONAL DU VAURIEN

Les propriétaires de « Vauriens » sont groupés en Associations Nationales dont l'action est coordonnée par le Comité International du Vaurien.

Le Comité International du Vaurien est constitué par les représentants des Associations Nationales, l'architecte du « Vaurien », M. HERBULOT, et un Président élu par les représentants des Associations.

Le Comité International du Vaurien délibère sur toutes les questions concernant les règlements de la série « Internationale Vaurien », ainsi que sur celles concernant l'organisation du championnat du monde de la série. Il choisit en particulier un an à l'avance l'Association chargée d'organiser le championnat du monde et fixe les lieux et date de celui-ci sur proposition de l'Association organisatrice.

Le Comité International du Vaurien est assisté par une Commission technique qui peut être chargée par lui d'étudier les modifications éventuelles aux règles de la série.

Les Associations Internationales organisées et affiliées au Comité International du Vaurien en 1970 sont les suivantes :

## **Président :**

M. Ph. ROULET, Hôtel Baur au Lac, ZURICH (SUISSE) - Tél. : (051) 45-72-66.

M. J.-J. HERBULOT, 3, rue Andrieux, PARIS-8<sup>e</sup> - Tél. : 387-98-20.

M. R. SCHEUCH, Le Moulin de la Sambue, F-83 ST-ZACHARIE.

## **ASSOCIATIONS NATIONALES**

### **ALGERIE :**

Secrétaire : M. M. MOMPO, 8, rue Blaise-Pascal, ALGER.

### **ALLEMAGNE :**

Secrétaire : Mme EVERS, 777, Ueberlingen (Bodensee), Goldbachstr. 8, Tel : Ueberlingen 455.

### **BELGIQUE :**

Secrétaire : M. WALLON P., 2, rue Sar-Haut, REVES (Hainaut).

### **ESPAGNE :**

Secrétaire : M. Pedro PIPOU, Av. Réa-Argentina 267 2<sup>o</sup> 4 a, BARCELONA.

### **FRANCE :**

Secrétaire : M. MENARD, 3, square du Bel-Air, 91-VIRY-CHATILLON - Tél. : 905-16-29.

### **HOLLANDE :**

Secrétaire : Mme G.H. PANNEVIS VAN THIENEN, Mathenesserlan 268, 3 ROTTERDAM - Tel : 010-23-08-59.

### **ITALIE :**

Secrétaire : M. Paolo BARSÌ, Via Machiavelli 10 - 50100 FIRENZE.

### **LUXEMBOURG :**

Secrétaire : Mme ZIMMER, 6, bld Pierre-Dupont, LUXEMBOURG.



**MADAGASCAR :**

Secrétaire : M. Yvan CABANIS. B.P. 3274, TANANARIVE.

**PORTUGAL :**

Secrétaire : M. Rui MOREIRA, Apartado 61, S. Joao da Madeira, Telex 2611.

**SENEGAL :**

c/M. COBIAN Rocamart, chemin Bon Accueil, 34 - MONTPELLIER.

**SUISSE :**

Secrétaire : M. Alain RESSEGUIER, Route de Suisse 3, 1290 VERSOIX.

**TUNISIE :**

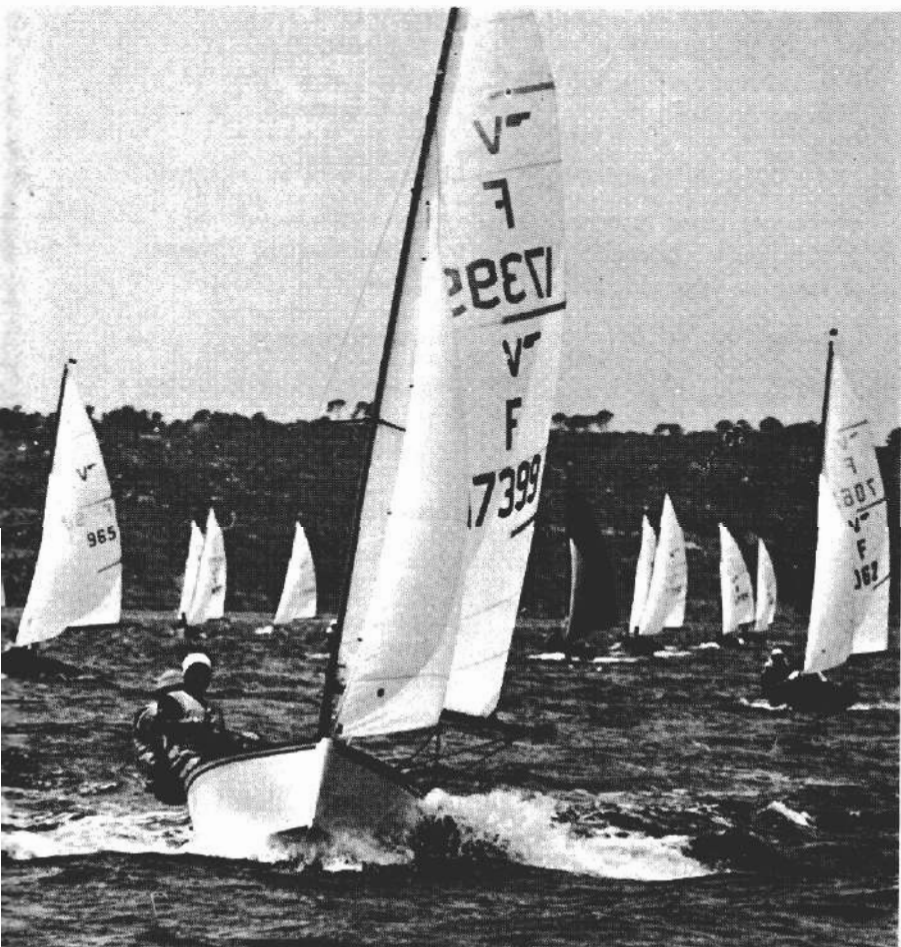
Secrétaire : M. Michel COUDERT, 38, avenue du 1<sup>er</sup>-Juin, TUNIS.

**MONACO :**

M. Guy DAUBY, Y. Club de Monaco.

**TCHECOSLOVAQUIE :**

M. Dusan VACULKA, E. Machové 32, BRNO 16.



## PALMARES DES CHAMPIONNATS DU MONDE

---

1960 - MORGES (Suisse)

- 1<sup>er</sup> Fabre (France)
- 2<sup>e</sup> Voisin (Suisse)
- 3<sup>e</sup> Neeser (Suisse)

1961 - OSTENDE (Belgique)

- 1<sup>er</sup> Maes-de Baen (Belgique)
- 2<sup>e</sup> Gubel-Gubel (Belgique)
- 3<sup>e</sup> Fehlmann-Fehlmann (Suisse)

1962 - ROYAN (France)

- 1<sup>er</sup> Fehlmann-Fehlmann (Suisse)
- 2<sup>e</sup> Gubel-Gubel (Belgique)
- 3<sup>e</sup> Voisin-Hug (Suisse)

1963 - ALKMAAR (Pays-Bas)

- 1<sup>er</sup> Maes-Tchartorysky (Belgique)
- 2<sup>e</sup> Henry-Henry (Pays-Bas)
- 3<sup>e</sup> Voisin-Tharin (Suisse)

1964 - PALAMOS (Espagne)

- 1<sup>er</sup> Quévarec-Quévarec (France)
- 2<sup>e</sup> Voisin-Hug (Suisse)
- 3<sup>e</sup> Neeser-Neeser (Suisse)

1965 - CARNAC (France)

- 1<sup>er</sup> Quévarec-Quévarec (France)
- 2<sup>e</sup> Conan-Cloarec (France)
- 3<sup>e</sup> Van Noort-Delange (Pays-Bas)

1966 - ORBETELLO (Italie)

- 1<sup>er</sup> Gavazzi-Gavazzi (Italie)
- 2<sup>e</sup> Wissard-Mounoud (Suisse)
- 3<sup>e</sup> Kessler-Ischer (Suisse)

1967 - RADOLFZELL (Allemagne)

- 1<sup>er</sup> Behrens-Behrens (Allemagne)
- 2<sup>e</sup> Thierry-Bobin (France)
- 3<sup>e</sup> l'nt.Veld-l'nt.Veld (Pays-Bas)

1968 - VILASAR DE MAR (Espagne)

- 1<sup>er</sup> Quévarec et Mme (France)
- 2<sup>e</sup> Deboudé-Heky (France)
- 3<sup>e</sup> St-Blancat-Boisard (France)

1969 - NEUCHATEL (Suisse)

- 1<sup>er</sup> Quévarec et Mme (France)
- 2<sup>e</sup> Meyer-Van Oeveren (Hollande)
- 3<sup>e</sup> Gavazzi-Gavazzi (Italie)

**NOTA.** — 1960 et 1961 étaient des Championnats d'Europe.

## LA CAPE EN VAURIEN

Il est très utile de savoir prendre la cape sur un dériveur, cela vous permettra de vous reposer, de réduire votre voilure, si vous vous êtes laissés surprendre par le temps, d'effectuer une réparation, etc. Vous avez intérêt à vous y entraîner par beau temps au début, puis par des vents de plus en plus forts.

Lorsque votre bateau est en cape (on devrait plus exactement dire « en panne »), l'orientation des voiles : foc bordé à contre, voile choquée en grand, est telle que leurs effets propulsifs s'annulent (croquis 1 et 2). Selon la position de la barre la route sur l'eau est plus ou moins écartée du lit du vent, ce qui nous a conduits à distinguer la cape normale où le bateau se déplace au minimum sur l'eau (barre poussée sous le vent) (croquis 1) et la cape courante, allure où le bateau fait route vers l'avant (croquis 2). Nous verrons plus loin le parti que l'on peut tirer de cette aptitude.

## COMMENT SE METTRE EN CAPE ?

Sur le croquis 3, nous vous proposons la méthode que nous considérons comme la plus sûre.

Le bateau est au près, le barreur choque sa grande écoute en abattant et laisse battre sa grand'voile pour perdre de la vitesse. L'équipier passe alors en force mais sans brutalité le foc à contre : le bateau est en cape courante. Le barreur pousse sa barre sous le vent : le bateau est en cape normale.

On peut employer d'autres méthodes : par exemple lancer dans le vent pour aider l'équipier à passer le foc, ce qui est délicat, ou virer vent devant en laissant le foc à contre, ce qui peut se terminer par un chavirage si le vent est vraiment fort !

## COMMENT MANŒVRER EN RESTANT A LA CAPE ?

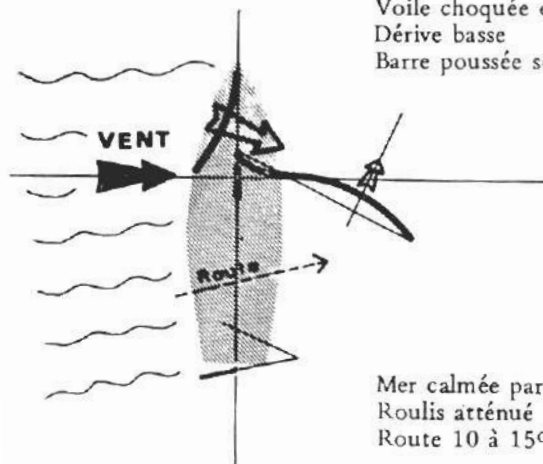
Croquis 4 et 5 : selon la position de la barre, on peut contrôler sa dérive dans un secteur compris en 10° et 60° (approximativement) du vent, ce qui permet d'éviter un obstacle.

Pour plus ample information se reporter au n° 8 du bulletin de l'Asvaurien.

J. Bouchard.

### 1 - CAPE NORMALE

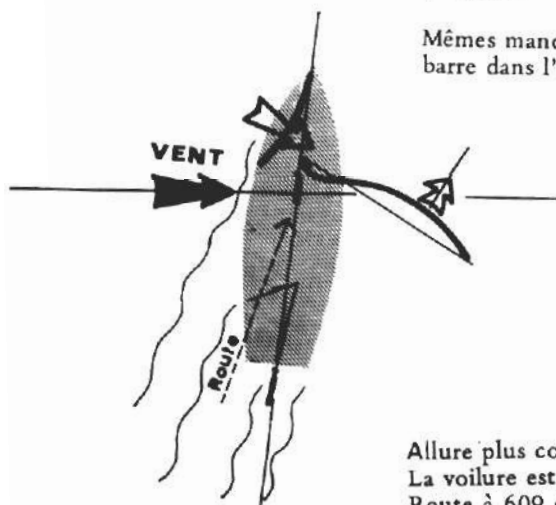
Foc bordé à contre  
Voile choquée en grand  
Dérive basse  
Barre poussée sous le vent



Mer calmée par le remous  
Roulis atténué  
Route 10 à 15° du vent

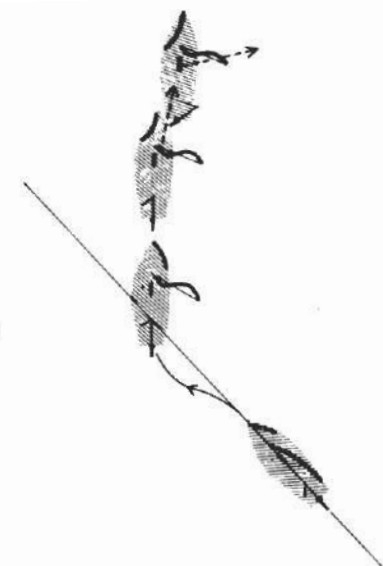
### 2 - CAPE COURANTE

Mêmes manoeuvres sauf  
barre dans l'axe.



Allure plus confortable  
La voilure est plus appuyée  
Route à 60° environ du vent.

**VENT**



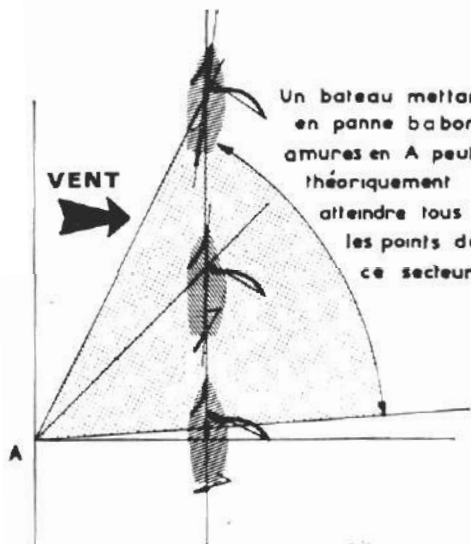
**PRISE DE CAPE**

Croquis 3

**VENT**

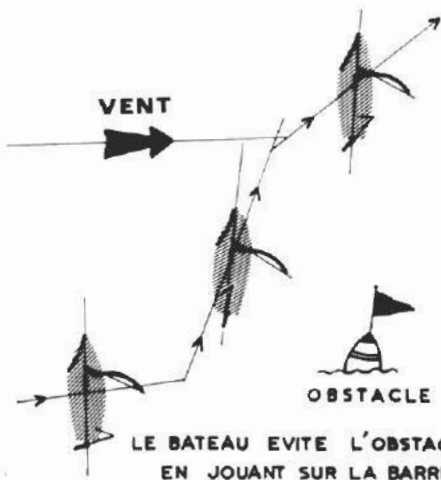


Un bateau mettant  
en panne babord  
amures en A peut  
théoriquement  
attendre tous  
les points de  
ce secteur



Croquis 4

**VENT**



**OBSTACLE**

**LE BATEAU EVITE L'OBSTACLE  
EN JOUANT SUR LA BARRE**

Croquis 5

# RÉGLAGES

## LES QUETES

Procéder d'abord au pré-réglage et vérifier :

1) La distance A entre la face AR du tableau AR et le centre de l'œil de la ferrure d'étau. Elle doit être comprise d'après les règles de jauge entre 3,880 m et 3,920 m. Fixer votre ferrure d'étau afin d'avoir la distance maximum soit  $A = 3,920$  m.

2) La distance B entre la face AR du tableau AR et l'avant de l'encoche du banc de mât. Elle doit être comprise d'après les règles de jauge entre 2,705 m et 2,735 m. Découper l'encoche si nécessaire pour avoir le maximum, soit  $B = 2,735$  m.

La quête AV de 3° à 4° utilisée par Quévarec, champion du monde en 1964, 1965, 1968 et 1969, semble plus intéressante pour les parcours où dominent les allures portantes, les démarrages fréquents (rivière) et le petit temps.

La quête AR de 3° à 4°, utilisée par Chaplain, champion de France 1965 et 1966, est meilleure aux allures de près, par vent établi et régulier et par vent fort.

Les réglages utilisés pour les 2 quêtes sont les suivants :

1) Quête AV.

a) Mettre le pied du mât en place dans son emplanture pour avoir une distance C entre la face AV du pied de mât et la face extérieure AV du puits de dérive égale à 24 cm, donc  $C = 24$  cm.

b) Régler les manilles sur les haubans et sur l'étau pour avoir une distance D — entre la face AR du tableau AR et la partie inférieure de la bande noire de tête de mât — égale à 6,310 m. Cette mesure est à prendre avec un décimètre, l'étau étant tendu. Donc  $D = 6,310$  m.

2) Quête AR.

a)  $C = 0,290$  m.

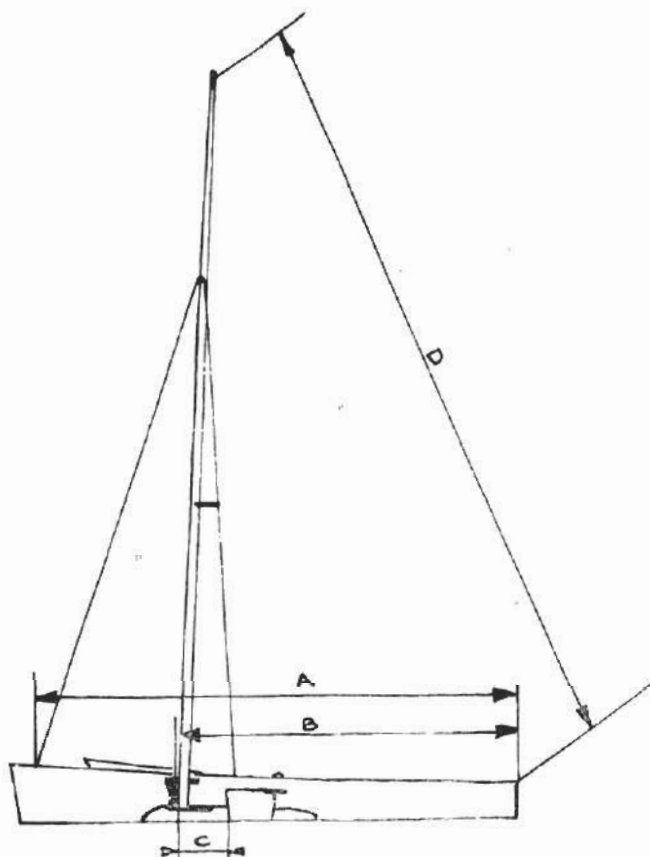
b)  $D = 6,070$  m.

---

**LA POLICE-GROUPE DE L'ASVAURIEN est la formule la moins onéreuse pour vous garantir contre tous les accidents. (Imprimés à demander au Secrétariat contre une enveloppe timbrée.)**

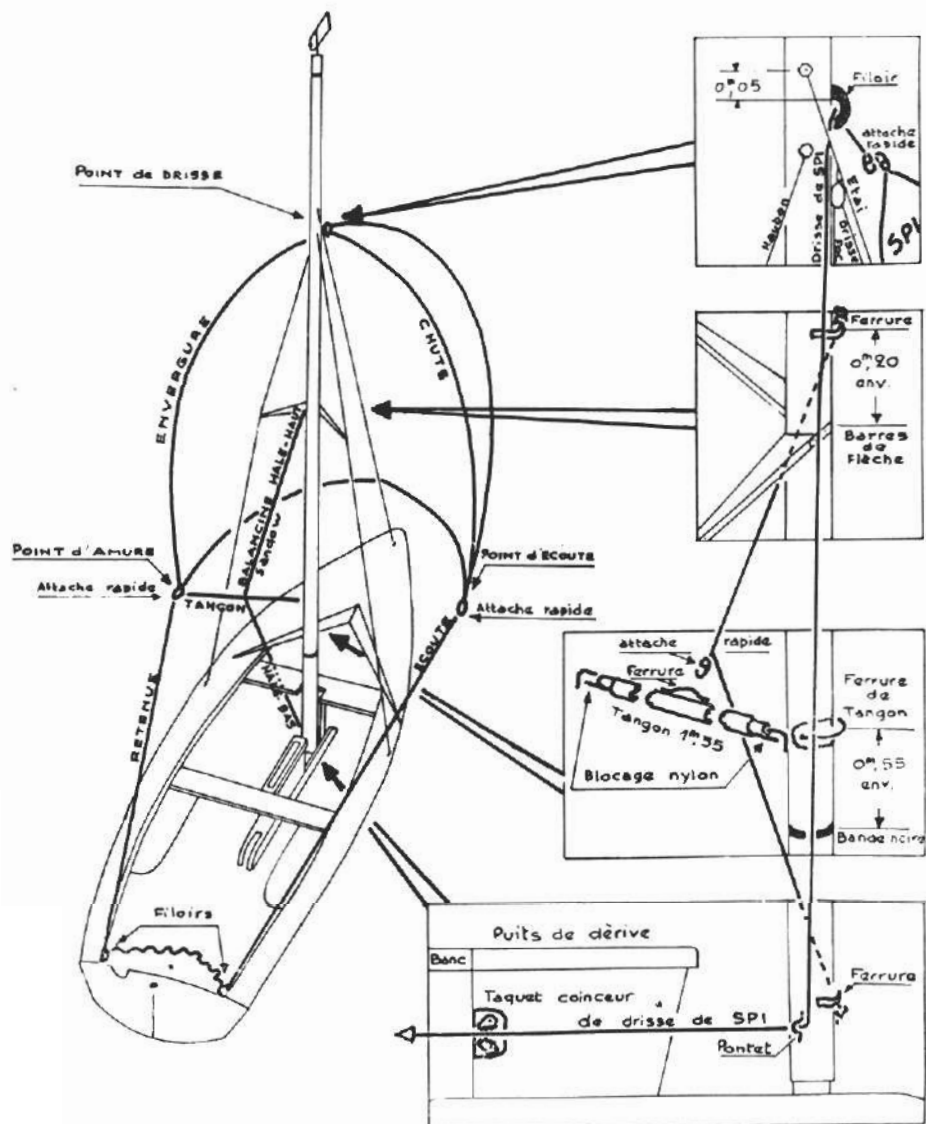
Ces pré-réglages sont le résultat d'observation et de mesures sur les bateaux des meilleurs barreaux de notre Série. Ils n'ont aucune valeur absolue et si d'autres « Vauriens » vont plus vite que vous, il faudra regarder le réglage des voiles, du hale-bas, etc.

L. OGER



N.D.L.R. — Cet article paru dans le n° 2 de V.I. nous est souvent réclamé. Le n° 2 étant épuisé, nous pensons donner satisfaction aux nombreux Vauriennistes qui le demandent, en le réimprimant.

# Le Spinnaker



Un taquet coinçeur et un pontet sont autorisés pour le réglage du système balancine-hale-bas.



Architecte : J.-J. HERBULOT

Il est rappelé que ces plans sont la propriété de l'architecte et ne peuvent être utilisés sans son accord : a) La construction du Vaurien est réservée aux chantiers agréés par l'Association des Propriétaires de Vauriens-Asvauriens ; b) La construction amateur est interdite.

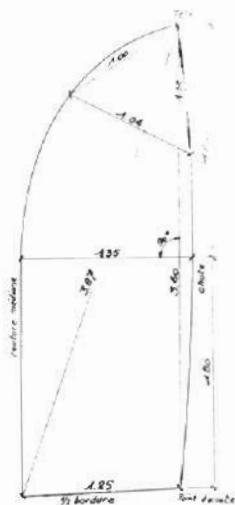
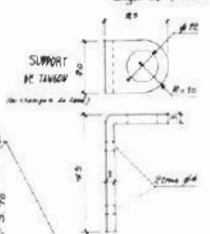
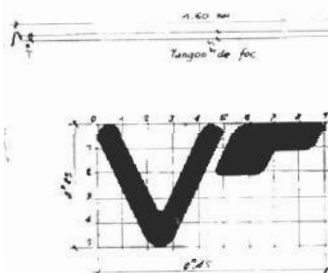
"VAURIEN"

VOILURE  
échelle: 0<sup>m</sup>05/p<sup>m</sup>

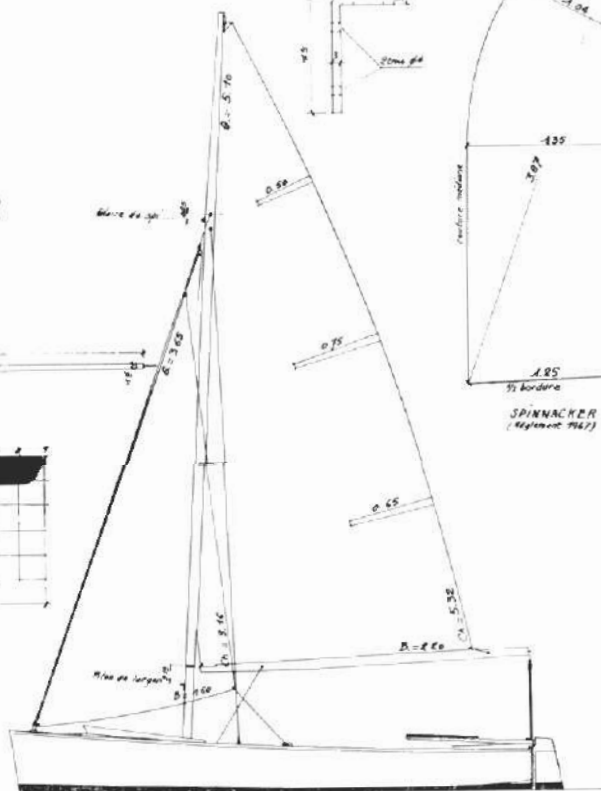
3

*J.J. Herbulot*

Grand voile 5<sup>m</sup> 60  
Foc 2<sup>m</sup> 50  
Surface totale: 8<sup>m</sup> 10



SPINNACHER  
(Règlement 1967)



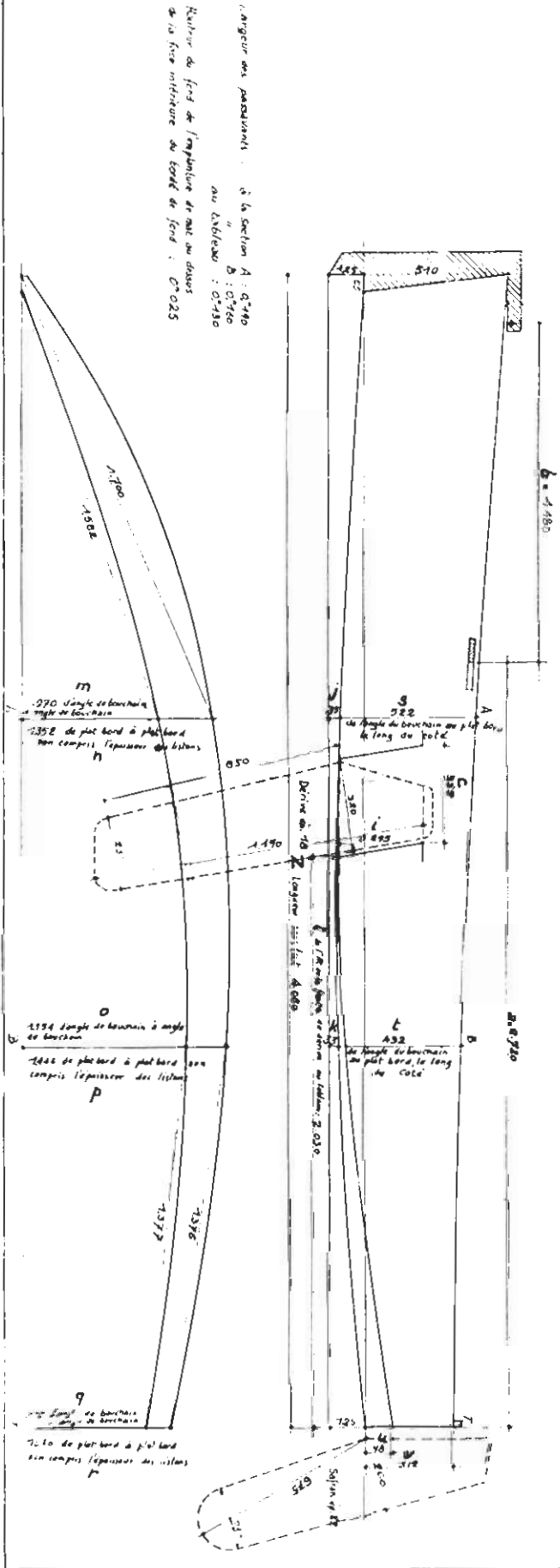




# SCHEMA DES MESURES DE CONTROLE DE LA COQUE

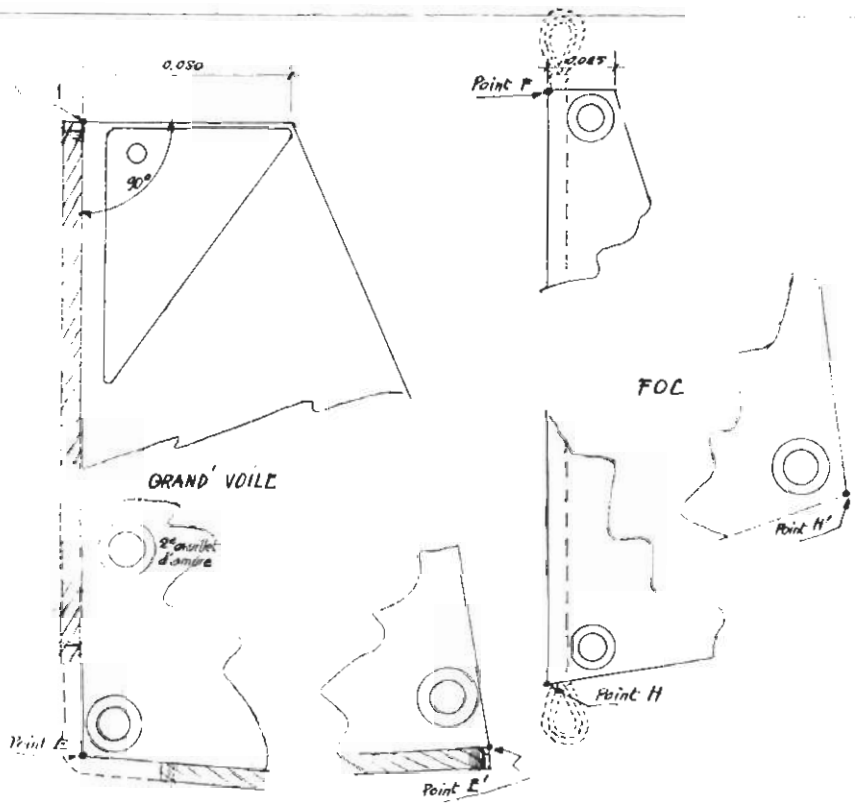
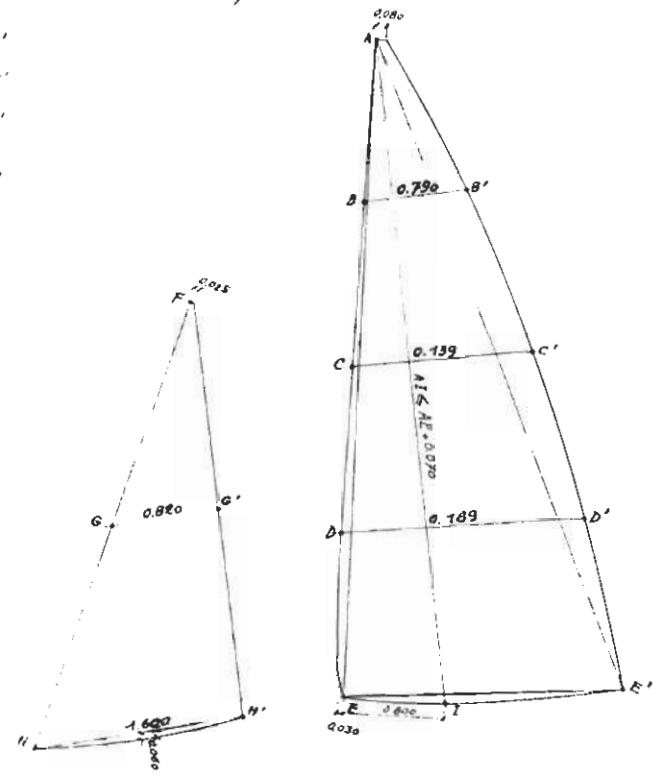
LES COTES SONT DONNEES EN MILLIMETRES

14 "VAURIEN"



PLANS DE COUPE ET DE PROFIL  
 (du côté convenant à la ligne de l'axe de 3  
 et le rayonnement spécial de l'axe de 3 (1000))

- AC = CE
- AC' = C'E'
- AD = DE
- AD' = D'E'
- CG = GE
- CG' = G'E'
- FG = FH
- FG' = F'H'



Les Associations n'ont pour vivre que le produit des cotisations. La nôtre n'échappe pas à la règle. Malheureusement de nombreux Vauriennistes, par ignorance ou négligence, d'autres parce qu'ils ont changé de domicile ou acheté un bateau d'occasion, ne sont pas adhérents à l'ASVAURIEN. Nous avons tous mission de ramener « ces brebis égarées dans la bergerie ». Faites connaître l'ASVAURIEN, nous serons d'autant plus forts que nous aurons des moyens financiers importants et un grand nombre d'adhérents.

La propagande, la publicité c'est vous qui devez la faire et même si vous ne recrutez qu'un Vaurienniste, vous aurez rempli votre rôle de MEMBRE ACTIF.

**AS VAURIEN**  
**CCP 14 816-25 Paris**

Les réserves de flottabilité (360 litres) sont obligatoires. Convenablement fixées et gonflées elles permettent de redresser facilement un bateau chaviré. Elles ne sont pas coûteuses et à l'usage, elles permettent d'économiser un matériel précieux, qui souffre toujours d'un remorquage plus ou moins bien fait, mais toujours peu glorieux, de toute façon la sécurité n'a pas de prix.

Un Comité de Course doit vous interdire le départ d'une régates si votre bateau en est démuné.