

*Giornale della
Asvaurien France*

N° 27

DÉCEMBRE 1964

INFORMATION

Bulletin de Liaison de l'Asvaurien - ASVAURIEN, 19, quai Louis-Blériot, Paris - XVI°

Le Vaurien aux Jeux Olympiques ?

Vous savez que notre série est certainement celle qui compte le plus grand nombre de bateaux naviguant dans le monde. Les deux séries dont les numéros de voiles sont plus élevés : le SNIPE et le LIGHTNING sont toutes deux beaucoup plus anciennes et les premières unités, en particulier celles construites avant guerre, sont pour la plupart disparues.

En qualité de première série mondiale, le Vaurien n'aurait-il pas le droit de figurer parmi les séries olympiques ?

Nous ne le pensons pas. Notre bateau est avant tout un dériveur léger d'initiation, d'apprentissage de la voile et de la compétition. Nous avons volontairement limité toutes les possibilités d'« améliorations », aussi bien pour des raisons financières que pour conserver à notre voilier la plus grande monotypie possible. Il faut qu'un nouveau venu dispose du même matériel que le barreur chevronné et comprenne que c'est à lui à apprendre toutes les finesses de la régates. Si ses résultats ne sont pas brillants, le barreur doit se perfectionner lui-même beaucoup plus que rechercher les astuces d'accastillage qui dans son idée devraient le classer en tête.

Aux Jeux Olympiques, au contraire, il faut des machines de course perfectionnées qui n'ont pas à tenir compte de la question prix.

Nous sommes cependant heureux de constater que, si le Vaurien n'est pas une série olympique, il a été représenté en la personne de Gérard DEVILLARD, notre représentant en Finn. Notre sélection olympique est un ancien de notre série sur laquelle il a fait ses débuts. Parmi les autres « sélectionnables » figuraient également ROUMAILLAC, MORET, d'autres encore.

Nous félicitons nos anciens camarades de leur rapide ascension au faite de notre sport en France.

Qui osera encore prétendre que, des Vauriens, ne sont pas sortis des barreurs valables ?

Jacques DERKENNE.

Championnat du Monde de la Série Internationale des Vauriens 1964

C'était, cette année, à PALAMOS (Costa-Brava), et sous l'organisation de l'ASVAURIEN ESPANA, qu'a eu lieu le championnat, baptisé pour la première fois « du monde », de notre série.

Les 11 pays suivants étaient représentés: Allemagne, Belgique, Espagne, France, Hollande, Italie, Luxembourg, Madagascar, Maroc, Sénégal, Tunisie.

Nos amis espagnols s'étaient donné beaucoup de mal pour mettre au point, avec l'aide de leur fédération et des clubs régionaux, une excellente organisation et, après les inévitables difficultés au moment de la jauge, aplanies en grande partie grâce à notre architecte J.-J. HERBULOT, les épreuves se sont déroulées sans incidents.

Le soleil et la chaleur étaient au rendez-vous, le plan d'eau magnifique, entouré de plages de sable d'or, la brise un peu molle par moment, assez constante en direction et suffisamment variable en force pour donner à chaque régates un caractère différent. La difficulté essentielle résidait dans le clapot, toujours assez fort, et beaucoup plus que ne le comportait la force du vent.

Faire courir son bateau, tout en pointant suffisamment, dans ces conditions, représente une performance dont le sympathique ménage QUEVAREC se tira avec une aisance extraordinaire. C'était un véritable plaisir de les voir à chaque régates se

faufiler et sortir d'un groupe compact de concurrents pour se retrouver, décontractés, parmi les bateaux de tête, quand ce n'était pas seuls et loin devant.

La meilleure démonstration d'ensemble a été donnée par les Suisses qui placent 3 bateaux derrière les QUEVAREC, après une lutte acharnée entre VOISIN — éternel second — et le ménage NEESER que l'on a été heureux de revoir sur Vaurien. Les Belges ont un peu déçu, comme les Hollandais.

Les Italiens GUGLIELMI accèdent pour la première fois aux places d'honneur auxquels les Espagnols, bien que chez eux, ne sont pas encore parvenus.

Pour la France, on doit noter encore la confirmation des progrès du ménage COHEN qui sont, sans doute, des champions du monde en puissance.

De toutes façons, la compétition a été dure, et le niveau des 20 premiers très élevé.

Le championnat s'est naturellement trouvé encadré par des réceptions sympathiques ou solennelles et, au cours du diner final, une quantité invraisemblable de coupes dignes des 12 m. J.I. ont été remises par un nombre impressionnant d'autorités civiles et militaires, comme aucun championnat de Vaurien n'en avait vu !

Jean REVILLE.

- | | |
|--|---|
| 1 ^{er} Quévarec-Quévarec, 8983, C.N. St-Nazaire, France, 8. | 26 ^e Huizenaar-Steehouwer, 11548, R.Z.V., Hollande, 116. |
| 2 ^e Voisin-Hug, 6202, C.N. Margien, Suisse, 19,25. | 27 ^e Ingrassia-Ingrassia, 7301, C.V.B.N., France, 121. |
| 3 ^e Neeser-Neeser, 3100, C.N.M., Suisse, 19,50. | 28 ^e Beaudouard-Franco, 1950, C.N.U., Madagascar, 124. |
| 4 ^e Fehlmann-Bonardel, 10239, C.N.M., Suisse, 20'75. | 29 ^e Lecerf-Lecerf, 10550, Y.C.O., France, 130. |
| 5 ^e Maes-Tchartorysky, 4353, R.Y.C.O., Belgique, 29'50. | 30 ^e Bergwerff-Van Est, 13034, K.Z.C., Hollande, 136. |
| 6 ^e Fabre-Divorne, 1115, C.N.B., France, 33'50. | 31 ^e Roig-Llorens, 12144, R.C.M.B., Espagne, 138. |
| 7 ^e Cohen-Cohen, 9671, C.N.M., France, 36. | 32 ^e Menard-Boulangier, 6367, C.N.V., France, 140. |
| 8 ^e Behrens-Behrens, 16023, N.V.V., Allemagne, 48. | 33 ^e Van Osta-Demoulin, 3174, Y.C.M., Belgique, 142. |
| 9 ^e Guglielmi-Guglielmi, 9602, R.S., Italie, 62. | 34 ^e Vidal-Vidal, 12145, R.C.M.B., Espagne, 144. |
| 10 ^e Grimm-Louis, 4200, C.N.M., Suisse, 64. | 35 ^e Masdevall-Masdevall, 13145, C.V.C., Espagne, 156. |
| 11 ^e Agard-Montegu, 3597, C.V.L., France, 64,50. | 36 ^e Dekkers-D'Ydewalle, 4283, R.Y.C.B., Belgique, 158. |
| 12 ^e Van Toen-de Jong, 13029, R.Z.V., Hollande, 64,75. | 37 ^e Martel-de Fontandran, 4351, S.N.C., Maroc, 160. |
| 13 ^e Boucher-Wald, 10108, C.V.L., Suisse, 65. | 38 ^e Medernach-Kleer, 13444, Y.C.L., Luxembourg, 162. |
| 14 ^e Bouchard-Thierry, 6342, C.V.Ch., France, 68. | 39 ^e Fernandez-Moret, 9545, C.V.C., Espagne, 164. |
| 15 ^e Hoog-Bernhard, 6231, S.N.T., Suisse, 71. | 40 ^e Beilken-Tonne, 12046, W.Y.C., Allemagne, 170. |
| 16 ^e Terve-Terve, 8455, C.N.P., France, 76'75. | 41 ^e Mauroy-Desrumeaux, 3675, W.R.Y.C., Belgique, 171. |
| 17 ^e In't Veld-de Ridder, 9005, R.Z.V., Hollande, 78. | 42 ^e Spiegel-Steinemme, 16017, Y.C.R.A., Allemagne, 172. |
| 18 ^e Bregnard-Hugg, 6193, C.V.B., Suisse, 84. | 43 ^e Canonne-Couder, 8993, Y.C.T., Tunisie, 173. |
| 18 ^e Dumont-Genin, 3173, Y.S.M.L., Belgique, 84. | 44 ^e Le Troquer-Le Troquer, 9104, U.A.K., Maroc, 188. |
| 20 ^e Houdard-de Ventura, 2758, S.R.R., France, 88. | 45 ^e Lebes-Lechenousky, 12165, Y.C.D., Sénégal, 195. |
| 20 ^e Gavazzi-Biancani, 13080, C.N.C., Italie, 88. | 46 ^e Arnaud-Arnaud, 10801, Y.C.D., Sénégal, 206. |
| 22 ^e Maillot-Buet, 6353, C.V.L., France, 102. | 47 ^e Lepelletier, 1062, S.N.C., Maroc, 255. |
| 23 ^e Daubenton-Van de Voor, 6370, C.N.N., France, 104. | 47 ^e Le Cesne, S.N.C., Maroc, 255. |
| 24 ^e Devillard-Pacoret, 3593, C.Y.V., France, 111. | 47 ^e Monmoton, 1625, Y.C.L., France, 255. |
| 25 ^e Sanchez-Egea y Sra, 15650, R.C.M.B., Espagne, 112. | 47 ^e Caroff, 6347, C.N.M., France, 255. |

COMITÉ INTERNATIONAL

Le Comité International du Vaurien s'est réuni à PALAMOS (Espagne) le samedi 25 juillet 1964, à 18 h. 30, à l'Hôtel Trias.

I. — DIFFUSION DE LA SERIE

France :

La production française a subi un ralentissement cette année et c'est la première fois que la diffusion diminue en France. Deux causes :

- 1°) l'ensemble des ventes de bateaux a baissé,
- 2°) d'autres séries ont pris de l'extension, notamment les séries en plastique.

Pour fin 1964, on espère 11.800 à 12.000 bateaux.

Suisse :

185 à 190 commandes cette année. Le 1.000^e Vaurien est dépassé, mais il se manifeste également un léger ralentissement.

Belgique :

Prévoit 600 bateaux en fin d'année. Léger ralentissement. Les classes de bateaux en plastique prennent davantage d'extension et les Vauriennistes passent aux séries supérieures.

Hollande :

470 bateaux actuellement et en prévoit 500 pour la fin de l'année. Pas de ralentissement.

Espagne :

250 bateaux jusqu'à maintenant et en espère 300 pour la fin de l'année. L'introduction de séries nouvelles est contrôlée par la Fédération Espagnole et pour le moment il n'y en a pas en cours d'introduction.

Allemagne :

350 bateaux environ, y compris ceux importés. Le Vaurien a été reconnu comme série internationale par la Fédération Allemande.

Norvège :

A acheté 10 bateaux à la Suisse.

Sénégal :

8 bateaux cette année, ce qui donne un total de 60.

Autriche :

La création d'une association et les démarches auprès des chantiers n'ayant finalement pas abouti, des contacts vont être repris.

Tunisie :

15 bateaux.

Maroc :

Pas de renseignements nouveaux.

Madagascar :

75 bateaux.

Luxembourg :

31 bateaux. La progression sera lente, car il y a peu de plans d'eau.

II. — MISE A JOUR DES REGLES DE CONSTRUCTION, DE JAUGE ET DE COURSE

M. HERBULOT remet aux représentants de chaque Association Nationale une série de plans comportant :

- plan de formes n° 1,
- plan de charpente n° 2,
- plan de voilure n° 3,
- plan de coupe et de contrôle des voiles n° 16,
- schéma des mesures de contrôle n° 14.

Une refonte complète des règles de course particulières à la série, de conformité et de construction a été discutée lors de la séance. Le texte définitivement adopté se trouve en annexe.

III. — CHAMPIONNAT DU MONDE 1965

Le pays choisi est l'Italie qui doit le confirmer : en effet, il est difficile d'organiser une grande manifestation en juillet ou en août sur la côte italienne, en raison de l'afflux des touristes.

Si l'Italie se désiste, le second pays retenu est la France.

Nouvelles des Clubs

Championnat de l'Île-de-France en Solitaire. Les 8 et 11 novembre.

68 bateaux au départ, 14 clubs représentés, un beau succès à l'actif du Vaurien et du C.N. Viry-Châtillon qui organisait ce Championnat de l'Île-de-France en Solitaire.

Le 8, les 3 manches furent disputées par vent de force 1-2. A l'issue de cette première journée, les favoris étaient déjà en tête, mais la possibilité d'écarter la plus mauvaise manche laissait la course très ouverte.

Le 11, une très faible brise (force 0 à 1) avantagait les barreaux de petit temps. La lutte avait été très serrée et l'on notait des écarts de 4 à 5 minutes entre le premier et le dixième.

COHEN, très à l'aise dans le petit temps, terminait en tête suivi de DAUBENTON à 4,50 points. Ensuite TRUFFERT, LARIGNON, THIERRY (champion de France l'année passée), INGRASSIA et OGER se partageaient dans l'ordre les places d'honneur.

CHAMPIONNAT DE L'ÎLE-DE-FRANCE.

Cette manifestation a eu lieu le 27 septembre et s'est fort bien déroulée par un vent de force 1 à 2 en trois manches.

Vingt clubs participaient à ce championnat qui a rassemblé 74 Vauriens sur le plan d'eau du Yacht Club de TRIEL.

OGER, COHEN, THIERRY, MOLINIER et LAGOGUEZ étaient respectivement les vainqueurs de cette grande épreuve.

LES « SIX HEURES DE BRAY-DUNES ».

Cette épreuve s'est déroulée le 6 septembre sur le circuit triangulaire de Bray-Dunes. Les deux premiers tours permirent aux concurrents de s'échelonner, les écarts entre les séries se confirmèrent, mais dès les premiers tours un certain nombre d'équipages abandonnèrent la course par suite de chavirages et de rupture de matériel, le vent ne faisant que forcer.

Dès le troisième tour, l'on vit des équipages malchanceux aux prises avec leur bateau chaviré, et les équipes de sécurité avaient fort à faire pour ramener ces derniers à terre.

Les vainqueurs sur Vaurien furent respectivement CAM-PION, BLANQUART et BOUTTEN.

UN VAURIEN EN PLASTIQUE

Quand Jean-Jacques HERBULOT dessina le Vaurien en 1951, il était très en avance pour son époque par le mode de construction et le matériau adopté (le contreplaqué). Le succès de la série prouva la justesse de cette conception. Jamais jusqu'alors une série n'avait eu un essor aussi rapide, jamais une série dessinée par un architecte français n'avait accédé au rang international, et par surcroît, cette série était la moins chère, la plus populaire.

Dans sa présentation actuelle, le Vaurien a rendu de grands services au sport de la voile et continuera d'en rendre puisque 200 clubs en France l'ont adopté et que des milliers d'indépendants l'utilisent en mer ou en rivière. Tous bénéficient de l'organisation d'une série active qui maintient le bateau dans une rigoureuse monotypie, à un prix aussi bas que possible.

Il ne peut donc être question de s'écarter de ce qui existe au risque de démoder les 16.000 bateaux déjà construits et de tuer une série en pleine maturité. C'est pourquoi le plastique comme matériau de construction avait toujours été écarté, ne permettant pas de conserver au Vaurien ses formes d'origine si l'on voulait un bateau rigide au poids minimum autorisé. Le plastique avait en outre l'inconvénient de coûter beaucoup plus cher que le contreplaqué. Les avantages offerts par le plastique n'étaient pas suffisants pour balancer ces tares et autoriser la série à céder aux pressions de la mode ou des propriétaires qui espèrent réduire l'entretien de leur bateau en le prenant en plastique.

Depuis quelques mois, le problème se présente différemment et un nouveau type de plastique est offert aux utilisateurs, permettant d'obtenir des surfaces planes très rigides et très légères, et une densité inférieure à celle de l'eau à un prix raisonnable.

Le COMITE INTERNATIONAL DU VAURIEN s'est saisi de la question et avec les conseillers techniques de l'Association française a procédé à une étude sérieuse qui est encore en cours. Ses premières conclusions ont été suffisamment favorables pour qu'un essai soit tenté. Cet essai devra revêtir une certaine ampleur pour permettre l'amortissement d'un moule de coque et d'un moule de pont assez coûteux.

L'Association française a été chargée de procéder à ces essais qui porteront sur deux cents bateaux, tant pour la construction que pour la marche du Vaurien en plastique.

Ulérieurement, un rapport sera remis au Comité International et soumis à toutes les Associations étrangères pour une décision de principe qui, s'il est favorable au Vaurien plastique, motivera une demande de modification des règles de construction à l'I.Y.R.U.

Les conditions de l'essai ont été arrêtées par le Conseil de l'Association française. On les trouvera dans le compte rendu de sa réunion à l'intérieur de ce bulletin.

Quelles sont les conséquences de cette tentative de moderniser la construction de notre bateau ?

Dans l'immédiat, la plus importante est l'introduction, à titre définitif, dans nos flottes de 200 bateaux en plastique qui seront sans doute exactement semblables aux bateaux en bois, formes et poids, mais dont la marche peut être légèrement différente, en bien ou en mal, nul ne le sait. Une conséquence non moins importante sera de retarder la décision de certains propriétaires qui sans vouloir essayer des plâtres (sans riques), n'en hésiteront pas moins à quitter une série à laquelle ils sont attachés.

La construction en bois n'en souffrira pas, les acheteurs connaissant bien les qualités du bateau et son prix le plus bas des grandes séries, prix que la construction plastique ne pourra jamais obtenir.

A plus long terme, si la construction en plastique est adoptée, les conséquences ne peuvent être que bénéfiques pour la série. Son prix devra être le plus bas des bateaux de série nationale. Les performances équivalentes pour les modes de construction bois et plastique, nous aurons donc un regain d'intérêt en faveur de notre série de la part des utilisateurs soucieux de l'entretien plus facile ou attirés par la mode du plastique. Le nombre des bateaux construits chaque année augmentera, car parallèlement une construction en bois se fera toujours pour les utilisateurs qui recherchent les prix les plus bas, les régatiers soigneux qui veulent une finition personnelle sur leur bateau, etc...

Notre série est ainsi à la veille de prendre un second départ qui devrait la maintenir en tête des séries mondiales. Il faudra que les membres de l'Association soient nombreux à suivre les essais des bateaux en plastique pour qu'ils soient valables et que cet élargissement des possibilités du Vaurien se fasse dans les conditions les plus favorables.

Le Président : J.-P. CHAPPEY.

RÉUNION DU BUREAU DE L'ASVAURIEN

Le Bureau de l'ASVAURIEN s'est réuni le samedi 17 octobre, à Paris.

I. — COMPTE RENDU DE LA SAISON 1964

Il n'y a rien à dire de particulier sur l'activité de la saison 1964 qui a été satisfaisante dans l'ensemble.

Les seules difficultés ont été celles rencontrées pour le championnat national :

- difficulté de trouver un plan d'eau convenable et un club ouvert à cette époque pour l'organisation d'une telle épreuve,
- d'autre part à Carnac, à cause des règlements qui n'ont pas toujours été appliqués et qui n'étaient pas conformes aux règles de l'I.Y.R.U. et de la F.F.Y.V. En outre, le parcours était trop court.

Le Président demande aux délégués régionaux de l'ASVAURIEN de bien vouloir veiller à ce que dans les clubs les règlements de jauge soient bien respectés et appliqués à l'occasion des régates, afin que toutes ces règles limitent les plans d'eau où l'on peut faire courir le Championnat National.

Dans le même ordre d'idées, le Président fait part de la décision de la Commission Sportive de la F.F.Y.V. d'imposer la Ligue dans laquelle se courra le Championnat National de chaque série.

... Certains membres soulèvent le problème des dates des championnats. Pourquoi ne pas repousser le championnat national en juillet juste avant le championnat du monde qui devrait se courir en France (l'Italie s'étant désistée pour cette année) ? En effet, beaucoup de jeunes ne peuvent se déplacer à la Pentecôte à cause de leurs examens.

Il semble difficile de changer les dates habituelles, la date du championnat du monde ne pouvant être modifiée et un précédent ayant déjà eu lieu quelques années auparavant pour le championnat national et n'ayant pas abouti (Evian).

Le conseil décide que le championnat national aura lieu en principe sur le plan d'eau de Cherbourg à la Pentecôte, sur éliminatoires.

II. — COMPTE RENDU DE LA REUNION DU C.I.V.

Un résumé du procès-verbal de la réunion du COMITE INTERNATIONAL DU VAURIEN se trouve dans le bulletin.

Des modifications ayant été décidées, le texte de la « BONNE CONDUITE DU VAURIEN » est refondu et une nouvelle édition de ce manuel paraîtra pour le mois de janvier.

III. — PROJET D'UN VAURIEN EN PLASTIQUE

Le Président expose brièvement l'histoire du Vaurien bois qui a été dessiné en 1951 par M. HERBULOT à la demande du premier Comité de Coordination des Ecoles de Voiles, qui fut construit pendant l'hiver 1951-52 et essayé par le Centre Nautique des Glénan; ce bateau a donc maintenant 12 ans et il s'est largement développé en Europe.

Il y a actuellement en France 200 flottes qui possèdent des Vauriens. Mais il se manifeste une concurrence des bateaux plastiques dont l'entretien est plus réduit et dont les formes sont plus modernes et la marche meilleure. Le Vaurien jusqu'à maintenant n'avait pas encore souffert de cette concurrence, la série ayant toujours été bien implantée partout.

M. DERKENNE expose qu'un prototype de CORSAIRE en plastique vient d'être essayé en mer et que, grâce à l'emploi d'une nouvelle matière expansée, on arrive à fabriquer des surfaces planes et rigides. On peut transposer exactement la même méthode de construction pour le Vaurien qui serait toujours à bouchains vifs et surmoulé sur le bateau en bois actuel. Seuls le liston et le brise-lames seraient un peu modifiés. L'avantage est qu'on obtiendrait donc un bateau plastique, la mode étant actuellement au plastique, l'inconvénient étant son prix, qui serait de 1995 à 2.000 fr. au lieu de 1.450 fr. pour bateau en bois.

Le matériau lui-même est flottable et on ajoutera en outre des caissons remplis de mousse pour assurer la flottabilité de l'équipage.

M. DERKENNE propose que l'on fabrique une édition spéciale de 200 bateaux en plastique sur lesquels on pourra faire faire des essais par des bons barreaux et par des promeneurs. Il n'est pas possible de construire seulement quelques bateaux, car il faut pouvoir mettre ce nouveau bateau entre toutes les mains et, d'autre part, amortir la construction des moules qui est très onéreuse.

La décision finale pour l'adoption ou le rejet de ce nouveau bateau plastique sera prise par le COMITE INTERNATIONAL DU VAURIEN lors de sa réunion de juillet 1965. Il s'agit de savoir pour le moment si le Vaurien plastique pourra concourir dans les régates nationales et internationales et si l'Association donne son accord pour la construction de 200 bateaux.

M. HERBULOT prend à son tour la parole et fait remarquer que l'on admettait jusqu'à maintenant que les bateaux sharpies étaient toujours en bois. Le Vaurien en contreplaqué a été étudié pour être un bateau économique et il l'a prouvé. C'est ce qui a attiré la plus grosse clientèle.

Le fait technique est que jusqu'à maintenant des surfaces planes en polyester n'étaient pas réalisables pour faire un bateau rigide.

Ces essais ont été déjà faits par d'autres séries :

- Le SNIPE a tenté le plastique et semble avoir échoué.
- Le PONANT en plastique a réussi. Le constructeur DESCHAMPS étant le seul pour la fabrication de ce bateau est arrivé à fabriquer un plastique résistant qui a donné satisfaction.
- Le CANETON a aussi essayé le plastique avec un bon succès.
- Le MOUSSE en plastique a fait redémarrer la série.

M. HERBULOT conclut que si ce nouveau procédé de construction plastique justifie entièrement les formes sharpies, qu'il donne un bateau aussi léger que celui en bois et à un prix inférieur au prix d'un bateau de construction plastique classique, il faut le tenter. Si, avec ce nouveau procédé, on arrive à un prix égal à celui des autres bateaux plastiques, ce n'est pas la peine de tenter cet essai, surtout lorsque les moules sont si coûteux.

Il s'ensuit un échange de points de vue des différents membres... A l'issue de celui-ci, la question suivante est mise aux voix :

« Autorisez-vous le Président et les responsables de la construction de l'Association, comme le demande le COMITE INTERNATIONAL DU VAURIEN, à procéder à une construction d'essai de 200 bateaux en plastique qui seront construits suivant des normes à définir par notre architecte et qui seront admis au même titre que les autres Vauriens dans toutes les compétitions, étant entendu que si ces bateaux ne donnent pas satisfaction (prix, matériau, etc...), ces 200 bateaux seront et resteront de l'Association.

Résultats : OUI : 9. — NON : 2 et une abstention.

IV. — PROGRAMME SPORTIF

L'ordre du jour étant trop chargé, le Président fera des propositions par écrit pour les grands championnats.

(Suite page 8.)

RÈGLES DE COURSE, DE JAUGE ET DE CONSTRUCTION

I. — La vérification de la conformité de chaque « Vaurien » est confiée à chaque Association Nationale, suivant les règles édictées par l'autorité nationale qui la régit.

II. — Règle de base. — Le « Vaurien » est strictement monotype (coque et voileure). La construction est réservée aux constructeurs agréés qui sont tenus de suivre le « règlement de construction ».

Il ne peut être demandé aucune modification quelle qu'elle soit au constructeur, ni apporter par la suite aucune modification ou adjonction autres que celles ci-après limitativement autorisées.

1°) Poids minimum. — Le poids minimum du « Vaurien » complet avec ses réserves de flottabilité, mais sans l'armement prévu au n° 15 des règles de courses, et sans voiles, est de 95 kg.

Si un bateau antérieur au 1^{er} janvier 1965 pesait un poids inférieur, il faudrait ajouter, jusqu'à concurrence de 3 kg., des masses fixes, sous le banc transversal à l'arrière du puits de dérive, également réparties de part et d'autre de l'axe du bateau et fixées sous la face arrière du banc.

2°) **Coque et espars.** — La coque et les espars doivent rester tels qu'ils sont fournis par le chantier.

Toutes les pièces de bois doivent rester aux cotes et dans la nature du bois prévue par le règlement de construction.

a) Profilages autorisés : Seules les arêtes vives extérieures d'un angle égal ou supérieur à 90° peuvent être arrondies suivant un rayon de 6 mm. ou abattues suivant un chanfrein de 8 mm. maximum.

L'aileron, la quille extérieure et les quilles d'échouage peuvent être profilées sur une longueur de 12 cm., prise parallèlement à l'axe du bateau, la dérive et le safran sur une longueur de 8 cm. sur le pourtour de la partie immergée s'amortissant jusqu'à 10 cm. au-dessus de la flottaison. Le profilage de la quille pour raccordement à l'étrave n'est pas autorisé.

b) Il peut être installé un dispositif mobile pour fermer les puits de dérive ainsi que des déflecteurs en contre-plaqué vissés sur les plats-bords. En course, seul le gouvernail à safran fixe est autorisé.

c) Mât métallique : Dans le cas où l'usage du mât métallique est autorisée, celui-ci devra être construit conformément au règlement de construction des mâts métalliques.

3°) **Gréement.** — La nature et la composition du gréement dormant et du gréement courant sont libres à la condition que leurs emplacements et les diamètres minimum prévus au règlement de construction pour le gréement dormant soient respectés.

4°) **Accastillage.** — Seul l'accastillage supplémentaire suivant est autorisé :

- 1 chaumard,
- 1 ferrure d'étau à bascule,
- 3 taquets coinçeurs unidirectionnels pour les écoutes,
- 1 poulie pour l'écoute de grand'voile qui peut être fixée sur la coque et dans l'axe de celle-ci,
- 2 dames de nage,
- 1 tube fendu pour étarquage du point d'écoute sur la bôme.

Les ferrures de bôme réglables et les conduits ou filoires d'écoute de foc réglables sont interdits. La ferrure de bôme ne peut en aucun cas être déplacée et doit rester à l'emplacement prévu par le règlement de construction.

Les filoires d'écoute en bois peuvent être remplacés par des filoires en laiton ou plastique, à l'exclusion de poulies, ou déplacés. Le hale-bas d'origine peut être remplacé par une sangle rivée dans une mortaise de la bôme avec un œillet à l'autre extrémité pour le passage du bout d'étarquage. L'emplacement de la ferrure de tangon de foc sur le mât est libre, mais les dispositifs réglables sont interdits.

5°) **Voileure.** — Les voiles officielles sont celles fournies par le ou les voiliers agréés. Chaque propriétaire ne peut acheter qu'un seul jeu de voiles par année s'étendant du 1^{er} octobre au 30 septembre, sauf accident dûment constaté.

Le premier achat de voiles neuves ne peut intervenir avant un délai de quatre mois après la livraison du bateau.

Les voiles ne peuvent être retouchées que par un voilier agréé dans le seul but de ramener dans les limites autorisées, les mesures du guindant, de la bordure, de la chute et de la mesure médiane qui auraient dépassé ces mesures. Seules, les lattes de grand'voile en bois sont autorisées.

Toute autre modification quelle qu'elle soit est rigoureusement interdite.

III. — Vérification type de la conformité.

Cette vérification portera sur l'application du règlement de construction et sur les mesures de contrôle indiquées sur le plan annexe 14.

Ces mesures seront prises à l'aide du matériel décrit sur le plan annexe 15.

Vérification :

- le bateau en position normale : vérifier les mesures a, b, c, d, e, f, g, h, i;
- le bateau retourné : les piges de tableau et d'étrave seront mises en place à l'aide de serre-joints. La longueur hors-tout Z sera mesurée entre ces piges. Un fil de nylon (genre fil de pêche) sera tendu entre les deux piges pour figurer la ligne de base contrôlant la courbure de la quille (mesures j et k).

Les sections A et B seront déterminées comme indiqué au plan 14 et les mesures l, m, n, o, p, q, r, s, t, u, v, seront prises. On vérifiera enfin la dérive et le gouvernail.

IV. — Les Associations Nationales peuvent décider d'homologuer tous les « Vauriens » construits par les chantiers agréés.

Dans ce cas, les chantiers doivent remettre à chaque propriétaire au moment de la livraison du bateau un certificat de construction selon le modèle en annexe.

L'Association devra procéder à des contrôles par sondage dans chaque chantier agréé au moins une fois par an, en se basant sur la vérification type.

V. — Si une Association Nationale décide de vérifier chaque bateau, elle le fera selon la vérification type.

VI. — En outre, avant les épreuves officielles dont la liste sera établie soit par le C.I.V., soit par chaque Association Nationale, il sera procédé au minimum aux vérifications suivantes :

- mesures a, b, g, h, i;
- distance entre les bandes noires;
- mesures de dérive et de safran;
- profilages autorisés.

De plus, la longueur hors-tout Z sera mesurée entre le sommet de l'étrave et une pige fixée au tableau.

— vérification et estampillage des voiles, contrôle de la longueur de la chute et de la mesure médiane.

De plus, chaque Association Nationale ou le C.I.V. pourra décider de faire procéder à l'une ou plusieurs des mesures prévues au chapitre « MESURES ET TOLERANCES ».

MESURES ET TOLERANCES

- a) distance de la face AR du tableau AR à l'avant de l'encoche du banc de mât : 2 m. 720 ± 15 mm.;
- b) distance de l'étrave à l'œil de ferrure d'étau : 0 m. 180 ± 5 mm., rajouter ou retrancher de cette mesure la moitié de la différence entre la longueur hors-tout mesurée et la longueur standard de 4 m. 08;

- c) longueur intérieure du puits de dérive : 0 m. 355 ± 5 mm.;
 - d) largeur des passavants au A 190 ± 10 mm.;
 - e) largeur des passavants au B 160 ± 10 mm.;
 - f) largeur des passavants au T 130 ± 10 mm.;
 - g) hauteur de l'axe du boulon de draille au-dessus du pied de mât : 4.670 ± 20 mm.;
 - h) hauteur du dessus de bande noire inférieure au-dessus du pied de mât : 1 m. 05 ± 5 mm.;
 - i) hauteur du dessus du puits de dérive au-dessus du pied de mât, à l'avant et à l'arrière : 0 m. 295 ± 5 mm.;
 - j) distance entre quille et ligne de basse couple A : 35 ± 5 mm.;
 - k) distance entre quille et ligne de base couple B : 35 ± 5 mm.;
 - l) distance entre l'arrière de la fente de dérive et l'AR du tableau : 2.030 ± 15 mm.;
 - m) distance d'angle de bouchain à angle de bouchain sur quille au couple A, mesurée au moyen d'un fil tendu de bouchain à bouchain et passant par-dessus la quille : 0,970 ± 10 mm.;
 - n) distance de plat bord à plat bord non compris l'épaisseur des listons : 1.352 ± 10 mm.;
 - o) distance d'angle de bouchain à angle de bouchain sur quille au point B : 1.154 ± 10 mm.;
 - p) distance de plat bord à plat bord non compris l'épaisseur des listons au couple B : 1.444 ± 10 mm.;
 - q) distance d'angle de bouchain à angle de bouchain en ligne droite au tableau : 0,872 ± 10 mm.;
 - r) distance de plat bord à plat bord non compris l'épaisseur des listons au tableau : 1.040 ± 10 mm.;
 - s) distance de l'angle de bouchain au plat bord le long du côté au couple A : 0,522 ± 5 mm.;
 - t) distance de l'angle de bouchain au plat bord le long du côté au couple B : 0,432 ± 5 mm.;
 - u) hauteur du bouchain au-dessus du bas du tableau T : 0,098 ± 5 mm.;
 - v) hauteur du plat bord au-dessus du bas du tableau T : 0,312 ± 5 mm.;
 - z) longueur hors-tout : 4.080 ± 20 mm.;
- la dérive et le safran seront contrôlés, soit par les mesures indiquées au plan 14 avec une tolérance de — 10 mm., soit à l'aide de gabarits en contre-plaqué conformes au plan n° 8.
- A) Le profilage des barres de flèches est libre, mais ne pourra être étendu au-delà de 37 cm. à partir du point de passage du hauban dans les barres. Malgré le profilage, celles-ci devront conserver une résistance suffisante pour remplir leur office.
 - B) L'encoche du banc transversal prévue pour le passage du mât pourra être élargie de 15 mm. de chaque côté.
 - C) La longueur de 675 mm. pour le safran s'entend de l'angle inférieur du tableau au sommet de l'arrondi (voir rectification du plan).
 - D) Longueur des quilles d'angle : dimensions du plan ± 20 mm.

REGLES DE COURSE

1°) Tout Vaurien en course doit porter son propre numéro disposé de chaque côté de sa grand'voile, et la lettre de nationalité, pour les régates internationales au moins.

Un Comité de Course ne peut autoriser une substitution de numéro s'il ne peut en aviser officiellement tous les concurrents avant le départ.

2°) L'équipage en course doit être de deux personnes.

3°) L'équipage ne peut comporter aucun professionnel.

4°) Tout lest de quelque nature que ce soit, fixe ou mobile, est interdit.

5°) Seules les voiles officielles coton et tissus de fibre polyester : grand'voile et foc, sont autorisées en course.

6°) Il est interdit de changer de voiles au cours d'une compétition comportant plusieurs manches.

7°) Le foc peut être débordé au vent par son point d'écoute, à l'aide d'un tangon de foc, d'une longueur maximum de 1 m. 60 dont une des extrémités s'appuie au mât.

8°) Cale-pieds. — A part les sangles cale-pieds fixées à l'intérieur de la coque, tout dispositif destiné ou utilisé pour supporter le poids des équipiers à l'extérieur est interdit.

9°) La place des ferrures d'écoute de grand'voile est libre. Deux positions pour ces ferrures : gros temps et petit temps.

10°) La pratique qui consisterait à ne pas endrailler les mousquetons de foc sur l'étau de foc est interdite.

11°) L'emploi d'un tube fendu pour permettre le réglage de la tension de la ralingue de bordure de la grand'voile est autorisé.

12°) Le point d'écoute de la grand'voile doit toujours être à l'extrémité de la bôme. Tout système tendant à reporter le point d'écoute vers l'avant (croissant ou autre) est interdit.

13°) Chaque Association Nationale de propriétaires de Vauriens est libre d'autoriser l'usage, dans les Régates Nationales, de mât et bôme métalliques, construits conformément au règlement de construction.

L'usage de ces espars métalliques est interdit pour les Régates internationales jusqu'à nouvel avis.

14°) Le spinnaker est autorisé seulement pour l'entraînement. Il n'est pas admis en régates.

15°) **Armement obligatoire.** — Mouillage : une ancre ou grappin de 2 kg. minimum et de 4 kg. maximum. Un câblot de 6 à 8 mm., d'une longueur de 12 m., amarré à l'ancre et au bateau.

— 2 gilets de sauvetage,

— 1 seau d'une capacité de 5 litres minimum,

— 1 pagaie ou aviron de godille.

— flottabilité : 163 dm³ minimum obligatoires dont au moins 40 dm³ sous chaque banc et 80 dm³ sous le pontage avant.

A INCLURE DANS LE REGLEMENT DE CONSTRUCTION

A ajouter dans le règlement de fabrication des voiles :

1°) emplacement du « V » dans la grand'voile (voir C.R. du 16-7-63);

2°) taille des chiffres et lettres dans la grand'voile et parapgraphe sur les voiles, etc... (C.R. 16-7-63).

Chapitre IV. — CHOIX DES MATERIAUX.

Dans le paragraphe RESINEUX : ajouter le cèdre.

Chapitre VI : « Tout le clouage sera... convenables. »

Ajouter : le clouage en cuivre avec des pointes carrées, type « Carvel » ou torsadées, et le clouage en acier inox, avec pointes crantées, est autorisé.

Ensuite, « il est recommandé... réparti ».

A ce moment inclure :

« Le clouage cuivre, laiton, ou inox à bouts perdus, est interdit. »

« L'excès de colle doit être essuyé avant séchage. »

Chapitre V. — « Nable ».

Supprimer complètement ce chapitre et remplacer par :

« Deux dalots ronds de 6 cm. de diamètre de chaque côté du renfort de tableau et placés aussi bas que possible, seront percés, dans le tableau. Leur dispositif de fermeture est libre. »

Chapitre XII. — « Grément ».

Ajouter : « Les deux manilles longues de 5 mm. peuvent être remplacées par des rides en filin qui devront présenter la même résistance à la rupture que la manille. »

V. — COUPES ET MEDAILLES

Le budget sera diminué cette année, car l'Association aura à supporter les frais de la nouvelle édition de la BONNE CONDUITE DU VAURIEN et du Championnat du Monde.

VI. — REORGANISATION DU BUREAU

M. CHAPPEY fait part de son désir de quitter la présidence de l'ASVAURIEN, car il juge qu'il serait bon de laisser sa place après 10 années de cette charge et propose M. HOUDARD comme remplaçant. Celui-ci refuse pour des raisons d'éloignement et parce qu'il est pris par de nombreuses activités.

Certains membres du Bureau font remarquer que le départ de M. CHAPPEY maintenant risquerait d'être mal interprété sur le plan extérieur, au moment où justement le Vaurien va être construit en plastique.

M. CHAPPEY estime que la question de son remplacement n'en reste pas moins posée et il demande aux membres du Bureau d'y réfléchir avant la prochaine réunion qui se tiendra au mois de janvier. Il insiste en effet sur son désir d'être soulagé des charges de cette présidence.

VII. — STAND DE L'ASVAURIEN AU C.N.I.T.

Le Bureau pense utile pour la série d'avoir un stand où sera exposé un Vaurien en bois, avec une permanence qui serait assurée par des Vauriennistes.

MM. BESNARD et LABOUE indiqueront au se-

crétariat le nom des personnes qui seraient susceptibles de tenir le stand pendant les week-ends et les soirées.

Un ami de l'Association nous écrit :

... Nous avons constaté une fois de plus, lorsque les bateaux ont voulu venir prendre le départ de la cinquième manche, et que cinq ont chaviré, que les boudins gonflables fixes sur les côtés ne constituent pas une réserve de flottabilité efficace: ils crèvent ou flottent au-dessus de la surface.

Un Vaurien qu'on ne peut vider doit être remorqué couché et occupe un bateau de sécurité pendant une heure, si le chavirage a lieu au large. J'insiste à nouveau pour demander qu'on incite les coureurs à disposer sur leur bateau des moyens de flottabilité qui restent fixes au fond du bateau permettant après chavirage de le vider et de lui permettre de rentrer par ses propres moyens.

Nous avons ici une très importante flotte de Vauriens: ces bateaux tiennent très bien en mer et nous tenons à encourager la série, c'est pourquoi nous voudrions que l'Association nous aide à dissiper le préjugé qui affirme que le Vaurien chaviré est incapable de repartir, ayant constaté que les coureurs qui soignent leur installation de flottabilité sont capables de le faire, même par gros temps.

A. BOURRHYS,
Secrétaire de la S.R. Saint-Pierre-Quiberon.

L'Association partage entièrement le point de vue de M. Bourrhys. Il est certes délicat de faire repartir un Vaurien chaviré, mais les participants aux grandes épreuves doivent montrer que cela est possible en ayant un bateau parfaitement au point dans ce domaine également.

Nous prions de noter que le Chantier ROULET, à Eysines (Gironde), a été radié de la liste des constructeurs de Vauriens, pour manquements graves à l'exécution de son contrat.

ASVAURIEN - ASSEMBLEE GENERALE

SAMEDI 16 JANVIER 1965, à 16 h. 30 - 31, rue Pécelet - PARIS (15°)

ORDRE DU JOUR

- Allocution du Président.
- Lecture et adoption du procès-verbal de la précédente assemblée.
- Compte rendu financier.
- Compte rendu sportif.
- Compte rendu sur l'activité du Comité International.
- Election des membres du bureau.
- Cotisations.
- Questions diverses.

Les Vauriennistes qui ne pourraient assister à l'assemblée générale sont instamment priés de remettre le pouvoir ci-dessous à un camarade qui fera le déplacement ou l'adresser au secrétariat de l'Association, 71, rue Fondary, Paris (15°).

POUVOIR A NOUS RETOURNER D'URGENCE

Je soussigné, nom : _____, prénom : _____
adresse : _____, propriétaire du Vaurien n° : _____
donne par les présentes pouvoir à M. _____ de me représenter à l'Assemblée Générale de l'ASVAURIEN convoquée pour le samedi 16 janvier 1965, à 16 h. 30.

Fait à _____, le _____

A réélire : MM. THIERRY, HAFFNER et MERY.

Signature :