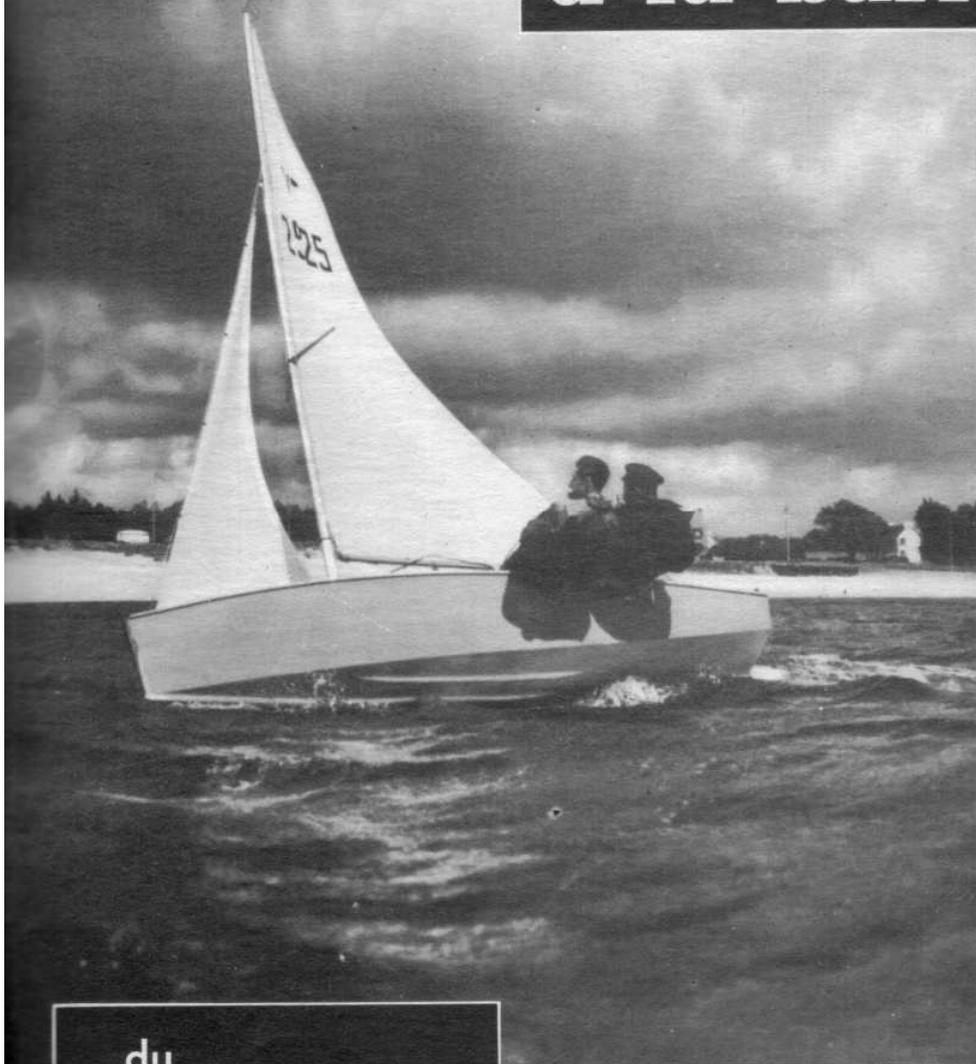


à la barre...



... du

VAURIEN

(Photo Quéméré.)

dériveur monotype de
l'architecte J.-J. HERBULOT

LE PROMOTEUR NOUS ECRIT :

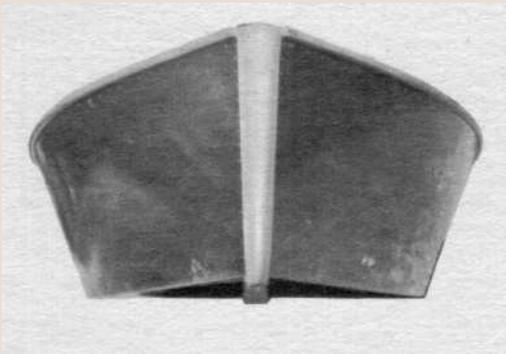
Est-il vraiment besoin de présenter le Vaurien aux lecteurs de Bateaux » ! : il n'y a pas un plan d'eau de France : rivière, lac, mer qui n'ait vu naviguer l'un de ces monotypes légers qui est devenu le symbole du yachting pour tous.

En 1951, le Centre Nautique des Glénans se trouvait devant un double problème : augmenter son matériel pour son école de voile, faciliter aux anciens élèves l'acquisition d'un bateau personnel. Problème assorti d'un impératif : les bateaux devaient être très bon marché. C'est sur ce programme que Jean-Jacques Herbulot dessina le Vaurien qui, à l'époque, était une révolution. Le bordé n'était plus posé sur une charpente, mais était lui-même autoporteur ; la construction pouvait être réalisée sur moule, en grande série. Les premiers Vauriens ont été construits à 50 000 F tout compris. Le succès de la formule a été immédiat : 200 bateaux la première année.

Ce succès n'a pas été un feu de paille : chaque année, le nombre d'unités construites va en progressant, et il dépasse 1100 bateaux cette année pour la France seule. Et le Vaurien est devenu depuis plusieurs années la première série française au point de vue sportif.

Le prix à lui seul ne suffit pas à expliquer cet engouement. Ce sont les qualités intrinsèques du Vaurien qui lui attirent de nouveaux adeptes : le Vaurien est avant tout un bateau bien proportionné il est doté d'une bonne stabilité qui ne dérouté pas les débutants. Son cockpit est assez vaste pour que des adultes s'y sentent à l'aise. Il est suffisamment voilé et évolutif pour que les compétitions soient passionnantes. Même des enfants le manœuvrent sans difficulté. Enfin, son faible poids autorise le transport sur le toit d'une petite voiture ou sur une remorque légère.

Ce sont ces qualités qui ont attiré l'attention des pays voisins. Le Vaurien est devenu une série internationale : la Belgique, la Suisse, la Hollande et maintenant l'Allemagne construisent leurs Vauriens et, partout le succès est aussi grand qu'en France.



Par les nombreux débutants qu'il a amenés à la voile, le Vaurien est à la base du développement de la navigation de plaisance dont nous sommes actuellement les témoins.

ASVAURIEN.

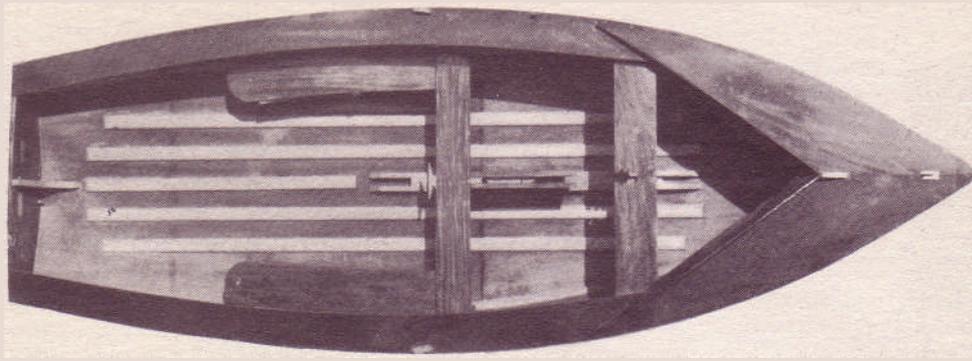


par Jacques Monsault

Pour un connaisseur, parler du Vaurien relève presque du bavardage inutile, étant donné l'énorme diffusion de ce bateau en France, ainsi que dans plusieurs pays voisins. Toutefois, ce monotype léger intéresse à un point tel les débutants qu'il ne paraît pas inutile d'en brosser un portrait détaillé afin d'en fixer définitivement les caractéristiques et les possibilités. Le Vaurien a été dessiné en 1952 par Jean-Jacques Herbulot à la demande du Centre Nautique des Glénans qui cherchait un petit voilier-école pour ses élèves. Il fallait une embarcation bon marché, simple à entretenir et à réparer, stable et pouvant naviguer normalement en mer. Le Vaurien répondit très vite à ces multiples exigences et, aujourd'hui, plus de 4 500 bateaux naviguent sur tous les plans d'eau français, belges et suisses, tandis que la Hollande et l'Allemagne commencent également à s'y intéresser.

CARACTERISTIQUES DE BASE

La coque du Vaurien est réalisée en contre-plaqué marine de 6 mm et son dessin a été spécialement étudié afin que sa fabrication puisse s'effectuer sur un moule, dans des conditions de grande rapidité. De plus, cette coque a été étudiée de manière à absorber une quantité minima de matières premières et c'est ainsi, par exemple, que si le pontage avant ne va pas plus loin sur l'arrière, c'est tout simplement parce qu'il se trouve taillé dans les chutes des deux feuilles de contre-plaqué ayant servi au reste de la coque. Si l'on avait voulu un pontage plus important, il eût fallu entamer une troisième feuille de contre-plaqué, d'où augmentation du prix de revient. Précisons tout de suite que ce mode de construction sur moule n'est absolument pas à la portée de l'amateur moyen et que seul un chantier spécia-



lisé peut mener à bien la construction de ce bateau, de manière rentable. Le Vaurien est assemblé avant tout par collage et les pointes que l'on rencontre néanmoins sont surtout là pour assurer le bon maintien de l'ensemble durant la période de durcissage de la colle spéciale dont on doit obligatoirement user.

Le petit puits de dérive contient une dérive coulissante en acajou de 1,19 mètre de long tandis que le safran, également en acajou, est fixe, ce qui interdit son montage dans une faible profondeur d'eau. Contre supplément, on peut d'ailleurs obtenir un safran relevable, mais les promoteurs du bateau estiment qu'il est impossible d'obtenir un safran relevable léger et bon marché sans nuire quelque peu à la bonne marche du bateau. Il s'agit là d'une opinion personnelle.

Posé sur la quille, le mat réalisé le plus souvent en sapin du Nord, possède une hauteur de 5,1 mètres et il est soutenu par l'étau avant ainsi que par deux haubans munis de barres de flèche. Le haubanage est réalisé en acier galvanisé de 3 mm ou, contre supplément, en inox.

En ce qui concerne la voilure, le Vaurien possède un foc de 2,5 m² et une grand-voile de 5,6 m², ce qui nous donne au total 8,1 m². Depuis cette année, les voilures en Tergal sont autorisées — et même recommandées — mais il semble qu'un certain nombre d'utilisateurs soient déjà déçus par le rendement de ce textile synthétique. En fait,

il en est du Tergal dans le yachting comme des freins à disque dans l'automobile. Contrairement à ce que croient la plupart, une voiture munie de freins à disque ne freine pas plus énergiquement mais plus longtemps. Quant aux voiles en Tergal, elles ne permettent pas toujours d'aller plus vite mais elles ne se déforment pas — ce qui améliore malgré tout les performances — et elles durent beaucoup plus longtemps que des voiles en coton. De plus, le voilier de l'Asvaurien a pu connaître quelques mécomptes sur ces premières voilures mais, aujourd'hui, la fabrication en grande série est lancée et on ne peut que conseiller à tous les propriétaires de Vauriens de s'équiper d'une voilure en Tergal, tout en les prévenant que ce tissu-miracle ne leur permettra pas obligatoirement de gagner toutes les régates auxquelles ils prendront part. Un spinnaker de 6 m² est autorisé pour l'entraînement seulement.

PERFORMANCES ET QUALITÉS NAUTIQUES

Rappelons une fois encore que les performances d'un monotype léger n'ont qu'une importance très relative puisque la vitesse n'offre guère un gros intérêt que pour le régatier et que les compétitions ont lieu presque uniquement entre des embarcations du même type, partant à chances théoriquement égales. À la vérité, ce qui compte beaucoup plus, c'est l'agrément et le confort.

Quoi qu'il en soit, le Vaurien est un bateau qui ne révèle sa véritable personnalité qu'en mer. Il se comporte fort bien dans les lames — en mouillant un peu au près — et, dans une brise stable, il prend vite de la vitesse. Pratiquant un près normal, il ne dédaigne pas de planer aux allures por-



tantes ci condition que l'équipage soit judicieusement placé et que le bateau soit tenu très droit.

En rivière, le Vaurien est moins amusant.

D'une maniabilité moyenne, il est assez peu rapide par petit temps et si le vent est mal établi et souffle par claques brutales, il a tendance à giter, à se vautrer et à ne progresser qu'assez lentement. Toutefois, ce bateau est toujours très simple à barrer et ses réactions ne sont jamais vicieuses. C'est un très bon engin de débutant, tout en étant capable d'intéresser également le barreur plus aguerri qui désire un bateau « familial ».

CONFORT ET AGREMENT

Très ouvert, le Vaurien possède une habitabilité qui, en promenade et par beau temps, autorise l'embarquement d'une ou deux personnes en supplément de l'équipage. Le cockpit possède deux petits bancs latéraux qui permettent par temps moyen d'effectuer un meilleur rappel qu'en étant assis sur le plat-bord. Malheureusement, la profondeur de ces bancs paraît insuffisante et, le plus souvent, on ne peut y poser que les extrémités du postérieur. En règle générale, aucune précaution particulière ne doit être pour circuler à bord et la stabilité initiale de l'ensemble est suffisante pour qu'on puisse embarquer un passager non entraînés. Signalons par ailleurs la position élevée de la bôme qui, tout en accroissant le confort général, facilite les virements de bord et améliore la visibilité du barreur.

Avec trois personnes à bord, on peut naviguer normalement avec des vents déjà assez forts tandis qu'en solitaire, le Vaurien devient un bateau de sport très athlétique.

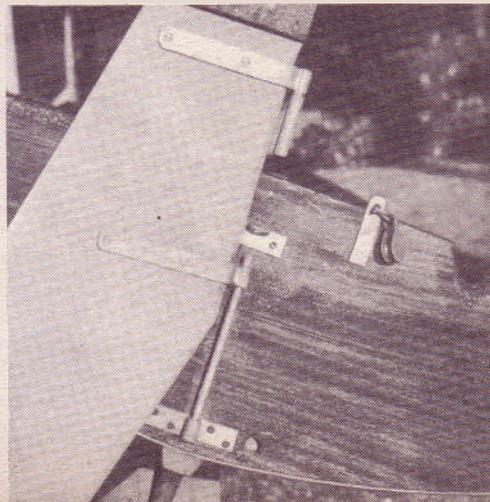
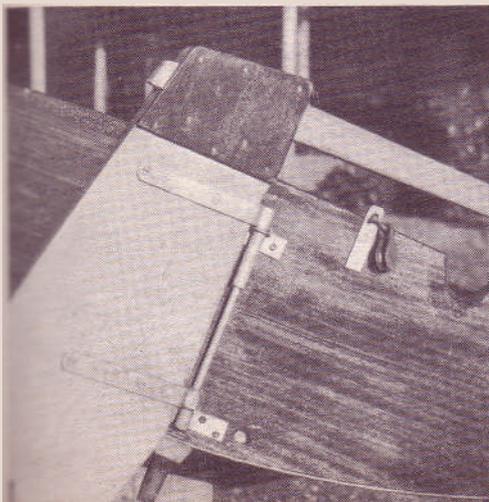


Mais, dans ce cas, des sangles de rappel sont indispensables, comme elles le sont d'ailleurs en règle générale si l'on envisage de régater souvent.

Précisons enfin que la manœuvre de ce bateau nécessite rarement le déploiement d'une force physique importante et que son emploi peut être envisagé aussi bien par des personnes non entraînées que par des jeunes filles ou même des enfants déjà grands.

SECURITE ET ACCASTILLAGE

Sous l'angle sécurité, le Vaurien possède depuis cette année un caisson étanche à l'avant, tandis que deux volumes de frigolit fixes sous les bancs latéraux du cockpit, assurent également son insubmersibilité. Le plus souvent, il est toutefois très difficile de redresser et surtout de vider un Vaurien chaviré mais, a priori, la question est moins cruciale pour ce bateau fort stable que pour certains autres monotypes plus spécialement axés sur la compétition. Certes, rien ne s'oppose à ce que le Vaurien soit muni de



Ferrures
de
gouvernail



caissons étanches latéraux, mais le bateau verrait en même temps son prix et son poids s'élever dans des proportions qui n'apparaîtraient guère justifiables par rapport à la solution actuellement adoptée. Dans le domaine de l'accastillage, le Vaurien ne mérite que des compliments nuancés. Le gréement de série en galvanise est de durée restreinte et il paraît hautement préférable de payer le léger supplément qui permet de profiter du gréement inox. Toutefois, un bateau bien entretenu et, entre autres, verni régulièrement, peut durer fort longtemps. Il est important de prendre garde à ce que la tension des haubans soit toujours correcte et que, lors des hivernages, le mât soit entreposé avec soin afin d'éviter toute déformation. Quant à la coque, elle se manie toujours aisément en raison de son faible poids.

CONCLUSION

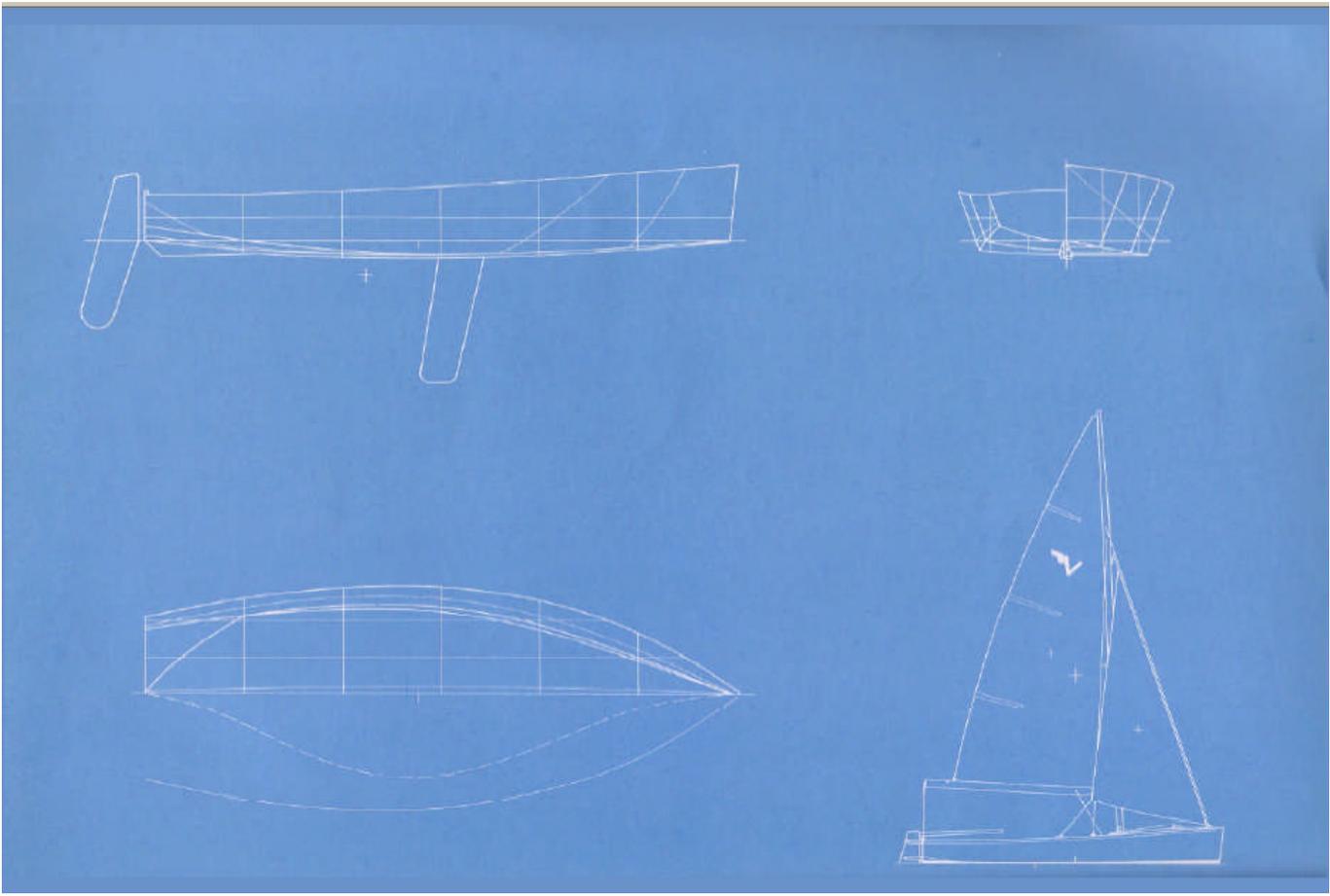
Quoique nous ayons voulu parler ici du seul Vaurien, il nous paraît difficile de conclure sans situer le bateau par rapport au Mousse qui, dans l'esprit d'un très large

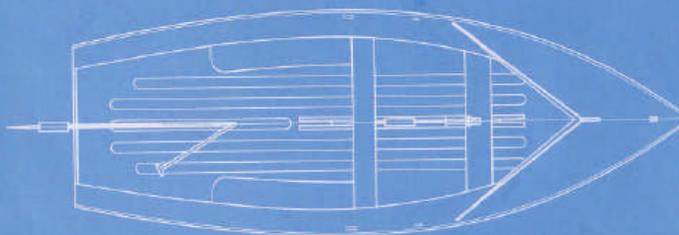
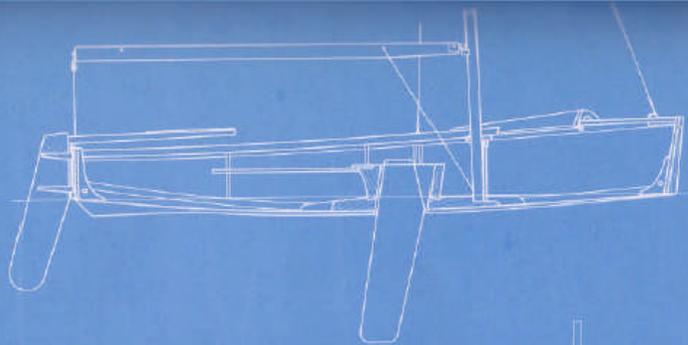
public, est son concurrent immédiat. Nous comptons bien publier prochainement un essai détaillé du Mousse mais, en attendant, on peut néanmoins déjà constater que c'est sans doute à tort que les deux bateaux sont rapprochés systématiquement.

Le Mousse est tout d'abord un engin mieux adapté à la rivière que le Vaurien en raison de sa maniabilité légèrement supérieure et de ses performances par petit temps. Mais il est aussi nettement plus instable, moins habitable, en un mot, beaucoup plus sportif. Enfin, le Mousse ne présente pas en mer les mêmes garanties de sécurité que le Vaurien et, par bonne brise, il est beaucoup plus fatigant à tenir pour des résultats qui ne sont pas toujours comparables.

Le Mousse possède à coup sûr une clientèle de sportifs et de régatiers en rivière qui s'estimeront fort satisfaits de ce bateau mais, pour l'initiation, pour la promenade familiale, pour la mer et pour les enfants, le Vaurien — par ailleurs meilleur marché — peut lui être préféré. Enfin, l'énorme développement de la série garantit à coup sûr de pouvoir se livrer partout à des régates amicales entre bateaux du même type.







PLANS DU VAURIEN

DE J.-J. HERBULOT

Longueur coque	4 m 08
Long. flottaison	4 m 025
Bau maximum	1 m 47
Bau flottaison	1 m 21
Franc-bord avant	0 m 51
Franc-bord milieu	0 m 37
Tirant d'eau dérive haute	0 m 125
Tirant d'eau dérive basse	0 m 965
Hauteur du mât au- dessus de la flottaison	6 m 20
Déplacement à vide	95 kg
Déplacement en charge	245 kg
Dérive : bois	
Triangle avant :	
hauteur	3 m 92
base	1 m 15
surface	2 m ² 25
Surface réelle des voiles : foc	2 m ² 50
grand-voile	6 m ² 30
Total	8 m ² 80

Plans relevés et calculs effectués par P.Gutelle



CONSTRUCTEURS et PRIX

La construction du Vaurien est strictement réservée aux chantiers agréés par l'association. La construction amateur est interdite.

Les principaux constructeurs sont :

Ateliers et Chantiers de Meulan, 30, bd Thiers, a Meulan (S.-et-O.).

Besnard, 16, rue de Paris a Maisons-Lafitte (Seine).

Agence Nautique du Nord, av. Jean-Bart, Le Touquet (P.-de-C.).

Metge et Paul, av. General-Gallieni, La Maladrerie, Caen (Calvados).

Guinde, rue de la Brasserie, Guingamp (C.-du-N.).

Craff, allée de Ker Moor, Benodet (Finistère).

Bezier a Rezê (Loire-Atlantique).

Roulet, quai de la Paludate (face au 6), Bordeaux (Gironde).

Bonnin, 47, bd Chanzy, Arcachon (Gironde).

Didier, rue des Jardins, Bandol (Var).

Chapron, quai de la Tournette, Annecy (Haute-Savoie).

Constructeurs en Algérie, au Maroc, Allemagne.

en Suisse, en Belgique, en Hollande, en

Voilier : Ets. Vve Le Rose, 19, av. du Docteur-P.-Nicolas, Concarneau (Finistère).

Prix : Les prix du Vaurien dépendent de la nature du grément (galva ou inox), de la peinture et du vernis (glycérophthalique ou iso cyanate), des voiles (coton ou tergal, blanches ou de couleur).

Le minimum est 90 175 fr, détaxe mer, toutes redevances comprises, et le maximum 133 705 fr, toutes taxes comprises, peinture iso cyanate, voiles en tergal de couleur.

Ces prix comprennent le caisson étanche à l'avant et les blocs de polystyrène expansé sous les bancs. Ils s'entendent départ chantier, sans emballage.

ASSOCIATION

Association des propriétaires de Vauriens : **Asvaurien**. Siège : Ponton des Glénans, face au 19, quai Louis-Bleriot, à Paris (16^e). Ecrire : Asvaurien, 12, rue Singer, a Paris (16^e).

Comparons le Vaurien, le Mousse et le 505

	VAURIEN	MOUSSE	505
Longueur de la coque	4 m 08	3 m 90	5 m 028
Longueur flottaison	4 m 025	3 m 80	4 m 57
Bau maximum	1 m 47	1 m 42	1 m 865
Bau flottaison	1 m 21	1 m 16	1 m 25
Franc-bord avant	0 m 51	0 m 51	0 m 458
Franc-bord milieu	0 m 37	0 m 33	0 m 365
Tirant d'eau dérive haute	0 m 125	0 m 165	0 m 152
Tirant d'eau dérive basse	0 m 965	0 m 96	1 m 13
Hauteur du mât au-dessus de la flottaison	6 m 20	5 m 75	7 m 42
Déplacement à vide	95 kg	90 kg	130 kg
Déplacement en charge	245 kg	220 kg (1)	280 kg
Nature de la dérive	Bois	Bois	Bois profilé
Triangle avant : hauteur	3 m 92	3 m 80	4 m 75
base	1 m 15	1 m 08	1 m 75
surface	2 m ² 25	2 m ² 05	4 m ² 15
Surface réelle des voiles :			
foc	2 m ² 50	1 m ² 87	4 m ² 61
grand-voile	6 m ² 30	6 m ² 23	11 m ² 70
totale	8 m ² 80	8 m ² 10	16 m ² 21
Surface du maître couple immergé en charge	0 m ² 115	0 m ² 113	0 m ² 1175
Surface de dérive :			
coque seule	0 m ² 38	0 m ² 46	0 m ² 4665
dérive	0 m ² 24	0 m ² 22	0 m ² 3470
safran	0 m ² 15	0 m ² 12	0 m ² 1265
totale	0 m ² 77	0 m ² 80	0 m ² 95
Surface mouillée :			
dérive haute	4 m ² 20	3 m ² 28	4 m ² 13
dérive basse	4 m ² 70	3 m ² 72	4 m ² 83
Coefficients :			
$\frac{\Sigma V}{\Sigma M}$ Surface de voile / Surface mouillée = aptitude à naviguer par petit temps.	1,87	2,18	3,35
$\frac{\Sigma V}{B2}$ Surface de voile / Surface du maître couple immergé = degré de voilure du bateau.	76,5	71,6	138
$\frac{L}{\sqrt[3]{D}}$ Longueur de flottaison / $\sqrt[3]{\text{Déplacement}}$	6,43	6,3	7
Stabilité : couple de redressement au maître couple à 15° de gîte, avec équipage assis normalement dans le cockpit.	115 m/kg	80 m/kg	125 m/kg
Stabilité de route : position du centre de dérive et du centre de carène par rapport au milieu de la flottaison en % de la longueur de flottaison.	C.D. 12,25 % C.C. 3,20 %	C.D. 5,2 % C.C. 0 %	C.D. 5,6 % C.C. 3,1 %

(1) Le poids de l'équipage est compté pour 130 kg puisqu'il s'agit de jeunes gens.