

les vingt ans du Vaurien



Jacques VIGNES

ON est tellement habitué à lui qu'on a l'impression qu'il a toujours été là, ou en tout cas depuis si longtemps que cela se perd dans la nuit des temps. Et pourtant non, il a juste l'âge d'un adolescent.

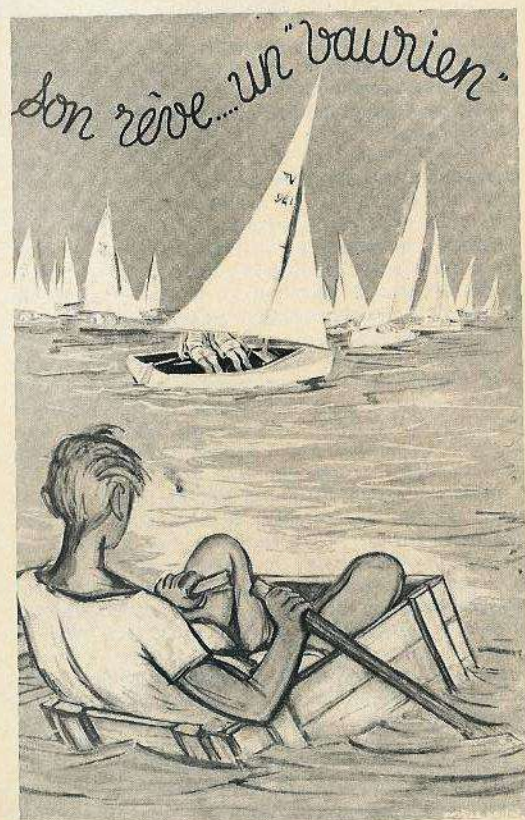
On dira, bien sûr, que vingt ans, pour une série, c'est l'âge mûr sinon davantage... Est-ce bien exact? Les choses, dans le monde de la voile, vont moins vite qu'on imagine généralement à les voir se dérouler au jour le jour. Prenez le Star, il frise la cinquantaine et il est encore série olympique, et les plus grands barreurs ne dédaignent

pas d'en tâter. Il en va de même du Dragon. Le Snipe a presque le même âge. Il est vrai qu'il s'éteint doucement chez nous. Le 505 a dix-huit ans : connaît-on bateau plus jeune? Et imaginez-t-on que le 420 puisse avoir disparu dans une dizaine d'années?

Laissons donc de côté quelques clichés trop répandus et qui ont pour principale caractéristique de ne correspondre que très rarement aux réalités : si nous parlons aujourd'hui du Vaurien, ce n'est pas pour saluer la mémoire d'un grand ancêtre, mais parce qu'il s'agit d'une série qui est restée étonnamment vivante, d'un bateau qui a su évoluer raisonnablement, s'adapter aux techniques modernes sans pour autant que son prix se mette à gonfler démesurément, bref d'un engin qui demeure, vingt ans après, le moyen le moins onéreux de pratiquer la voile sur dériveur à deux équipiers. Certes, au cours de ces vingt ans, de nombreux autres excellents bateaux sont apparus, mais aucun ne peut prétendre être vraiment le successeur du Vaurien.

Et puis il y a autre chose : on ne peut oublier que cet engin qui souleva à son apparition tant de quolibets a été le véritable moteur de l'explosion du yachting dans notre pays, et dans nombre de pays étrangers. Le Vaurien c'était d'un coup la voile qui s'offrait à des milliers de jeunes... et de moins jeunes, qui n'auraient auparavant jamais espéré posséder un bateau. Ce fut un peu ce que l'Optimist est aujourd'hui pour la jeune génération, sauf qu'on a fini par trouver normal de voir aller sur l'eau des gens de toute sorte et que les dirigeants de l'ASVaurien eurent dès le départ la sagesse de protéger leur monotype de la vague de sophistication qui perturbe quelque peu depuis un an l'existence et les buts de l'Optimist.

Tout partit en 1951 d'une idée de Philippe Viannay, le fondateur du Centre des Glénans. Il avait constaté à l'époque — déjà — que l'absence sur le marché d'un dériveur pratique et bon marché limitait considérablement la portée des écoles de voile, tant sur le plan de leur propre matériel que sur celui des retombées de leur enseignement. Les deux bateaux en vogue à l'époque étaient en double le Caneton restriction, en solitaire le Sharpie de 9 m2. L'un et l'autre valaient environ 150 000 anciens francs. Aux





La fin de l'âge héroïque : dès la fin de la troisième année, plus de 500 Vaurien naviguaient.

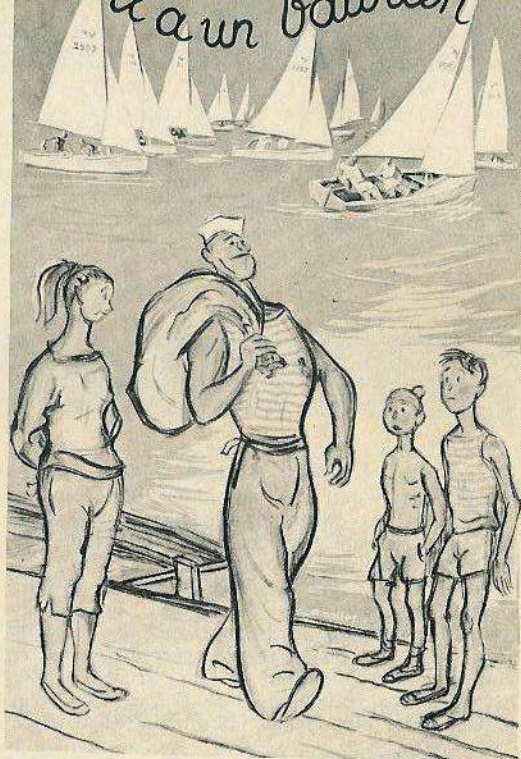
Glénans, l'initiation se faisait sur Argonaute, un petit quillard très sûr mais lourd, difficile et posant des problèmes de mouillage : il n'était pas question le soir de tirer les bateaux sur la plage.

Il fallait donc concevoir un dériveur que l'on puisse construire en série et qui ne coûte guère plus de 50 000 anciens francs. La quadrature du cercle ? Le problème fut exposé à Jean-Jacques Herbulot. Celui-ci, pour réduire les frais, imagina un bateau sans membrure, construit en contre-plaqué marine sur un bâti de montage (improprement appelé moule). L'idée du bâti de montage était intéressante. Cela évitait en particulier d'avoir à refaire les tracés pour chaque unité.

À partir de plans tout juste esquissés, il fut décidé de tenter l'expérience. Philippe Viannay offrit de transformer son appartement en chantier naval. Maurice Mène, aidé par Jean-Pierre Augendre, joua les charpentiers de marine pendant l'hiver 1952. Bientôt L'Embroche (tel fut le premier nom du Vaurien) fut prêt, quille en l'air sur son châssis.

Ce fut le moment le plus dramatique de la construction. Retourné, ce bateau sans varangue n'allait-il pas s'aplatir comme une crêpe ? Non, il tint. Dire qu'il était parfait serait abusif mais enfin il existait. Il parvint même, de champ, à sortir de l'appartement où il était né. Pendant

Un Vaurien moderne : coque en polyester, voiles en tergal, mât métallique...



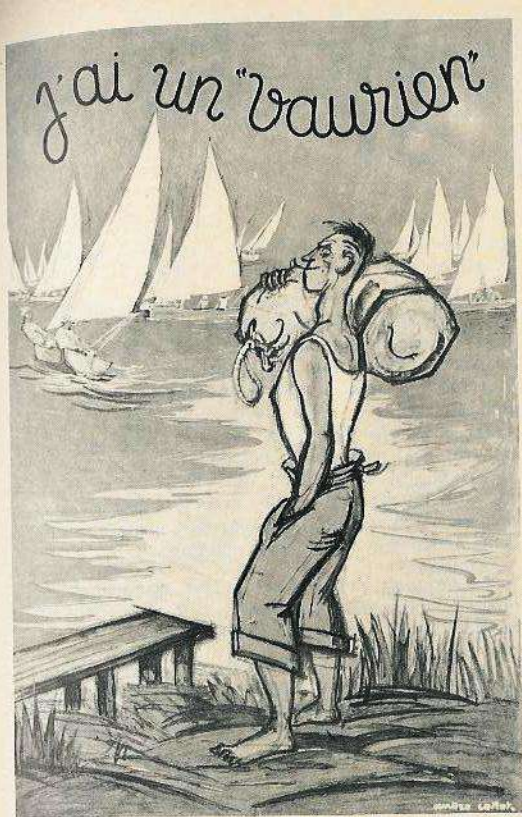
l'été suivant il fit ses premiers pas aux Glénans. Mais qui pouvait penser alors que ce prototype aurait une aussi nombreuse progéniture ? Tout le monde ignorait quand et comment allait démarrer la série.

Alain Coyaud lui permit de faire le second pas en incitant Baptiste Aubin à construire dans son chantier nantais le second prototype. Exposé par le Centre des Glénans au Salon nautique des berges de la Seine 1953, celui-ci souleva un intérêt certain mais, pour pouvoir le vendre, encore fallait-il trouver un chantier qui accepte de se lancer dans la construction en série, seul moyen de tenir les prix.

Or qui aurait à cette époque couru le risque de mettre en œuvre une centaine d'unités ? Pour réaliser cette aventure, il fallait un promoteur : les Glénans jouèrent ce rôle. Ils commandèrent à Louis Costantini à La Trinité un premier puis un second lot de cent bateaux.

Mais toutes les difficultés n'étaient pas vaincues pour autant. Le passage de l'unité à la série s'avérait difficile ; les procédés de construction étaient nouveaux ; les techniques pas au point. Les premiers acheteurs, dont Jacques Derkenne qui allait devenir bientôt un des principaux animateurs de l'association, ne furent, il faut bien le dire, pas très gâtés.

Pendant ce temps Jean-Jacques Herbulot avait conduit au CVP, à Meulan, le prototype construit par Aubin. Mais on bouda quelque peu ce bateau décidément trop résolument populaire. Les Glénans, d'ailleurs, n'avaient guère l'oreille des milieux traditionnels du yachting. Ce fruit des efforts du grand centre nautique était marqué du péché



originel. Et puis il correspondait si peu à l'idée qu'on se faisait d'un dériveur... D'autant plus qu'on n'avait pas tardé à susciter un concurrent à ce Vaurien si bien nommé : le Mousse, plus cher mais plus joli, plus raffiné, plus « dans la ligne » en somme.

Le Vaurien allait-il vraiment percer, dépasser le cadre des Glénans et du Touring-Club de France qui n'avait pas tardé à l'adopter pour ses écoles de voile ? La seconde année, on put croire à un demi-échec. Les procédés de construction, certes, s'améliorèrent mais au total la présentation restait rustique. Costantini ayant renoncé à poursuivre l'expérience, il fallut trouver de nouveaux constructeurs. Martin à Puteaux réalisa en septembre 1953 une belle série de dix unités, mais dix c'était insuffisant pour amortir les installations et ce menuisier n'avait pas la possibilité d'en construire davantage au prix fixé.

Ce fut Besnard, premier constructeur agréé, qui releva le flambeau. Entre-temps les prix avaient un peu augmenté mais ils n'atteignaient encore que 800 F, ce qui restait très bas. Après Besnard, ce fut Didier à Bandol, puis Bonnin à Arcachon qui suivirent. Ce dernier, cependant, avait demandé des assurances. Ce fut Roux-Delimal, alors président du Cercle de la Voile d'Arcachon, qui les lui donna en acceptant de faire personnellement l'avance du financement de dix bateaux. Quant au voilier Le Rose, associé dès l'origine à l'opération, il resta jusqu'à une époque récente l'unique tailleur des Vauriens.

Entre-temps l'Association, l'ASVaurien, s'était enfin constituée de façon officielle. Car, jusqu'en septembre 1953, le Vaurien, ce fut essentiellement

l'œuvre d'une petite équipe d'amis qui vivaient ensemble une aventure exaltante. Mais il apparut vite que, s'il fallait conserver l'équipe, il fallait aussi créer un organisme officiel et, là aussi, ce fut une petite révolution car, pour la première fois en France, on voyait apparaître une association qui décidait de s'occuper elle-même de la promotion du bateau, du choix des constructeurs, de la gestion des plans, de l'organisation sportive et même de l'édition d'une petite plaquette offerte avec chaque bateau et qui allait devenir célèbre : « La bonne conduite du Vaurien ».

Dès 1954, cette Association, animée par Jacques Derkenne et Roland Garros, le neveu du célèbre aviateur, allait organiser à Bénodet le premier championnat de France de la série. Il ne rassembla que quinze bateaux sur les quelque quatre



Du 1 304 au 16 449... Un bel exemple de continuité.

cents déjà construits à cette époque, mais ce fut mémorable. On en parla tellement que l'année suivante à Maubuisson, sur le plan d'eau du jeune Cercle de la Voile de Bordeaux qui avait adopté le Vaurien pour son école de voile, on comptait quelque cinquante participants. En 1956, à Lyon, il y en avait plus de soixante-dix.

Depuis... eh bien depuis, c'est-à-dire depuis quelque dix-huit ans, la diffusion du Vaurien n'a pas cessé de s'amplifier. On fêtera bientôt la sortie de la trente millièmes unité, ce qui, à notre connaissance, constitue un record jamais égalé. Devenu série internationale de l'IYRU, équipé d'un spi et, pour les juniors, d'un trapèze, construit en bois et en polyester, le Vaurien poursuit une carrière qui, pour rester un peu à l'écart des fastes officiels, n'en demeure pas moins exemplaire et dont on n'est sans doute pas prêt de voir la fin.

Et l'on se prend à rêver de ce qu'aurait pu être cette carrière, et de l'incidence plus grande encore qu'elle aurait eue sur le développement de la voile en France, si le Vaurien n'avait pas eu à affronter sans cesse tant de détracteurs dont le moins qu'on puisse dire est qu'ils ne firent pas preuve d'une très grande lucidité... à moins qu'au contraire ils aient parfaitement compris que le Vaurien était une des armes les plus efficaces dirigées contre ce petit monde du yachting qui, voici vingt ans, se voulait encore obstinément un monde clos.