

Jean-Jacques Herbulot

# L'inventeur de la plaisance moderne

*Avec ses idées iconoclastes, il a largement participé à l'explosion démocratique de la voile, lorsqu'elle n'était encore que le "yachting".*

TEXTES DAMIEN BABINET. DESSINS NICOLAS GILLES

La chevelure blanche adoucit un regard d'aigle, aussi vif que les bouchains de ses voiliers. L'homme qui mit la plaisance à la portée du plus grand nombre est confortablement installé dans un immeuble bourgeois de la capitale, témoin d'une carrière sans faille dans le nautisme, mais aussi dans le bâtiment... Architecte DPLG, Jean-Jacques Herbulot a toujours conservé des responsabilités à la mairie de Paris. Dans les années 40, il est vrai, la plaisance avait un côté saltimbanque qui ne convenait pas à un professionnel désireux de gagner honorablement sa vie.

Sa carrière commence bien modestement avec l'Argonaute, un voilier conçu pour l'apprentissage. Cette première commande est déjà un succès : 40 exemplaires seront

construits pendant la guerre. Paradoxe, ce bateau-école est le fruit des réflexions d'un talentueux régatier, barreur de Star aux jeux Olympiques en 1932 où il termine quatrième, puis sixième à Kiel en 1936. La passion de la régata a longtemps poursuivi l'auteur du Vaurien puisqu'il participe encore aux Jeux de Melbourne en 1956, à bord d'un 5,50 m JI. Autre illustration de son goût pour la performance, le spi avec une coupe en chevron, qu'il met au point après-guerre. Véritable révolution pour l'époque.

L'Argonaute est sa première commande mais pas son coup d'essai. Dès l'âge de 9 ans, il construit son premier voilier puis, en 1942, un dingo portant environ 10 m<sup>2</sup> de

toile baptisé *Ponant*, fait de bric et de broc mais qui lui permet d'oublier un peu les affres de la guerre. Quelques années plus tard, lorsque Philippe Vianney inaugure son école des Glénans, il se fait offrir quelques Argonautes qui n'ont pas trouvé preneur et rentre du même coup en contact avec Jean-Jacques Herbulot. Très vite, Philippe Vianney a le désir de créer des bateaux conçus pour son école. C'est ainsi que naissent les Vaurien, Corsaire,

**Un premier voilier construit à l'âge de 9 ans**

Caravelle, Mousquetaire... la liste est longue.

Travailler pour les Glénans, c'est s'inscrire dans une logique faite de simplicité et d'économie. L'amour de Jean-Jacques Herbulot pour le contreplaqué épouse parfaitement cette philosophie, en complet décalage avec une époque où l'on ne pouvait envisager de partir en croisière à bord d'un bateau dépourvu d'une penderie pour ranger le blaser du skipper.

Le yachting ne s'appelle pas encore nautisme, mais déjà le père du Vaurien déploie ses panneaux de contreplaqué et invente des formes adaptées à

ce matériau, les fameux bouchains qui accompagneront la quasi-totalité de sa carrière.

Au fil des années, le contreplaqué s'adapte, les colles deviennent de plus en plus performantes, le joint-congé se développe et, avec un peu de métier, on parvient à arrondir les angles – comme sur la série des Beaufort – jusqu'à faire disparaître les bouchains vifs.

Mais cette fidélité à un matériau qui l'a fait roi de la plaisance démocratique lui vaut d'être détrôné par le « dieu po-

lyester », une technique pour laquelle il n'a pas la même fibre créatrice. Dans les années 70, il connaît un bref retour en grâce, avec le Figaro, un croiseur côtier destiné à la construction amateur.

Mais le cœur n'y est plus. On reste bien loin de la « folie » des années 50. A cette époque, la Redoute vendait des draps et des saladiers portant la silhouette du Vaurien en effigie. La grande distribution comme panthéon de la plaisance pour tous. ■

**Dans les années 70, le Figaro signe son retour**

**Le Maraudeur, un day-boat qui fera école.**  
Construit à plus de 2 000 exemplaires, il poursuit sa carrière de croiseur très abordable. Dans les années 60, il était même vendu au BHV.



Photos Archives Bateaux

**Né en 1909, architecte parisien et grand amateur de régates, Jean-Jacques Herbulot a une vision populaire de la voile.**



# Vaurien

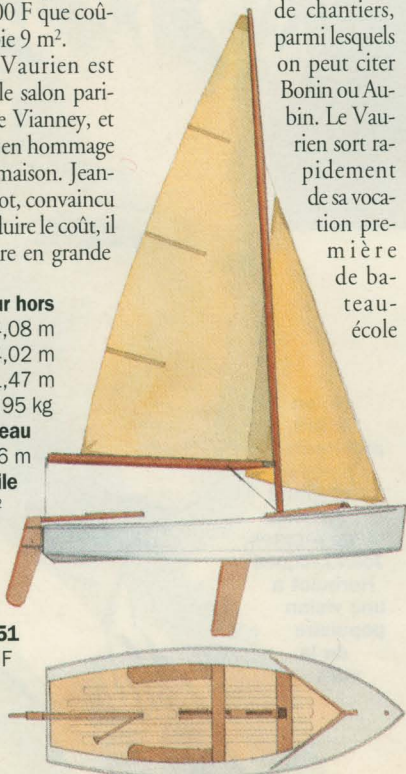
## La révolution de la voile pour tous

Avec son concept simpliste, un bateau pour le prix de deux vélos, le Vaurien a constitué un véritable phénomène de société. Et sa carrière n'est toujours pas terminée...

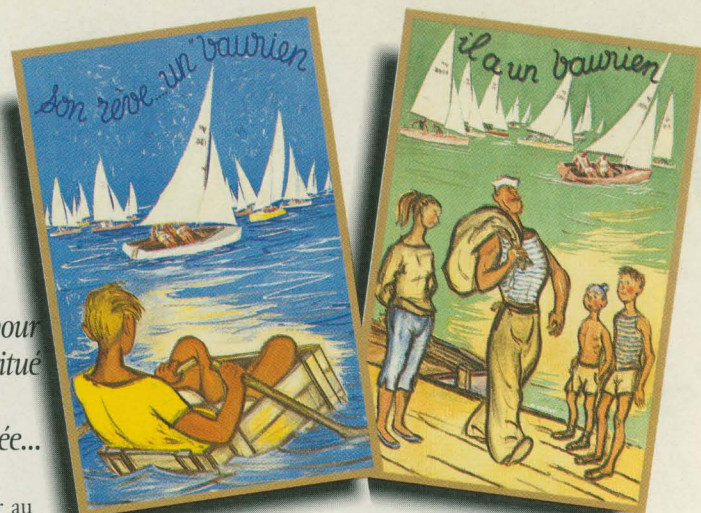
La longueur, 4,08 m, est déjà une signature. C'est, après la guerre, la longueur maximale des feuilles de contreplaqué disponibles. Philippe Vianney recherche, pour son école des Glénans, un bateau le moins cher possible. Pour un dériveur, le prix de deux bicyclettes lui semble correct. Le Vaurien vaudra donc 55 000 F en 1952. Une gageure par rapport aux 250 000 F que coûte alors le Sharpie 9 m<sup>2</sup>.

Le premier Vaurien est construit dans le salon parisien de Philippe Vianney, et son nom choisi en hommage au chien de la maison. Jean-Jacques Herbulot, convaincu que, pour en réduire le coût, il faut le construire en grande

- Longueur hors tout 4,08 m
- Flottaison 4,02 m
- Largeur 1,47 m
- Poids 95 kg
- Tirant d'eau 0,12/0,96 m
- Grand-voile 6,30 m<sup>2</sup>
- Foc 2,50 m<sup>2</sup>
- Spinnaker 8,10 m<sup>2</sup>
- Prix en 1951 55 000 F



série, veut en réaliser au moins 200. Un chiffre ahurissant au début des années 50, les bateaux étaient alors construits à l'unité. Il réussit à convaincre le chantier Costantini, moyennant un partage de l'investissement. Rapidement apparaissent des divergences sur les méthodes de construction, et l'architecte prend le parti d'agréer un certain nombre de chantiers, parmi lesquels on peut citer Bonin ou Aubin. Le Vaurien sort rapidement de sa vocation première de bateau-école



Les publicités de l'époque font la part belle à une nouvelle forme de dandisme : posséder un Vaurien.

économique, pour connaître un succès inégalé auprès des particuliers, avec au total 35 677 numéros de voile attribués par la classe. Très dynamique, cette dernière organisait des régates réunissant souvent plus de 50 ou 60 bateaux.

En 1965, le dériveur fétiche du contreplaqué s'est converti au polyester aux Ateliers maritimes croisicais. Il est toujours construit en Espagne et en France (par le chantier Bihoré au Croisic), alors qu'un fabricant italien est resté, lui, fidèle au contreplaqué. Aujourd'hui, l'AS Vaurien vend chaque année

une quinzaine de plans destinés à la construction amateur. Elle aide ces derniers à se procurer au meilleur prix voiles, grément ou accastillage.

### Plus de 35 000 Vaurien enregistrés par la classe

L'association estime que, pour naviguer sur un bateau neuf de sa construction, il faudra dépenser entre 3 000 et 4 500 F, plus 6 000 F pour le jeu de voiles et le grément. On peut également acquérir un Vaurien d'occasion, ce qui ramène le montant de l'investissement à environ 7 000 F. Ainsi, quelque quarante-cinq ans après sa création, ce dériveur reste toujours fidèle à sa vocation première. ■

### Les Vaurien en plastique

Aujourd'hui, la production est confidentielle et ne concerne plus que les flottes pour les écoles de voile ou les clubs. Spair Marine a débuté la construction des Vaurien en polyester à la

fin des années 60, puis Bihoré à partir de 1971. Ce chantier croisicais en a produit quelque 2 700 exemplaires en 25 ans, dont 2 en 1996. Au cours de la décennie 80, Bihoré proposait trois ver-

sions : un Vaurien « compétition », avec une coque allégée, une version standard et une version pour les écoles de voile, avec coque renforcée dans les fonds ou sur les plats-bords. ■

A son bord, les dessalages tournaient souvent au naufrage et le rappel vous sciait les jambes, mais quelle séduction... Depuis, on a fait plus rapide, plus fiable et plus sûr, mais on n'a jamais réussi à faire moins cher. Et, aujourd'hui encore, des amateurs se lancent dans la construction d'un Vaurien, attirés par son rapport plaisir/prix imbattable.



## Ses autres dériveurs

### Caravelle



Sa première vocation n'était pas la voile.

Au départ, la Caravelle était une prame de servitude conçue pour les thoniers, mais le contreplaqué n'avait pas la faveur des pêcheurs. Les moniteurs des Glénans l'ont ensuite adoptée pour s'en servir de navette de débarquement entre les îles et les flottilles amarrées sur corps-morts. C'est plus tard qu'on pensera à la doter d'un grément. Sa stabilité en fera un outil idéal pour l'apprentissage. ■

- Longueur hors tout 4,60 m
- Flottaison 3,85 m
- Bau maxi 1,82 m
- Tirant d'eau 0,23/1,17 m
- Poids 200 kg
- Voilure 12,08 m<sup>2</sup>

### Argonaute



Le succès du Vaurien sera fatal à son ancêtre.

L'Argonaute a été imaginé pendant la guerre, à la demande du commandant Rocq, pour ses centres d'instruction nautique dont le but était de permettre aux jeunes d'échapper au Service du travail obligatoire en Allemagne. L'Argonaute annonce déjà les lignes carrées qui deviendront populaires avec le Vaurien mais, sous la coque, on trouve encore un lest. ■

- Longueur coque 3,80 m
- Flottaison 3,70 m
- Bau maxi 1,40 m
- Tirant d'eau 0,60 m
- Poids 150 kg
- Lest fonte 50 kg
- Voilure: 10,50 m<sup>2</sup>

# Corsaire

## La grande carrière d'un petit croiseur

Noroît, Cap Horn, Cap Corse... Jean-Jacques Herbulot a dessiné de très nombreux croiseurs côtiers. Le plus représentatif et le plus diffusé est certainement le Corsaire.

La démarche qui a donné lieu à la naissance du Vaurien se répète deux ans plus tard. Philippe Vianney a besoin de petits bateaux de croisière destinés à l'apprentissage de la navigation côtière. En fait, en dépit de ses modestes 5,50 m de longueur de coque, le Corsaire a été conçu pour la navigation en mer ouverte. A une époque où l'on ne s'aventurait hors des baies qu'à bord de lourdes unités à quille

### Un petit bateau pensé pour la haute mer

longue, ce bateau en contreplaqué misait sur sa légèreté et ses performances pour se sortir d'un éventuel mauvais temps. Le premier exemplaire est construit pour Eugène Le Rose, maître voilier de Concarneau qui, après avoir équipé des thoniers, devient le fournisseur exclusif des Glénans. La suite de la série est livrée à la célèbre école de voile, qui organise à son bord des stages d'initiation à la croisière côtière.

Le Corsaire est réellement conçu pour naviguer en petite croisière, avec trois couchettes, un emplacement pour un réchaud et des équipements de rangement. Dans les années 50, les exigences de confort sont plus modestes qu'aujourd'hui et les équi-

pages de Corsaire exploitent réellement les capacités de croiseur de leur mini-yacht.

L'AS Corsaire estime à 2 800 le nombre de Corsaire qui naviguent encore aujourd'hui. Né en 1953, c'est l'une des séries Micro les plus dynamiques, avec huit nouveaux bateaux mis à l'eau pour la seule année 1996. Sept

d'entre eux viennent des Constructions nautiques de la Loire qui le fabriquent en fibre de verre.

La construction amateur en contreplaqué, en revanche, est plutôt en perte de vitesse. L'association vient de mettre au point un guide de la construction amateur destiné à compléter les plans de l'architecte. Un ouvrage qui devrait susciter de nouvelles vocations.

**Quarante-trois années après, la géniale création de Jean-Jacques Herbulot continue à faire des adeptes. Parallèlement à un marché de l'occasion très actif, le Corsaire est toujours produit, mais en plastique.**



- Longueur hors tout 5,50 m
- Flottaison 4,65 m
- Bau maximal 1,92 m
- Tirant d'eau 500 kg
- Voilure 16 m<sup>2</sup>
- Prix en 1960 500 000 F anciens

## Ses autres croiseurs côtiers

### Maraudeur

**Le Maraudeur est l'archétype du voilier de camping nautique.** Un grand cockpit, un petit rouf pour abriter un panier de picnic et dormir une ou deux nuits. Vif et amusant à barrer, facile à manœuvrer grâce à son foc à rouleau, ce voilier léger connaît une longue carrière, sur mer et en eaux intérieures. Plus de 2 000 exemplaires ont été construits, d'abord en contreplaqué puis, à partir de



**En 1997, une nouvelle génération de Maraudeur devrait voir le jour.**

1962, en plastique. Voilier économique, il était vendu en 1965 au BHV pour 5 000 F, voiles comprises. Au début des années 70, une troisième version apparaît, à la faveur du changement de constructeur, en

quittant Spair Marine. La quatrième génération, insubmersible et dotée d'un nouveau plan de pont, génération de Maraudeur pour moins de 35 000 F. Le lancement est prévu pour cette année. ■

- Longueur hors tout 4,83 m
- Flottaison 4,65 m
- Bau maxi 1,73 m
- Tirant d'eau 1,15 m
- Poids 275 kg
- Voilure 14,24 m<sup>2</sup>
- Prix en 1959 338 000 F anciens

### Mousquetaire

**Devant le succès du Corsaire, l'école des Glénans** recherche un voilier plus grand, capable d'embarquer quatre ou cinq équipiers pour des croisières en flottille. Né en 1964 et construit à Concarneau chez Stéphane, le Mousquetaire dépasse vite

sa vocation initiale de bateau-école, en se révélant un excellent croiseur côtier. Il n'en conserve pas moins de bonnes qualités marines. En 1972 apparaît le Mousquetaire Club. La construction du Mousquetaire s'est arrêtée en 1981. ■

- Longueur hors tout 6,48 m
- Longueur flottaison 5,75 m
- Bau maximal 2,30 m
- Tirant d'eau 1,34 m
- Voilure 20 m<sup>2</sup>
- Poids 1 000 kg
- Prix en 1964 10 500 F



**Quelque 800 exemplaires de ce dérivé lesté ont été construits jusqu'en 1981.**

**Destiné à la construction amateur, le Figaro a été lancé avec le concours du célèbre quotidien en 1975.** Ce day-boat reprend le concept du Maraudeur et son program-

me de camping côtier. Un lancement réussi, avec près de 2 000 plans vendus (dont 500 la première année), et quelques unités livrées terminées. Dérivé

lesté à double bouchain abritant trois couchettes, il offre une habitabilité comparable à celle d'un Corsaire. ■

- Longueur hors tout 5,70 m
- Longueur flottaison 5,25 m
- Bau maximal 2,25 m
- Tirant d'eau 0,35/1,34 m
- Poids 500 kg
- Voilure 18,16 m<sup>2</sup>
- Prix en 1975 14 000 F

### Figaro

# Beaufort 16

## Haute technicité du contreplaqué

Alors que la fibre de verre domine déjà la construction nautique, Herbulot fait évoluer les techniques de fabrication du contreplaqué et les adapte à la grande plaisance. Ainsi naissent les Beaufort.

S'il a bâti sa réputation en dessinant des petits bateaux économiques, Jean-Jacques Herbulot a aussi à son actif quelques unités plus importantes, dont certaines ont marqué leur époque, comme la série des Beaufort. Ce

### Quantité d'innovations pour ces hauturiers

ketch est décliné en trois versions, 14, 16 et 18 m. De très grands voiliers au début des années 70, époque à laquelle un voilier de plus de 10 m

était considéré comme un grand yacht. Pourtant, là encore, fidèle à sa philosophie, l'architecte cherche à innover en démocratisant la haute mer.

Un objectif atteint grâce à une méthode de fabrication révolutionnaire : la meketch industrielle. Le contreplaqué est ployé jusqu'à lui donner des formes arrondies qui permettent d'éviter les bouchains à angle vif. Cette souplesse est rendue possible grâce à un assemblage spécifique du contreplaqué, alliant des feuilles très fines et une colle de la nouvelle génération (la PPU).

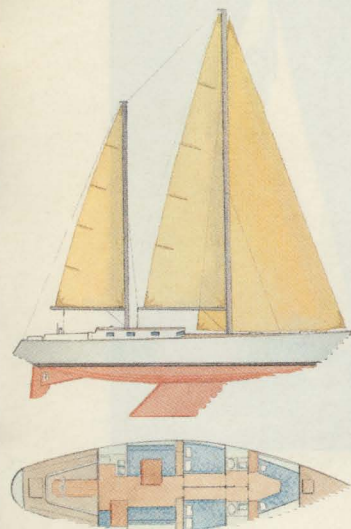
Le chantier Gallian innove également dans ses procédés de construction puisque les emménagements, préfabriqués, sont montés avant que la coque ne soit bordée. Une fois la boîte refermée, le contreplaqué est plastifié avec de la fibre de verre et deux couches de résine. Au début des années 70, cette technique surprend.

La version 16 mètres naît un an après le 18 mètres, créé en 1972, pour succéder à la série des Ambassadeur et autres Gouverneur.

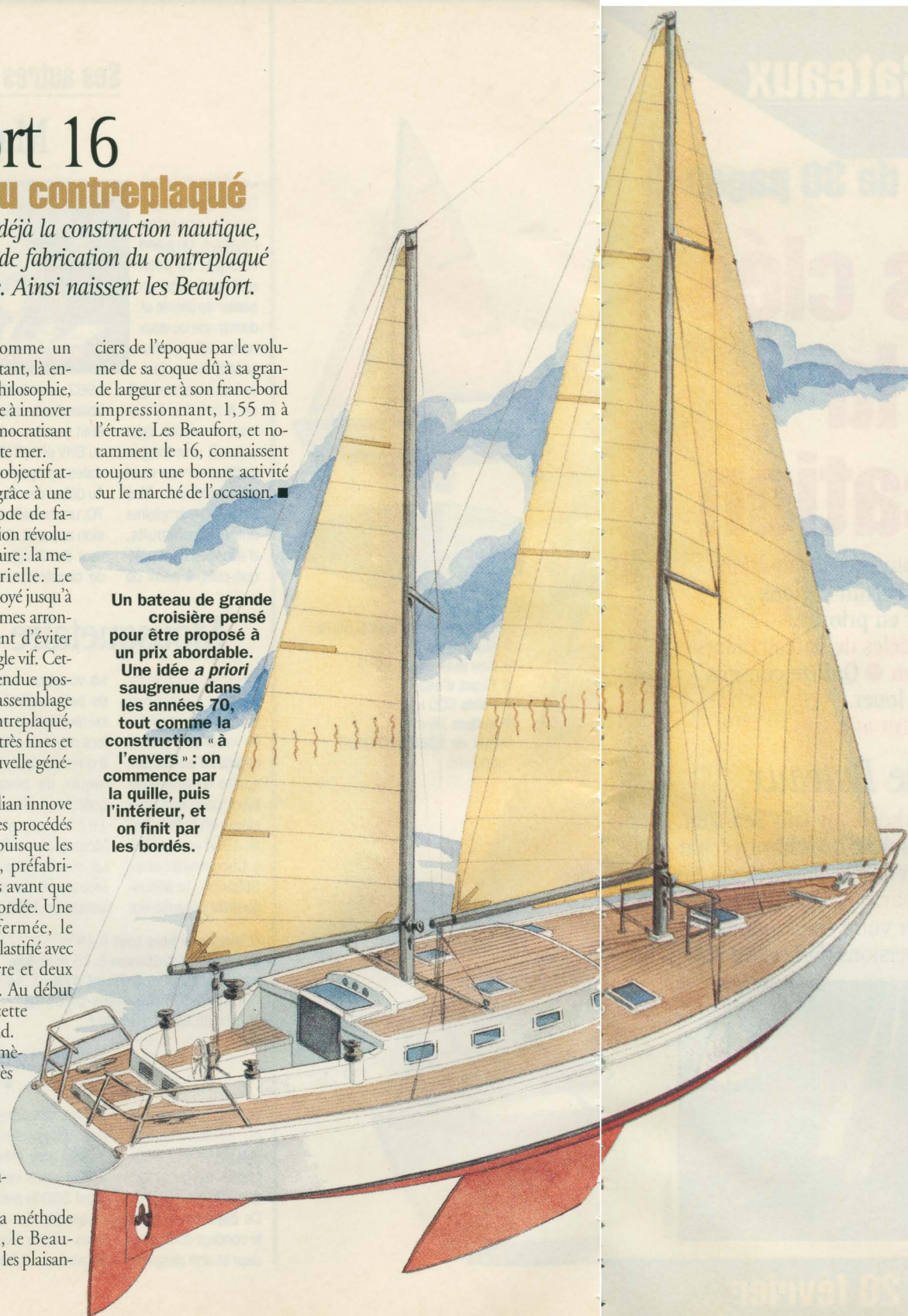
En dehors de sa méthode de construction, le Beaufort 16 déconcerte les plaisan-

ciers de l'époque par le volume de sa coque dû à sa grande largeur et à son franc-bord impressionnant, 1,55 m à l'étrave. Les Beaufort, et notamment le 16, connaissent toujours une bonne activité sur le marché de l'occasion. ■

**Un bateau de grande croisière pensé pour être proposé à un prix abordable. Une idée a priori saugrenue dans les années 70, tout comme la construction « à l'envers » : on commence par la quille, puis l'intérieur, et on finit par les bordés.**



- Longueur de coque 15,70 m
- Flottaison 12,90 m
- Bau 4,36 m
- Tirant d'eau 2,40 m
- Déplacement 13 t
- Voilure au près 119,90 m<sup>2</sup>
- Prix en 1972 270 600 F



## Ses autres croiseurs

## hauturiers

### Frégate

En 1960, année de son lancement, la Frégate était considérée comme un grand bateau taillé pour la haute mer. Sa construction en bois moulé réalisée par le chantier Mallard permet de dégager un grand volume habitable, avec trois cabines, dont une à l'arrière avec sa propre descente. La cabine principale affiche 1,80 m de hauteur sous barrots ! La Frégate annonce déjà

les méthodes révolutionnaires qui seront utilisées plus tard pour les Beaufort : la construction à partir de cloisons structurelles qui servent en quelque sorte de moule, sur lequel vient s'appuyer un bouchain arrondi composé de plusieurs plis de contreplaqué collés. ■

- Longueur hors tout 9,08 m
- Largeur 2,84 m
- Tirant d'eau 1,23 m
- Voilure 39,30 m<sup>2</sup>
- Poids 2 800 kg
- Prix en 1960 19 500 F



Trois cabines et une excellente hauteur sous barrots sur un 9 mètres. Une performance à l'époque.

### Milord



Le confort à la mer, un impératif qui a présidé au dessin du Milord.

Une fois n'est pas coutume, Jean-Jacques Herbulot a dessiné un bateau très classique, avec une quille longue, un tableau inversé et un rouf carré. Il s'agissait de faire un voilier très

confortable en mer, presque un fifty, selon les critères de l'époque. Construit en polyester (par AMC) avec un pont en contreplaqué, c'est un voilier plutôt inattendu pour l'architecte. ■

- Longueur hors tout 7,70 m
- Flottaison 6,20 m ● Bau maxi 2,50 m
- Tirant d'eau 1,20 m
- Déplacement 3,8 t ● Voilure 39,26 m<sup>2</sup>
- Prix en 1965 42 500 F

### Vulcain

Jean-Jacques Herbulot s'est parfois esquivé à l'aluminium. Sa première création fut le 9 m AG 4. Plus connu, le Vulcain 1, premier bateau sorti des chantiers Bru-

ment, est un voilier de voyage, avec une quille longue et peu profonde, un déplacement lourd et peu voilé. Quinze Vulcain 1 ont été construits entre 1971 et 1977,

un nombre respectable pour le constructeur Brument, qui fera plancher Gilbert Caroff sur les Vulcain suivants. ■

- Longueur hors tout 10,80 m
- Longueur flottaison 8 m
- Bau maxi 3,30 m ● Tirant d'eau 1,70 m ● Déplacement 7 t
- Voilure 65 m<sup>2</sup>