

Vite... plus vite... en VAURIEN

Le Sharpie vaut 2.500 F, le Caneton 3.000 F ! le Snipe 4.000 F ! Il faut faire quelque chose pour naviguer a meilleur compte. Nous sommes en 1950.

Par ailleurs le Comité de Coordination des Ecoles de Voile recherche un dériveur d'initiation, robuste : voici que nous venons de dessiner le cahier des charges du Vaurien, l'oeuvre du légendaire J.J. Herbulot, un dériveur qui, alors que les Français passaient tout juste de la bicyclette de l'après-guerre à la 4 CV, devait permettre la première explosion pacifique d'une voile réellement accessible a tous.

Le Vaurien devait rester ce dériveur

d'initiation avant tout, le fer de lance des flottilles des Ecoles de Voile. Cependant, il ne pouvait pas qu'être cela aux yeux(des plus évolués des élèves, surtout lorsqu'une nouvelle génération de dériveurs vint le menacer dans le coeur de ces jeunes enthousiastes : révolution lente (très lente) de la jauge devait autoriser des boudins gonflables permettant enfin au bateau chavire de flotter (1965), la construction en plastique - donc avec caissons étanches - en 1966 ; un spinnaker après des tâtonnements quant a sa surface (10 m², puis 6,5 m², 8,5 m² enfin) en 1965 (autorise au Championnat du Monde cette année seulement)... Le Vaurien s'actualisait ainsi, devenant plus apte a la compétition, restant néanmoins très proche de son origine et

fidèle a sa vocation initiale, se refusant a la chasse a la modernité (restriction de l'accastillage, pas de barre d'écoute, pas de trapèze). Aussi transporte-t-il depuis 25 ans cette même silhouette sur les revues et les plans d'eau, ultime survivant de cette époque, le dernier des sharpies. Aussi est-il reste le bateau de ses débuts, simplement, certainement aujourd'hui encore le moins cher bateau de double intéressant.

33.000 bateaux dans le monde, dont 20.000 en France, témoignent de cet équilibre. International, le Vaurien couvre surtout en vérité un cercle européen dont le centre serait sans doute situe en Bretagne ! Chaque année les chantiers français construisent 600 unités.



Pour aller plus vile: abaisser le tangon et choquer légèrement l'écoute de spi afin d'amener les points d'écoute et d'amure à la même hauteur, border le foc, intervertir les positions de l'équipage, tenir l'écoute de spi depuis le filoir sous le vent.



La gîte est excellente, mais ce spi est caché par la grand-voile! Noter le sandow, qui maintient la bôme.



Voici, borne pratiquement à la verticale du point fixe de la patte d'oie, le bon équilibre latéral jusqu'à force 4.



L'équipage sur l'arrière, le Vaurien trouve son équilibre. Ramenez les écoutes de spi à bord.



Les poids sont bien regroupés, l'étrave juste dégagée de la surface de l'eau. Faire passer le bout du cunningham devant le mat supprimerait le pli au point d'amure.

(possibilité de kits, pas de construction amateur) dont 400 en plastique, le marché français absorbant la moitié de cette production.

L'ambiance est jeune (moyenne d'âge : 22 ans, un Championnat du Monde junior a coté du Championnat du Monde senior) et chaleureuse dans les campings autour de ce bateau rude, dur à l'équipage dans la brise - mais il y a une forte proportion d'équipages mixtes a y obtenir des succès - et simple - pas nécessairement facile pour autant tremplin aussi vers d'autres séries (voir le comportement en compétition, Espagnols et Français, des anciens Vauriennistes).

CARACTERISTIQUES

La stabilité initiale du Vaurien est légendaire. Elle est conférée principalement, au niveau de la coque, par la grande largeur des volumes immergés et l'angle à peine obtus des bouchains. Entre ceux-ci les formes planes de la carène posent un problème aux constructeurs, mais surtout à l'utilisateur dans certaines conditions que nous allons voir. Les deux quilles d'échouage, l'aileron qui stabilise la route au portant (et pénalise les changements de cap au près), restent un témoin de l'origine de la coque comme des pattes d'orvet témoignent de conditions que nous ne connaissons plus. L'avant est profond mais étroit, le volume maximum au centre, devant le bau assez reculé et un arrière relevé apparaissant, comparativement, en forme : nous trouvons IA les causes d'un certain regroupement sur l'arrière de l'équipage.

Le poids de cette coque est intéressant : 95 kg, mais la surface de la voilure, n'est que de 8 m² (une Yole OK, solitaire de taille comparable, pèse 72 kg, pour 8,3 m² de voile...) Aussi le problème en compétition sera-t-il de donner la puissance maximum à un bateau sous voilé dans le petit temps et le medium. Le spi qui ne fait que doubler cette surface ne peut apporter au portant les rapidités de réaction que l'on espère d'un bateau destiné à des jeunes. On ne peut dire cependant que le Vaurien soit un bateau ennuyeux à naviguer, il est doux et par la grâce des réglages, accède à une certaine sensibilité ; on peut simplement lui reprocher d'être trop facile.

La recherche de la puissance sera facilitée par le point de jauge interdisant tout retreint du mat, ce qui en revanche sera nuisible à la polyvalence de la voile unique, dans la brise en particulier.

VITE...

Dans le petit temps au près, la tire à l'arrière associée à une patte d'oie (un simple point d'attache central bouleverserait les performances sans être plus coûteux...) interdit de faire un cap intéressant. Déjà le hale bas maintient la bième que l'on amène simplement au-dessus de l'angle du tableau arrière, à l'aide de l'écoute. Le point d'écoute de grand'voile est file jusqu'à ce qu'apparaissent de menus plis verticaux au long de la bordure. L'écoute de foc n'est pas bordée à fond, de façon à ne pas trop tendre la chute alors que le bateau n'a qu'une erre réduite, car entre la quète, la drisse et le filoir fixes, l'écoute est le seul réglage de foc disponible en régates. La tension des haubans est réduite, le mat n'est pas bloqué complètement à l'étambrai. L'équipage se regroupe de manière à ce que l'étrave soit précisément au ras de l'eau, sans s'avancer plus.



Latéralement, le bouchain au vent est dégagé : cette balance, assistée de mouvements de barre doux, procure la meilleure vitesse.

Au large, dérive sabre relevée au quart, l'équipage garde sa position. Le mât est maintenant tale à fond, et le hale-bas étarqué plus que précédemment. Il faut maintenir la gîte pour dégager le bouchain au vent. Le tangon de spinnaker ne touchera l'étai en aucun cas. Et l'on prêtera une grande attention à ce que le foc porte, en veillant à ce qu'il ne soit pas bride.

Au vent arrière, si les voiles ne portent pas, mieux vaut lofer légèrement pour s'appuyer sur un bord grand large, dérive à peine enfoncée, courir jusqu'à l'empannage rendu plus sur maintenant par les ferrures de tangon modernes autorisées.

Dans le medium, au près, le gréement est retendu en souquant la drisse de foc, puis l'on cale complètement le mât à l'étambrai avant de reborder le hale-bas.

La bôme est bordée avec plus de vigueur que dans le petit temps, quand bien même le hale-bas ré-étarqué la maintient mieux. Il importe que la chute soit bien tendue et l'angle entre la voile et l'axe du bateau aussi réduit que possible.

Compte tenu des modifications apportées à la tension du gréement par les moyens cités, il n'est pas nécessaire, avant force 3,5 de border l'écoute de foc à fond. 5'0 est possible, détendre d'environ 15 mm le tissu sur l'envergure du foc.

La gîte doit être maintenue à 0°, il faut être plat ! L'équipage se recule, l'arrière frôlant l'eau servant cette fois de repère. La règle de barre est de, à partir d'une route et d'un rappel moyens, laisser porter fugitivement dans la risée en suivant une extension de l'équipage au plein rappel. C'est de cette manière, en faisant ainsi courir le bateau tenu plat, que le meilleur cap est obtenu.

Au large, la dérive est relevée jusqu'à l'angle avant. L'équipage se recule, maintenant une gîte nulle et, s'il a une balancine fixe, relâche 15 cm de drisse de spi. A la condition de pouvoir à l'issue du large reprendre le point d'écoute de la grand'voile, peut être intéressant de relâcher la bordure.

Dans la brise, au près, il est loisible d'ôter toutes les cales devant le mât et (ou) de mettre de la quête arrière en reprenant un trou aux réglettes de cadènes, d'étarquer la drisse de foc au maximum, et d'étarquer le hale-bas à fond.

L'écoute de foc est bordée à la limite de la cassure - de la bavette et maintenue au taquet, l'équipage étant au rappel l'équilibre latéral sera maintenu par l'ouverture de la grand'voile en fonction du vent et des vagues. Les équipiers sont très recules, il faut absolument que l'étrave dégagée puisse évoluer sans effort à la barre.

L'équilibre général, coque et voilure, ne sera complet qu'en basculant à fond la dérive sur l'arrière.

Au large, il sera pratiquement toujours possible de conserver le spinnaker. On pourra filer encore un peu de drisse de spi (en aucun cas plus de 25 cm).

Et l'on conservera la dérive telle qu'elle était au près, il en faut plus qu'on ne le croit. L'ensemble est ainsi très efficace, maintenu plat, et l'on évitera tout croche-pied de la dérive en maintenant portant spi et foc, voile en drapeau dans les surventes ou bien, tout au contraire, voile rebordée pour éviter les départs à contre. C'est de cette manière que se cabrera l'étrave (spectaculaire pour les photographes), gage de sécurité et ici de vitesse.

Au vent arrière, on se servira de la même manière de la grand'voile pour empêcher que le Vaurien n'engage sur un bouchain ou l'autre, avec la même issue fatale !

LE MATERIEL

POUR ALLER VITE

Sur les bateaux arrivant du chantier il faut avant toute chose renforcer l'étambrai en le reliant par des boulons à l'épontille, ainsi que le puits de dérive à l'aide d'une plaque vissée à la fois au puits et au banc de nage. Puis ensuite, il faut se donner les moyens de procéder aux réglages nécessaires pour aller vite.

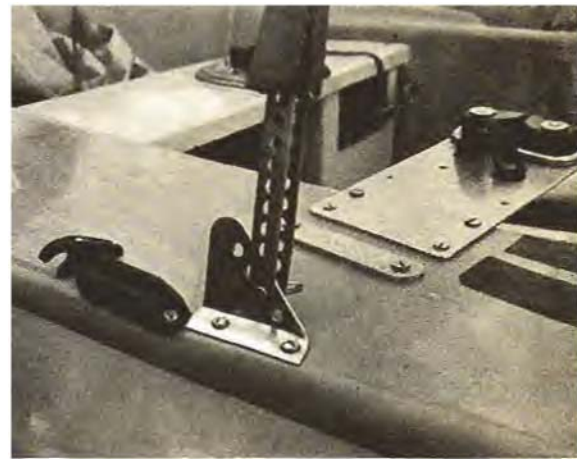
C'est-à-dire gérer avaricieusement les quelques éléments tolérés par la jauge. Les poulies par exemple. Une poulie-winch sur le tableau arrière pour l'écoute de grand'voile est le plus grand luxe recommandable. Les cosses, par centre, ne sont pas limitées : on les multiplie pour obtenir un hale-bas suffisamment puissant. Des entailles dans les bancs de nage recevront réglages de balancine et de cunningham de grand'voile. Il ne faut pas le dissimuler un problème du Vaurien est l'eau embarquée dans le medium pour peu qu'il y ait quelque clapot. Il n'y a pas de vide-vite dans le devis d'un Vaurien, seules les trappes arrière peuvent être ouvertes au large à partir de force 3, en permanence à partir de force 5.

Un sandow et un bout devront les manœuvrer sans quitter le rappel. A ce memo chapitre, prévoir une écope (pour le petit temps) et(ou) un seau pour le medium. Une coque plastique plus légère et plus rapide au portant qu'une coque bois, mais au centre de gravité plus haut (donc plus instable) et recule, donnera moins de soucis que les boudins ligotes sous les bancs et qu'il faut gonfler périodiquement. Prévoir un retour du réglage du point d'écoute de la grand'voile.

LE MATÉRIEL

POUR ALLER PLUS VITE

Il est impératif, pour tirer le meilleur parti de sa voile, d'adopter un mât avec des barres de flèche. En jouant de celles-ci on peut modifier dans la mesure permise par un mât non retraits (sont-ils réellement moins coûteux ?) l'importance et l'emplacement du cintre, donc la forme de la voile.



Des cadènes intelligentes, retenant moins les barres de flèche lorsque prend de la quête arrière dans la brise. Crochet de retenue et clam-cleat simples et efficaces, L'image de la platine porte-filoir et taquet d'écoute de foc.



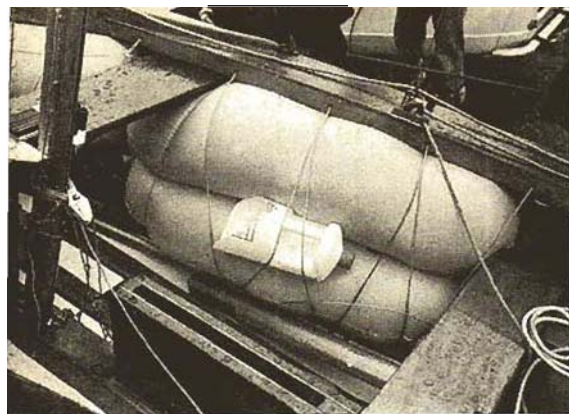
La gonflette.



Les compas pour naviguer, le seau pour vider, les boudins pour flotter



Le hale-bas a cosses et a frictions.



Boudins et écope, hale-bas luxueux (à poulies). Remarquer l'étambrai rapporté, les cales de mâts, les nœuds sur la balancine afin de régler la hauteur du tangon.

Calculer mieux la longueur de l'étai diminuera le fardage.

Compte tenu de ce qu'il est impossible de border la bôme près de l'axe du bateau, les voiles du Vaurien sont creuses et referment assez nettement (la chute, la latte inférieure, doivent être parallèles à l'axe du bateau). Cependant, en fonction de la partie haute du mât ayant, de par l'absence de rétreint, une trop bonne tenue, la partie haute de la voile est relativement plate, afin quo la voile, dans la brise, ouvre sans perdre de sa tension de chute.

En procédant aux réglages du mât, on peut obtenir une courbure régulière de la partie basse (mât décalé à l'étambrai, drisse de foc tendue), une courbure régulière du mât (mât tout juste calé à l'étambrai, drisse de foc tendue, hale-bas étarqué), qui avec une voile pleine conviendront respectivement au medium clapot, au petit temps et aussi au medium fort, à la brise.

Reculez le pied de mât autant que la profondeur maximum de l'étambrai le permet votre Vaurien sera a priori plus ardent, mais vous devez, pour le rendre neutre, mieux naviguer à plat ; le rendement de la voilure sera amélioré, vous irez plus vite. Si jadis la quête était sur l'avant, elle est maintenant normalement sur l'arrière, plus prononcée pour les équipages légers et dans la brise. Des cadènes à plusieurs positions vous permettront d'établir la quête convenant à vos voiles, dans tous les temps, et de modifier aussi, même de manière insatisfaisante parce qu'insuffisante, la retenue des barres de flèche (position arrière dans le petit temps -medium, position avant dans la brise). Un bon paquet de lattes fora face à tous les vents, lattes très souples à partir de l'avant sur la plus grande partie dans le petit temps, a répartition de la flexibilité comparable dans la brise; mais présentant une plus grande nervosité.

Vous pouvez disposer le filoir de foc à l'intérieur des caissons, sur une platine que vous fabriquerez avant de la fixer tout juste derrière l'aplomb de la chute du foc.

Cette position étant définitive, il vous faudra l'établir à partir d'un réglage petit temps -medium (temps le plus fréquemment rencontré, et dans la brise la quête ouvrant la chute du foc). Concevez cependant un réglage, barber-hauler, rails, qui vous servira hors compétition et sera, un jour, officialisé... Il en est de même pour le hale-bas à



Déflecteur déployé : un axe à l'avant, une lumière à l'arrière, on peut le manoeuvrer d'une main.

levier, réponse parfaite en l'occurrence précise à l'esprit de la jauge, sinon encore à la lettre.

Au problème du clapot, répondez avec les déflecteurs, non interdits. Qu'ils soient manoeuvrables facilement sans que l'équipier charge l'avant prévoyez une latte, sous le déflecteur et à l'extérieur, qui rabattra les embruns vers le bas. Entre la borne et l'étrave, un sandow aidera l'efficacité de la grand' voile au vent arrière par petit temps. Au près du hauban, un crochet, et un nœud sur la retenue du spi vous êtes paré pour le large sous spi.

Et, l'ultime secret, rincer et sécher son bateau après chaque sortie : chassez le poids. Remiser son bateau propre après chaque saison et, avec une coque bois, tous les trois hivers mettre le balsa à nu avant de, au printemps, revérnir ou le repeindre. Non content de défier les mers, votre Vaurien défiera les ans !

PLUS VITE

Dans le petit temps, au près, comme tous les bateaux sous-voiles et peu « parlants » le Vaurien sollicite sans relâche l'attention de son équipage, nécessitant une concentration jamais démentie. Ce seul élément, qui s'ajoute à ce que nous avons vu pour aller vite, n'est pas le moins difficile à maîtriser... Veillez à maintenir le bord de fuite de la dérive en position verticale.

Au vent arrière, il faut, pour aller plus vite, suivre aux changements de panne près, la route directe en changeant radicalement la technique vue pour aller simplement vite. Deux objectifs : présenter au vent la plus grande surface de toile possible, favoriser l'établissement du spi. Pour parvenir à ces fins, on fera giter son Vaurien au vent, tangon perpendiculaire à l'axe du bateau ; c'est à ce moment qu'est nécessaire le sandow vu plus haut, et qui plaquera la borne au hauban sous le vent en dépit de la contre-gîte. On peut border le foc, inopérant, à fond ! Ne pas hésiter à remettre plus de dérive qu'on n'en utilise habituellement au vent arrière pour éviter, au-delà de la stabilité initiale, l'écart funeste et ridicule dans ce zéphyr !

Dans le medium, au près, compte tenu du recul du mât faudra naviguer à plat, voire même à contre de manière à retrouver une

barre neutre : le plan de voilure et le plan de dérive travailleront dans les meilleures conditions, présentant à l'air et à l'eau la plus grande surface possible.

Les déflecteurs sont déployés, réduisant les entrées d'eau dues au clapot.

Au large, travaillez à l'entraînement la position de la dérive. Remarquez sa position rendant la barre neutre, c'est cet équilibre qui vous permettra de zigzaguer dans les risées sans que le bateau parte au lof ou décroche sous le vent.

Avant que l'équipage ne doive s'asseoir au vent, le barreur peut, assis au vent, contrôler la retenue de spi et l'écoute de grand' voile, cependant que l'équipier, sous le vent, écoute le spi et le foc : cette technique est pleinement justifiée par l'absence de trapèze en fonction duquel les doubles naviguent habituellement.

Dans la Brise, au près, on peut favoriser le cintrage du mât en reculant le pied de mât mais de cette manière on ne prend pas de quête arrière et ce n'est avantageux que si l'on veut aplatir l'attaque de la grand' voile sans modifier l'aspect de la chute.

On tendra autant que possible le gréement, en se souvenant que, en dépit de sa légendaire et relative robustesse, le Vaurien se resserre sous la contrainte et s'étrécit au niveau des cadènes : ce qui est loin d'être défavorable à la vitesse.

Au large, il faut rester vigilant ; comme tous les dériveurs à fond plat et à bouchains le Vaurien, quoique stabilise par son aileron, part brutalement : avec une voilure aussi modeste vous n'avez pas le droit d'être surpris. Dérive à demi-relevée, suivez chaque risée, dévaliez chaque vague c'est le temps et [l'allure du Vaurien, aidez-le vivre, réjouissez-vous ensemble !

Au vent arrière, dérive remontée aux trois-quarts, le seul réel problème est le balancement rythmique, pour les mêmes raisons relatives à la carène que nous venons de voir. Il faut alors passer l'écoute de spi sous le crochet sous le vent, en face de celui où passe la retenue. Le spinnaker ainsi stabilise, le bateau partira dans un planing victorieux, et vous pourrez goûter la joie d'aller PLUS VITE EN VAURIEN.