

Pour  
aller  
plus vite  
en

# Vaurien

Le Vaurien est entré cette saison dans sa quatorzième année et, depuis son apparition sur les plans d'eau, sa conception originale est restée sensiblement la même, conférant à la série une monotypie rigoureuse. Dériveur d'initiation, le Vaurien a largement rempli la mission que lui destinait J.-J. Herbulot. Son prix modique a surtout permis d'amener à la voile des milliers de pratiquants. C'est là un fait bien établi : ce modeste mais fidèle serviteur de notre sport a conquis par-là ses lettres de noblesse. Mais il est aussi un intéressant dériveur de régate du fait même de son importante diffusion. Les lignes qui suivent sont particulièrement destinées à ceux qui veulent se lancer dans la compétition.

## Etablissez correctement votre mât

L'emplacement destiné à l'emplanture sur la quille étant fixe, la position du mât par rapport à la verticale sera déterminée par la longueur des haubans et de l'étai. Veillez à ce qu'il ait une légère inclinaison sur l'arrière (quête), lorsque les haubans sont bien tendus. Vous obtiendrez ainsi un meilleur rendement de vos plans de voilure et également, ce qui n'est pas négligeable, une allure plus élégante de votre voilier. Vous avez certainement été frappé par le manque d'esthétique d'un voilier dont le mât est basculé sur l'avant.

## Régalez avec précision la tension des ralingues

Tout d'abord, et quelle que soit la force du vent, l'envergure du foc sera toujours bien tendue. Etarquez donc la drisse de cette voile d'avant avec beaucoup de soin et ne vous occupez pas de la tension de l'étai. Celui-ci doit être relâché et il n'est pas non plus nécessaire de se servir des mousquetons, sauf si l'envergure du foc n'est pas constituée par un câble d'acier, auquel cas elle s'allonge à la demande. C'est malheureusement le cas de la plupart des focs livrés actuellement. Nous ne pouvons que le déplorer et cela dénote, de la part de tels fabricants, une ignorance totale quant au réglage d'un voilier.

Si la brise est légère, envergure (mât) et bordure (bôme) de la grand-voile auront une tension faible, procurant ainsi un maximum de creux. Par fort vent, ces deux ralingues seront fortement tendues, et vous rechercherez une tension intermédiaire pour des vents « médium ». (Photo n° 2.)

## Servez vous du halebas de bôme

Si son rôle est négligeable lorsque la brise est faible, son action devient primordiale dès que les conditions de vent sont difficiles. En maintenant la bôme en position basse, il contribue à l'aplatissement de la grand-voile et permet de filer de l'écoute dans les risées sans risque de voir la grand-voile se déformer brutalement. Lors de l'empannage il évitera à la grand-voile de se mettre en « S ». (Photo n° 3.)

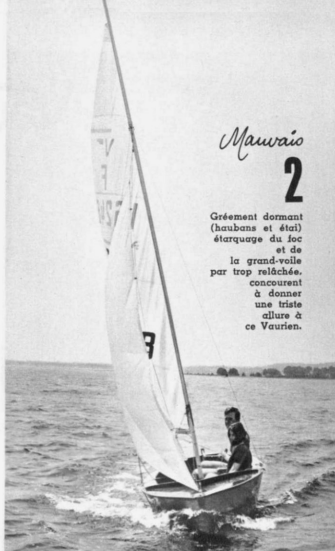
## « Positionnez » votre plan de dérive

Pour serrer le vent, la dérive sera abaissée au maximum, mais si dans la brise assez fraîche, votre Vaurien loffe exagérément et

Mauvais

2

Grément dormant  
(haubans et étai)  
étarquage du foc  
et de  
la grand-voile  
par trop relâché.  
concourent  
à donner  
une triste  
allure à  
ce Vaurien.



3

Empannage  
« chinois ».

Mauvais



Pour  
aller  
plus vite  
en

# Vaurien

**4**

Rappel  
insuffisant :  
gîte  
exagérée.

*Mauvais*



**5**

Trop  
de poids  
au vent :  
contre-gîte.

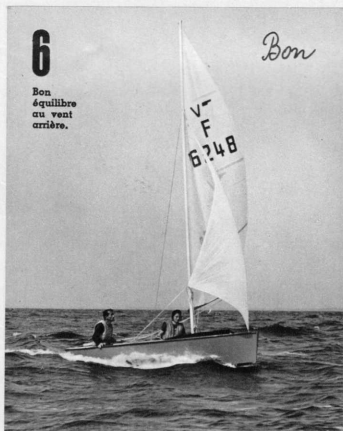
*Mauvais*



**6**

Bon  
équilibre  
au vent  
arrière.

*Bon*



**7**

Faute  
à éviter :  
contre-gîte  
et  
oscillation.

*Mauvais*



se couche dans la risée, vous obtiendrez une meilleure marche en relevant légèrement votre plan de dérive.

Aux allures portantes, et plus particulièrement au large, vous diminuerez la surface immergée de la dérive pour la supprimer complètement au vent arrière. Sauf si le vent est très violent, auquel cas il est nécessaire, pour obtenir une bonne stabilité du bateau, de conserver une certaine immersion du plan de dérive. Toutefois, le système sabre du Vaurien, dans sa simplicité, procure des inconvénients qui peuvent se transformer rapidement en catastrophe. En effet, si le plan de dérive est trop relevé, la partie supérieure peut dès lors entrer en contact avec le halebas de bôme et, lors d'un empannage, arrêter le passage de celle-ci avec un chavirage pour conclusion logique ! C'est donc là un point à surveiller attentivement.

### Surveillez les assiettes latérale et longitudinale

Du fait de ses formes (construction à bouchains), le Vaurien demande, au près, à être laissé légèrement gité afin que le bouchain sous le vent trouve appui dans l'élément liquide et facilite ainsi la remontée dans le vent. Evitez d'exagérer cette gîte, situation qui conduirait le bateau à un déséquilibre néfaste. Naviguer à la contre-gîte sera également désastreux : le Vaurien tendant à abattre exagérément (Photos 4 et 5). Par contre, aux allures portantes et plus particulièrement dans la brise, vous devrez vous efforcer de maintenir le bateau le plus à plat possible et, notamment au vent arrière, éviter les balancements et les coups de contre-gîte (Photos nos 6 et 7). Voilier à fond plat, le Vaurien a tendance à traîner de l'eau et accepte fort mal un équipage trop lourd.

Veillez au sillage et, dès qu'apparaissent des bouillonnements au niveau du tableau arrière, déplacez-vous vers l'avant, sans toutefois faire « enfourner » l'étrave de façon exagérée. Au-dessus de 120 kg d'équipage, l'assiette longitudinale du Vaurien reste délicate à trouver (Photos nos 8 et 9). La répartition des poids, et par conséquent le placement respectif de chacun des équipiers, est de première importance (photo n° 1). Des sangles de rappel, placées judicieusement et réglées en fonction de la taille de l'équipage, contribueront à résoudre efficacement ce délicat problème (photo n° 10).

### « Travaillez » sans arrêt vos écoute

Foc. — Au près, légère tension dans les « petits airs », forte tension dans la brise. Dans un vent médium avec risées, vous borderez dans la risée et choquerez légèrement lorsque celle-ci sera passée. Au large, l'équipier surveillera attentivement l'envergure et s'appliquera à maintenir le bord d'attaque toujours à la limite du fauchement. Dans la risée, et si le bateau tend à loffer, il actionnera l'écoute en un mouvement répété, border, choquer (Pumping) qui aura pour effet de soulever légèrement l'étrave, tout en faisant abattre. Au vent arrière et grand-large, le foc sera tangonné.

Grand-voile. — Au près, par faible brise et vent médium, même réglage que pour le foc. Par contre, dans un vent assez frais, il sera nécessaire de choquer, pour éviter une forte gîte. C'est alors que le halebas, fortement tendu, comme il est dit plus haut, jouera un grand rôle.

Au large, l'écoute choquée donnera un grand débattement latéral du plan de grand-voile, qui sera nécessairement amplifié au contact de la risée, afin de garder le bateau très à plat sur l'eau et augmenter la vitesse (angle d'incidence). Au vent arrière vous choquerez votre écoute, jusqu'à ce que la bôme vienne au contact du hauban sous le vent.

### Utilisez votre gouvernail avec douceur

Il est là pour aider à la manœuvre de votre Vaurien et il ne faut pas, sauf cas exceptionnel, brutaliser votre barre.

Au près, dans la risée il vous aidera à serrer mieux le vent en poussant légèrement la barre dessous.

Au large, il accompagnera l'abattée dans la risée, puis l'auloffée, dès que le vent fait failit.

Au vent arrière, il vous permettra de négocier les vagues et d'éviter les embarquées néfastes.

Quelle que soit la force du vent, un virement de bord correct et rapide se fera en choquant le foc et en gardant la grand-voile bordée jusqu'au moment du passage dans le lit du vent, et non en choquant la grande écoute et en poussant violemment la barre sous le vent.

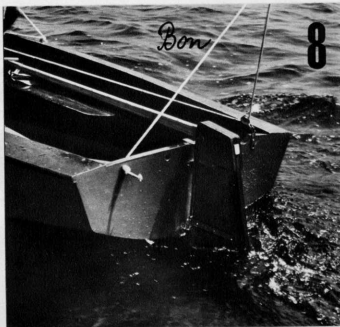
Pour l'empannage, après être venu plein vent arrière, vous « embraquerez » de l'écoute jusqu'à ce que la bôme forme un angle d'environ 50° avec l'axe du bateau, puis un léger coup de barre tout vent, faisant abattre, permettra à la bôme de passer sur l'autre amure (aidée toutefois par l'équipier). Les déplacements latéraux de l'équipage (rappel), destinés à maintenir le bateau toujours très à plat, seront garants de votre sécurité.

Nous terminerons en vous rappelant ces principes essentiels concourant au fonctionnement optimum d'un dériveur :

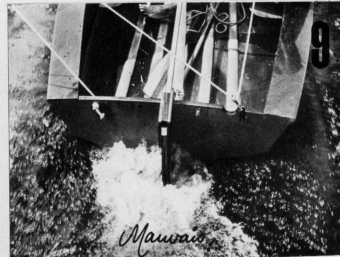
Au près, loffez dans la risée pour gagner au vent.

Au large, abattez dans la risée pour augmenter la vitesse. Vitesse que vous maintiendrez en loffant légèrement dès que la risée sera passée.

Yves-Louis PINAUD  
(Photos de l'auteur)



Bonne assiette longitudinale.



Bateau trop chargé à l'arrière.



Avec des sangles judicieusement placées et correctement réglées, cet équipage fournirait un rappel tout aussi efficace, beaucoup moins fatiguant et certainement plus esthétique.

# 1

Excellente  
assiette latérale  
et  
longitudinale  
réalisée,  
il est vrai  
grâce  
aux « affinités »  
de cet  
équipage mixte.

*Bon*

