

LE VAURIEN

Les informations sur le yachting léger que nous avons publiées dans nos derniers numéros, ayant retenu l'attention d'un grand nombre de nos lecteurs, nous avons résolu de faire un pas en avant et de présenter une fois par mois une étude détaillée sur les bateaux pouvant intéresser un large public. Nous n'avons pas voulu pour l'instant créer un nouveau « banc d'essai » dont la formule demande à être longuement étudiée avant toute publication. Aujourd'hui, il s'agit plus simplement de détailler un type de bateau afin de renseigner chacun le plus exactement possible sur ses possibilités et ses caractéristiques. Et si la saison peut paraître mal choisie pour parler de bateaux, nous répondrons que c'est maintenant qu'il faut passer commande si l'on veut être livré au printemps.

Pour notre première étude, nous avons choisi le « Vaurien ». En raison de la très grande diffusion de ce modèle, il n'est guère possible d'en préciser les zones principales d'activité : on le rencontre à peu près partout en France; la flotte la plus importante est celle du Cercle de la Voile de Lyon avec 63 unités, plus 15 autres en commande. C'est en 1952 que le « Vaurien » fut dessiné par l'architecte naval Jean-Jacques Herbulot, à la demande du Centre Nautique des Glénan qui recherchait un petit voilier à deux équipiers pour ses élèves. Ce bateau devait présenter les qualités suivantes : prix de revient peu élevé, léger (afin de faciliter toutes les manipulations) et enfin stabilité puisqu'il était destiné à être mis entre les mains de débutants. Les premières unités construites donnèrent satisfaction et le succès du « Vaurien » déborda vite les frontières des Glénan. Aujourd'hui, il existe en France plus de 1200 « Vaurien » et la Belgique ainsi que la Suisse commencent à en acquérir.

Le « Vaurien » est à la fois un bateau-école, un voilier de compétition et un engin de promenade. Il est un bateau-école parce qu'il est aisé à manier et qu'il peut être réparé facilement et à peu de frais en cas d'avarie. Il est un voilier de régates parce qu'il est monotype — tous les bateaux existants sont soumis aux mêmes règles de construction — et que sa grande diffusion facilite l'organisation de compétitions par les clubs. Enfin, on peut le considérer comme un bateau de promenade, en raison de son habitabilité et de sa stabilité. Il peut être utilisé aussi bien en eau douce qu'en mer — dans des eaux abritées, évidemment — et c'est d'ailleurs dans ces dernières conditions qu'il est sans doute le plus agréable. En effet, le « Vaurien » n'étant pas un racer cent pour cent, n'est pas très volé — 8 m² pour un poids minimum de 85 kg — et il lui faut une brise bien établie pour lui permettre de prendre toute sa vitesse et de révéler pleinement ses possibilités. Des centaines de bateaux évoluent cependant en rivière mais les petites brises folles qui sont souvent



l'apanage de ce genre de plan d'eau le rendent lent et relativement peu évolutif. En mer, le « Vaurien » est à l'aise dans les lames, mais le dessin de sa coque (conçue pour l'économie), fait qu'il embarque aisément les embruns. Il est donc préférable de prévoir à bord un dispositif permettant l'évacuation de l'eau embarquée (éponge, écope venturi, etc.). Le bateau ne possède malheureusement pas de saisons étanches. La simplicité de sa conception s'accommodait évidemment mal d'un semblable dispositif et il est plus simplement conseillé aux pratiquants du « Vaurien » de fixer sous le pontage avant et sous les bancs latéraux trois grosses chambres

à air soigneusement vérifiées avant gonflage. Moyennant cette précaution, le bateau est rigoureusement insubmersible. Pour les sportifs, le « Vaurien » peut également être utilisé en « solitaire », c'est-à-dire le barreur s'occupant seul de la manœuvre de la grand-voile et du foc. Cet exercice réclame un entraînement technique et physique assez poussé, mais il permet d'atteindre des vitesses auxquelles ne peut prétendre un « Vaurien » en double. En particulier, il devient possible de « planer »,

à l'air soigneusement vérifiées avant gonflage. Moyennant cette précaution, le bateau est rigoureusement insubmersible. Pour les sportifs, le « Vaurien » peut également être utilisé en « solitaire », c'est-à-dire le barreur s'occupant seul de la manœuvre de la grand-voile et du foc. Cet exercice réclame un entraînement technique et physique assez poussé, mais il permet d'atteindre des vitesses auxquelles ne peut prétendre un « Vaurien » en double. En particulier, il devient possible de « planer »,

c'est-à-dire de déjauger l'avant du bateau qui, l'étrave hors de l'eau, prend des allures de canot automobile. Pour les promeneurs et les pêcheurs, le « Vaurien » peut également être muni d'un petit moteur hors-bord de 1 CV, fixé sur le tableau arrière. Comme tous les bateaux construits en contre-plaqué, le « Vaurien » ne doit pas être laissé à l'eau en permanence, afin d'éviter toute détérioration prématurée. Le bateau, pesant 85 kg, peut être mané par deux hommes. Dans la plupart des cas, il est inutile de prévoir une remorque, car un très grand nombre de propriétaires de « Vaurien » transportent leur bateau sur le toit de leur voiture, même lorsqu'il s'agit d'une 4 CV Renault.

a une hauteur de 1,19 m à partir du sommet du puits de dérive. Cette dérive est simplement coulissante, c'est-à-dire que, posée dans le bateau à l'échouage, on la place à la main dans le puits dès que la profondeur d'eau est suffisante pour la faire coulisser vers le bas, afin d'assurer sa mise en place. Ce système est évidemment plus primitif que les dérives s'escamotant dans le puits par rotation, mais il autorise un puits de dimensions très réduites et une construction économique.

1. - COQUE.
Le « Vaurien » est un sharpie, c'est-à-dire que sa coque comporte un fond plat relié aux flancs par deux angles vifs. Cette formule permet une construction en série simple et économique et ne sous-entend pas obligatoirement des performances plus faibles qu'avec une coque en formes. La coque est réalisée en contre-plaqué de 6 mm, 3 ou 5 plis collé et cloué et est construite sur moule, sans membrures. Ce contre-plaqué est d'une qualité prévue spécialement pour la construction navale, en acajou. Les collages sont effectués à l'aide d'un produit spécial insoluble dans l'eau et impu-trescible, tandis que le clouage est en acier galvanisé. Selon les désirs de chacun, la coque peut être livrée peinte ou vernie. La peinture peut également être appliquée sur demande par l'acheteur, si celui-ci désire un état de surface particulièrement soigné. Ce détail est important en régate.

2. - DERIVE.
La dérive est en acajou et

3. - SAFRAN.
Le safran est également en acajou. Il n'est pas rabattable vers le haut, ce qui interdit son montage à l'échouage et nécessite l'usage d'un aviron quelconque en guise de gouvernail pour le départ d'une plage. Il se fixe aisément de l'intérieur du bateau. Contre supplément, il est possible d'obtenir un safran relevable, qui demande à être bien réglé, afin qu'il ne se relève pas involontairement. La barre est en frêne et comporte un « stick » orientable permettant d'assurer la manœuvre lorsque le corps du barreur est penché vers l'extérieur.

4. - MAT.
Suivant les constructeurs, le mat est en sapin du Nord, en épicéa ou en spruce. La hauteur de ce mat est de 5,1 m et il est fixé à l'ensemble par un logement situé au fond de la coque et un étravail placé au niveau du pontage avant. Il est soutenu par un étai avant et deux haubans avec barres de flèches.

5. - BOME.
La bôme est réalisée dans les mêmes matériaux que le mat. Sa longueur est de 2,2 m. Elle est fixée au mat par l'intermédiaire d'un système à rouleau, qui permet de la faire pivoter autour de son axe afin d'enrouler la grand-voile, ce qui diminue sa surface en cas de grand vent.

6. - GREEMENT.
L'étai avant et les deux haubans sont en acier galvanisé de 3 mm. Les drisses de foc et de grand-voile sont en acier galvanisé souple de 2,5 mm et chanvre ou sisal de 6 mm. Les écoutes sont en coton de 8 mm. En supplément, l'acier galvanisé peut être remplacé par de l'acier inoxydable et, en cas d'usage intensif, il n'est pas inutile de prévoir cette dépense supplémentaire. Il est également possible de monter des écoutes en nylon, plus souples et plus résistantes.

7. - VOILURE.
La voilure de tous les « Vaurien » est obligatoirement réalisée par un unique voilier agréé par l'Association



Prix en France : 70.000 F. F.
Prix en Belgique : 9.500 F. B. environ
Prix en Suisse : 950 F. S. environ

CONSTRUCTEURS

- AGENCE NAUTIQUE DU NORD :** Quai Jean-Bart Le Touquet (P.-de-C.).
- BESNARD :** 16, rue de Paris, Maisons-Laffitte (S.-et-O.).
- BONNIN :** 47, bd Chanzy, Arcachon (Gironde).
- CRAFF :** Allée de Kermor, Bénodet (Finistère).
- CHAPRON :** Quai de la Tournette, Anney (Haute-Savoie).
- DIDIER :** Rue des Jardins, Bandol (Var).
- JOUET :** Quai de Seine, Sartrouville (S.-et-O.).
- METGE ET PAUL :** Rue du Général Gallieni, La Maladrerie-Caen (Calvados).
- PEGER :** 135, rue Haute-de-Reculée, Angers (M.-et-L.).
- CONSTRUCTIONS NAVALES DE MEULAN :** 52, av. des Champs-Élysées, Paris-8^e, ou 30, boulevard Thiers, Meulan (S.-et-O.).
- MONTBAILLARD :** 45, rue A-Guilman, Boulogne-sur-Mer (P.-de-C.).
- LE CHEVRETEL :** Quai Surcouf, La Goulette (Tunisie).
- AZEMA :** Rue Barrat-La Vigie - St - Eugène (Alger).
- Voilier.**
- LE ROSE :** Avenue du Docteur Pierre Nicolas, Concarneau (Fin.).
- POUR RENSEIGNEMENTS ET COMMUNDES, ECRIRE :**
- CIDEVYV,** 12, rue Singer, Paris-16^e.

des Propriétaires de « Vaurien ». Le tissu est un coton Jumel traité de couleur blanche, des teintes différentes pouvant être acquises contre supplément. Le nylon et le dacron sont strictement interdits en régates afin de conserver au bateau un caractère économique. Le foc a une surface de 2,5 m², tandis que la grand-voile offre une surface de 5,6 m², soit au total 8,1 m². La grand-voile est équipée de trois lattes destinées à assurer sa rigidité et mesurant respectivement 0,5 m, 0,65 m et 0,75 m. On peut également monter contre supplément un spinnaker — voile-balloon de vent arrière — de 6,4 m² taillé dans un coton de 90 g au m² ou dans un tissu synthétique. Le spinnaker est cependant rigoureusement interdit dans les régates officielles et ne peut servir qu'à l'entraînement.

Fait important à signaler, le total des aménagements ou de l'équipement embarqué, montés sur un « Vaurien » ne peut dépasser 10 000 francs et, pour participer à des régates officielles, chaque concurrent doit attester sur l'honneur que le coût des suppléments ajoutés sur son bateau ne dépasse pas cette somme. C'est toujours afin de conserver à la série du « Vaurien » son caractère populaire que cette sympathique décision a été prise. Il est évident qu'étant donné sa conception même, le « Vaurien » peut être critiqué sur plusieurs points. Les propriétaires se sont quelquefois plaints de la coupe de leurs voiles ; des bateaux ont été livrés avec des plaques de contre-plaqué de teintes différentes, ce qui n'est guère joli lorsque la coque est vernie ; la manœuvre de la dérive et du safran lorsque l'on part d'une plage peut sembler fastidieuse ; enfin, la qualité du grément en acier galvanisé n'a pas toujours été d'une homogénéité

totale et certains constructeurs ont apporté un soin mitigé à la construction de ce bateau « bon marché ». Il convient donc que l'architecte et ses représentants exercent une surveillance constante sur les chantiers constructeurs. Mais, à l'heure présente, le « bilan » du « Vaurien » est cependant nettement positif car, pour son prix, il peut procurer bien des joies à ses propriétaires et ce, durant plusieurs années, à condition d'être correctement entretenu. Comme le prouve sa diffusion inégale en France le « Vaurien » est en fait une réussite.

Jacques COURCEL

Notre prochaine étude :

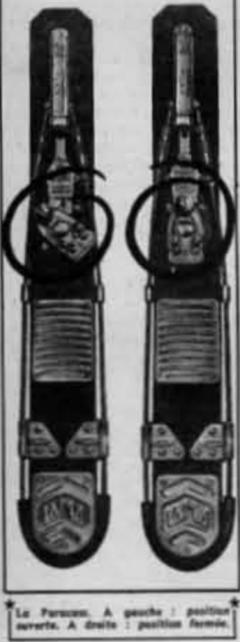
LE CANETON
5. O. 5.

NOUVEAUTÉS DE SKI POUR 1957

PEU de nouveautés, et cela se conçoit. Dix années de recherches ont amené le ski et ses accessoires à un point difficilement perfectible. Les améliorations ne portent que sur des points de détail, en attendant que de nouveaux matériaux permettent d'apporter une révolution dans la fabrication du ski de l'équipement.

- SKIS**
LE HEAD
américain se trouve maintenant sur le marché. Ce ski de luxe coûte plus de 45.000 francs et cela se conçoit puisqu'il vaut, au départ, 98 \$ 50. Nous en publions l'essai dans le courant de l'hiver.
- ROSSIGNOL**
présente maintenant le modèle sandwich bois-métal qui nous avait donné de grandes satisfactions l'hiver dernier (voir numéro 146) sous le titre METAL-LAIS. L'âme en bois qui nous avait amenés à formuler certaines critiques semble traitée différemment. Nous dirons ultérieurement ce que nous en pensons.
- ALUFLEX**
cet excellent ski de tourisme entièrement métallique, s'allège sous le rapport du poids... et du prix. Des essais en cours d'hiver nous montreront si ces résultats n'ont pas été obtenus aux dépens de la qualité.
- LE METALLO PLASTIQUE**
A 25,
métal et revêtement en stratifié posséderait une nervosité comparable à celle du bois. Ce nouveau ski n'a pas encore fait ses preuves.
- FIXATIONS DE SECURITE**
Un nouveau modèle sur le marché : la PARACASS. Cette fixation paraît avoir été étudiée très sérieusement. Elle est fondée sur une dureté d'ouverture variable. Toute surtension exercée sur le câble par une élévation des talons, au-delà de la tare prévue pour une exécution normale des mouvements, déclenche l'ouverture du système de Sécurité. Fidèles à la règle définie l'hiver dernier, nous ne portons pas de jugement de valeur sur le système Paracass. Seul, un usage étendu de cette fixation pendant plusieurs saisons — règle commune à tous les systèmes — permettra de dire si le point d'ouverture est judicieusement situé, entre la surtension provoquée par la position « avancée » et l'agenouillement, et la surtension provoquée par le blocage accidentel des skis. Ce nouveau modèle est fabriqué par L.A.M.A. ce qui nous paraît constituer une garantie quant à la qualité des différentes pièces métalliques. Prix : 6.200 fr.
- FART A PULVERISER**
Ce produit d'importation, dit VAPOFART, est présenté en bidon vaporisateur. On l'emploie comme la peinture au pistolet. Le fabricant annonce : 2 minutes pour farter les skis, 7 mi-

nutes pour le séchage, 6 à 7 paires de skis fartées par vaporisateur. Nous avons contrôlé favorablement ces chiffres. Nous faisons des réserves quant à la durée du fartage annoncée « pour longtemps ». Un premier essai de résistance ne nous a pas convaincus, cependant nous ne portons pas de jugement avant l'utilisation systématique que nous voulons réaliser dans le courant de l'hiver. Prix du bidon 900 francs.



Le Paracass. A gauche : position ouverte. A droite : position fermée.

ANORAK DE SECOURS
Fabriqué par Montval dans un excellent taffetas de nylon, cet anorak pèse 150 grammes et tient dans une pochette de ceinture. Voilà une création vraiment intelligente. Cet anorak constitue une garantie contre l'évolution des conditions atmosphériques souvent brutale et radicale en montagne. C'est, sur le plan du vêtement, une réplique des crampons ultra-légers (450 grs) qu'on emporte toujours même en dehors des courses de glace et qui permettent... de surmonter le couloir glacé, clé de la course, qu'on avait oublié ou qui est devenu « en glace » d'une saison à l'autre. Prix : 6.700 f.

GANTS DE SOIE NATURELLE
La mode des gants de ski à cinq doigts se moquait fort de l'onglée, voire des gelures superficielles ! Watremes présente un gant de soie naturelle qu'on enfle avant le gant de cuir. Prix 750 à 800 francs la paire.
Et restant, au stade des nouveautés, toutes les fantaisies de la mode ! Les cache-oreilles en fourrure nylon qui viennent des U.S.A. et font ressembler les skieurs à d'aimables demoiselles du téléphone... les tisseurs palliés d'or, lancés par Sophia Loren... mais, pour l'Auto-Journal, ceci est une autre histoire !

NIVOSE
LE VÊTEMENT CHIC DU SKIEUR

RB Mieux qu'une simple Sécurité
FIXATION DE SECURITE RB-RUADE
également
TOUT LE MATERIEL DE SECOURS
Echelle d'escalade
FIXATION RB 55 Grande classe
FIXATION RB 55 JUNIOR Distributeur: S.A.L.C. Grenoble

FLASCH SPORTS
3, rue du 4-SEPTEMBRE - PARIS-2^e
STATION-SERVICE SPORTS D'HIVER
Profitez-en!
AUX MEMBRES DES CLUBS
TOUT L'EQUIPEMENT
SELECTIONNE PARMIS LES MEILLEURES MARQUES
QUANTITE LIMITEE - 1 lot de CHAUSSURES-SKI
valeur réelle : 9.000 F. - en réclame : 6.500 F.
ANORAK, depuis... 2.900 F. IMPER, popeline, doublé ml-cors... 5.500 F.
FUSEAU... 2.900 F. CHAUSURES-SKI... 4.200 F. PULL-OVER, pure laine... 2.800 F. HANTAUU loden... 9.900 F. DUFFLE-COAT... 6.700 F.
ET TOUTE UNE GAMME DE VÊTEMENTS NECESSAIRES A UN SEJOUR EN MONTAGNE
RIC. 74-24 M. BOURSE