

IL VAURIEN

Il VR è stato progettato da J.J. Herbulot a fine 1951. Il prototipo fu provato al Centro Nautico dei Glenan nel 1952 e nell'estate 1953 già 200 VR erano in navigazione.

L'ASVAURIEN FRANCE, Associazione tra i Proprietari di VR, fu fondata nel 1953.

La ASVAURIEN offre consigli, organizza regate e campionati, invia circolari ai Soci, veglia sugli interessi della Classe.

Attualmente quasi 20.000 (ventimila) Vaurien sono stati costruiti in 22 Paesi, con prevalenza numerica per la Francia.

In Italia il primo VR fu varato il 6 gennaio 1962 a Castiglioncello. Oggi vi sono più di 100 VR italiani, riuniti nella ASVAURIEN ITALIA.

Nel 1964 il Vaurien fu riconosciuto "Classe Internazionale" dalla I.Y.R.U., data la sua enorme diffusione.

Nel 1965 il VR è stato riconosciuto dalla Federazione Italiana Vela.

Ogni anno viene effettuato un Campionato Nazionale ed un Campionato Mondiale della Classe.

Il Campionato Italiano è stato effettuato

nel 1962 a Castiglioncello

" 1963 " "

" 1964 " Orbetello

Il Campionato Mondiale 1964 è stato effettuato a Palamos (Spagna). Un nostro equipaggio si è classificato 9° su 47 concorrenti.

Il Campionato Italiano 1965 sarà a Orbetello.

Il " Mondiale 1965 " " Carnac (Francia)

Il Vaurien è stato sommariamente descritto su "Italia sul Mare", novembre 1961; "Vela e Motore", dicembre 1962; su "Yachting Italiano" gennaio 1963; su "Nautica", aprile 1963 ecc.

Le sue caratteristiche principali sono:

- Dimensioni: lunghezza 4,08 m, larghezza 1,50 m. Superficie velica 8,1 mq (randa e fiocco). Spinnaker (facoltativo) 6,4 mq.
Lunghezza dell'albero: 6,20 m.
- Portata: 4 persone adulte in modo molto confortevole; 2 persone in regata.
- Costruzione: a spigolo, in compensato marino di cedro, 6 mm di spessore, incollato e inchiodato in rame su apposita forma, viti in ottone.
- Il Vaurien porta ottimamente un motore fuoribordo di 2 CV o più, può anche essere fornito lo scafo senza albero e vela.

- Il Vaurien è adattissimo per pesca leggera.
- La sua insommergibilità è assicurata da apposite casse di galleggiamento.
- Non occorre invasatura; chiglia e controchiglia sono previste per alare e appoggiare la barca su qualsiasi terreno senza timore di danneggiarla; in due persone si solleva e si trasporta facilmente.
- La manutenzione consiste in una mano di buona vernice all'inizio della stagione d'uso; d'altra parte una barca equivalente in plastica costa almeno una volta e mezzo di più.
- Uno sconto viene concesso per ordini passati in ottobre, novembre, dicembre.
- Per il trasporto con autovettura, è necessaria un'auto lunga almeno m 4,20 per poter portare albero e barca sul tetto; mentre basta un'auto lunga m 2,72 per portare la sola barca.
- Nessuna difficoltà naturalmente per il trasporto con rimorchio. (Chiedere all'ASVAURIEN)

60a