



QUAND LE VAURIEN PREND LE MORS AUX DENTS

PAR ERIC DUMONT
(Photos
Jean-Jacques Gouriou)



Lauret - Quémeneur vice-champions du monde

Inoubliable ! « Voiles » vous présente la première bande dessinée photographique et subversive de la plus célèbre, de la moins coûteuse caisse à savon de la voile légère française. Une caisse muse en monstre tentaculaire, en une usine de haute compétition dont la sophistication n'a d'égal que l'inflexible élimination du poids en trop, qui — comme chacun le sait — ne sert qu'aux rouleaux compresseurs. Autrefois, donc, baquet, rafiote d'éléphants, savate, sabot, enfonceur de pieux mouilles... Ce voilier fut le maître de la pédagogie chavirable des années 55, le symbole adule des démocrates du Dacron dans les années 60... Il commença à coûter cher vers 1965, fut traité de vieille babiole lorsque le plastique établit son règne en 1970. D'année en année, pourtant, il résiste. Il navigue toujours. Et, en 1974, le voici transformé en formule de course... Ce Vaurien, car c'est bien de lui dont il s'agit, quelques planches sur la mer et deux bouts de tissus, même. Avec cette faculté de vieillir harmonieusement en fonction des modes de l'époque, il est de loin le bateau le plus humain qui ait été dessiné. C'est pour cela qu'il tient. Tout simplement, il est aimé.



Regardez bien ! A première vue, ce Vaurien est un Vaurien normal. La silhouette est classique, coque a bouchains vifs, voilure petite mais élégante, mât de profil robuste (!) et une jolie vitesse qui déjauge délicatement l'étrave. ! Regardez encore :

ne trouvez-vous pas que la quête est prononcée pour un bateau d'initiation ? Ne trouvez-vous pas que la latte inférieure courbe joliment, par rapport aux gourdins que l'on grée dans les écoles de voile ? Et l'attaque du foc : rigide non ? Etrange n'est-ce pas... En vérité non. Ce Vaurien est champion du monde. En 1954, le Vaurien pesait entre 130 et 140 kilos. Celui-ci est a la jauge : 95 kilos gréement compris. Le poids est un facteur crucial. Lauret, ex-champion du monde, sur le 20469 construit chez Craff en 1967, a évité que son Vaurien ne s'alourdisse par un entretien strict du fond qui a tendance a boire si sa peinture n'est pas parfaite. De temps en temps, il fait passer la coque au séchoir, bois à nu, dans une pièce sans humidité. Ainsi, de saison en saison, surveillée à la balance, la bête reste affûtée...

CARACTERISTIQUES

Longueur : 4,08 m

Largeur : 1,47 m

Voilure : 8,10 m²

Poids : 95 kg

Prix standard : a partir de 4 000 F avec voiles

Compter au moins 500 F de supplément pour un Vaurien usine (budget approximatif).

Association :

AS Vaurien, B.P. 14, 91170

Viry-Chatillon, tel. 905.16.29.

Chantiers :

Bihoré-Marine : B.P. 29, 44490 Le Croisic

Besnard : 5, rue du Renard, 78600 Maisons-Laffitte Chapron : avenue du Petit-Port, Albigny

74000 Annecy
Craff : allée de Ker-Moor, 29118 Bénodet

Guindé : Bel-Orme. Ploumagoar 22200 Guingamp

Roussineau : route de Vitré, 41110 Saint-Aignan

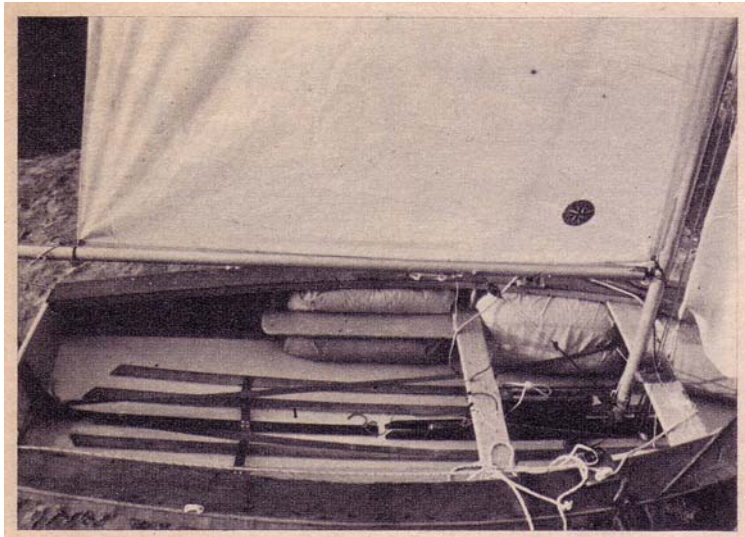
Vatan et Viroux : 12, rue des Templiers, 54300 Lunéville



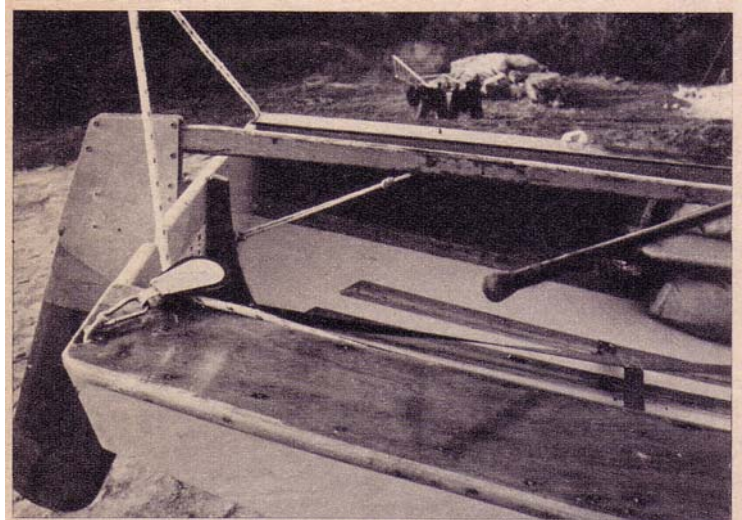


Le Bihan, autre ex-champion national et vice-champion du monde, est considéré comme le meilleur spécialiste du Vaurien par temps léger. Il navigue ici sur un Bihoré en plastique, qu'il a gagné en régate, mais c'est son Vaurien d'entraînement. En championnat, il court sur une coque bois. Le Vaurien plastique est au poids de la jauge, mais les barreaux de pointe préfèrent le bois à cause de la nervosité. Il n'y a de toute façon absolument rien de comparable entre les performances d'un Vaurien standard, sorti d'un bon chantier, et les Vauriens d'usine. Par contre, la nervosité, malgré la perfection des réglages, demeure à l'échelle des huit mètres carrés de voilure. C'est toute la difficulté que de faire aller vite ce « cageot », même ultra bricolé comme vous allez le voir dans les images qui suivent, car il ne « cause guère ». Il faut du doigté pour s'inventer de la précision à la barre et à l'écoute. C'est le côté passionnant de la chose. La concentration est de mise. Sur l'image, la bordure de la grand-voile est mollie, les plis l'attestent. Le cunningham est largué. Le hale-bas « tient » la chute, le tangon pointe, légèrement décollé de l'étai. S'il n'y avait pas une dérive sabre, on se croirait chez Pattison...

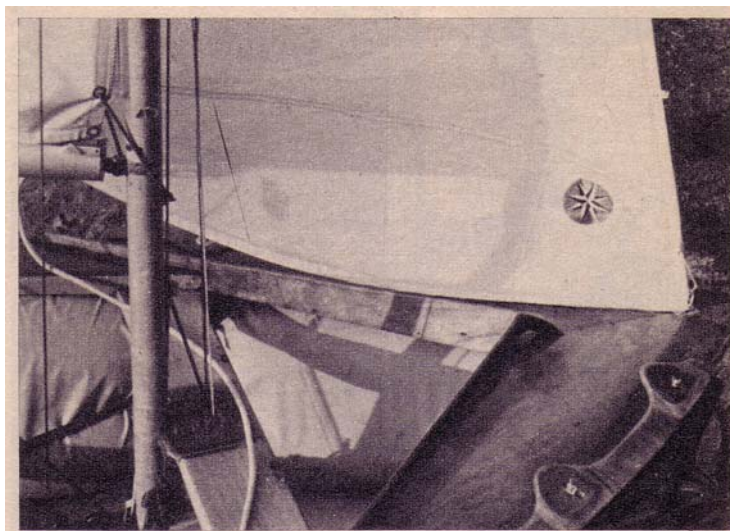
En Vaurien usine, la voilerie Le Rose fait presque l'unanimité pour les grand-voiles et les foes, mais certains spécialistes préfèrent Chaize pour les spi. Depuis 1973, la jauge nouvelle permet une coupe à rayons dans les hauts, à laizes horizontales pour le bas, le tout assez épaulé dans les oreilles. La faible surface, neuf mètres carrés, permet de conserver ce micro torchon dans la forte brise.



La grand-voile est étarquée pour la piaule. C'est une Le Rose dont la laize en pointe dans le bas permet un meilleur contrôle du creux dans cette partie. Le réglage du cunningham est au millimètre en Vaurien usine, comme le hale-bas d'ailleurs. La révolution du Vaurien usine date du jour où toute la bande des Le Bihan, Laurel, et autre Quemeneur qui trustent les victoires, songèrent à reculer de dix centimètres le pied de mat, ce que, par hasard, la jauge — draconienne — n'interdisait pas. D'un côté, le bateau devint ardent, et il fallut naviguer plat. Mais quel effet obtenu en agrandissant la fente foc-grand-voile, en fermant les chutes ! Tout y gagne : la puissance, le cap, et les tales... Quand cela devient trop dur à tenir, il faut enlever des tales à l'étambrai pour faire partir le mat qui est un poteau sans retraits.



Gros plan sur la poulie winch de grand-voile et l'appareil gouverner. La poulie est débrayable par petit temps et frappée l'angle arrière de la coque —la tire de grand-voile du Vaurien est au tableau —par l'intermédiaire d'une cosse textile, l'émerillon le plus léger et efficace qui soit ! Le Vaurien champion du monde représenté sur ces images a été construit par Craff en contreplaqué acajou, et allégé à coup de Samba, une essence "exotique utilisée pour les pièces qui ne subissent pas les efforts principaux, tels les bancs pour s'asseoir par temps léger par exemple. Malgré la recherche de la légèreté, la rusticité et la robustesse demeurent. Le Vaurien usine pose plus de problèmes de réglage que de matériaux.

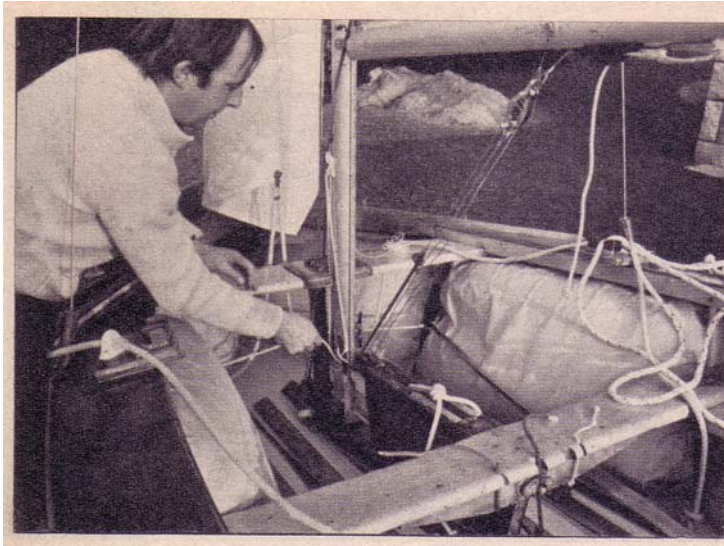


N'allez pas croire que le travail sur les cales soit rudimentaire on en compte pas moins d'une dizaine à l'étambrai, pour la précision ! Le foc, comme dans toutes les séries de course est amarré à ras le pont, et basculé. Le travail sur la dernière laize du foc est précis. Le creux est donné par le travail des coutures, et l'arrondi général du guindant reste neutre. L'attaque du foc est très fine, permettant un cap remarquable. D'avant en arrière, le creux maximum est positionné légèrement en avant du centre. Le Vaurien est facile à tenir dans la brise, dans la mesure où le haut du foc s'aplatit, pour laisser la puissance s'extraire du creux inférieur. Sous le pont, on aperçoit les boudins de flottabilité. Ils remplacent les caissons, comme en Finn. On peut repartir après chavirage. sans eau à bord.



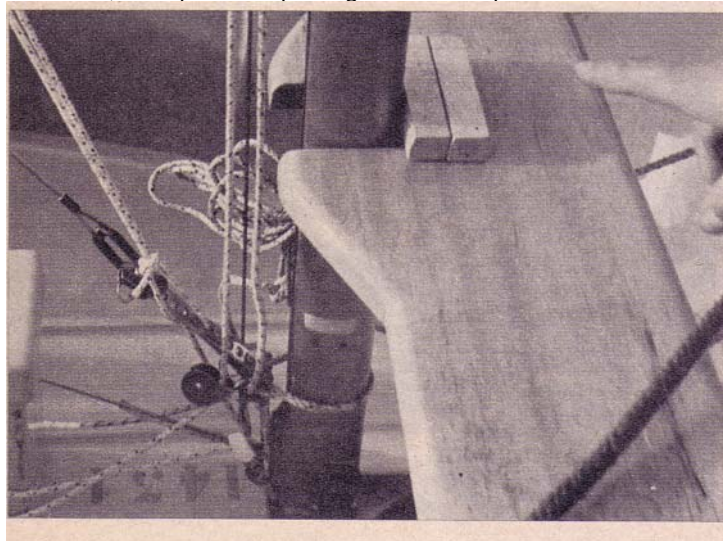
Le point de tire du foc de Vaurien est disposé très à l'intérieur et en avant, tout près des haubans, pour border le creux parfaitement. Jusque là rien que de très normal pour cette voile creuse et à bavette. La plaquette est de bonne dimension, massive même. Qui irait imaginer que par un dispositif complètement invisible le filoir peut se déplacer en tours de route, alors que la jauge l'interdit absolument !

D'après Lauret, l'inventeur de ce point de tire réglable secret, personne ne s'en serait aperçu, s'il ne s'était lui-même dénoncé l'Association pour qu'elle l'adapte dans la jauge, tant cela marche bien... En attendant le vote, beau joueur, la vis métallique bloque le tout, quoique d'aucuns prétendent qu'elle ne va pas jusqu'au bout !



Au stade du taquet, l'effort à fournir sur la drisse de foc d'un Vaurien usine est un noeud d'adresse. Mais préalablement, quel effort ! En Vaurien, par principe, l'on étarque dur, et les nuances ne se jouent que dans des gammes de tensions extrêmes du gréement. Pourquoi ? Parce que la coque « suit » le gréement. Vous tirez, elle « vient », car la caisse, soudain compressée de chaque bord par les haubans, pilonnée par le pied de mât, subit un outrage qui fait varier ses formes de trois, quatre, voire cinq centimètres, par-ci par-là...

Dire que le bouchain général se transforme en carène de 6 m ii, ce serait... Mais tout de même, cela vous tonifie le bateau en nervosité, sans parler du passage dans le clapot.



Pied de mât et étambrai du Bihore plastique de Le Bihan. Il s'agit d'un Vaurien standard, et le pied de mât bute en arrière de l'emplanture. Pour le régler à la manière des bateaux usines, il faudrait qu'à l'endroit du numéro inscrit sur le plastique, la rainure soit prolongée en arrière. Ainsi, il y aurait un jeu de cales de pieds de mât comme pour l'étambrai, dont on jouerait en avant et en arrière pour influencer sur la quête de base.

En latéral, aucun jeu n'existe dans l'étambrai sinon un petit millimètre (!), pour corriger un défaut de centrage éventuel, lors de la construction. Par jauge, le mat du Vaurien doit être un simple tube métallique de profit constant, au nodule imposant.



L'accastillage aussi « interprète » le règlement ! Le seul taquet autorisé est visible à gauche de cette photo, encastré sur le banc du puits de dérive. Il règle le hale-bas, jauge à trois brins, et ici métallique, pour ne pas se distendre. Les encoches de part et d'autre de ce taquet contrôlent balancine et cunningham ; pour chaque encoche, le principe est le même : des noeuds espacés selon des repères préalables. Un noeud pour la calmasse clapoteuse, un noeud pour la piaule par houle de flanc. Etc... Au fil des saisons, les noeuds se multiplient pour les nuances ! Autre gadget, mais dans la jauge honnête cette fois : le déflecteur. Ici sorti, désigné par le doigt. Les écrous papillons le maintiennent en place. Il empêche l'eau de voler par-dessus le brise-lames.



Version futuriste du matériel du Vaurien usine... Au bout du doigt de Le Bihan, un hale-bas hors jauge, mais terriblement astucieux. Base sur le principe des leviers, la partie basse du tube, relié par un câble au pied de mât, sert de point fixe. En tirant le bout que désigne le doigt, le câble de la borne est irrésistiblement attiré vers le bas. Quant au sandow, qui se dédouble de part et d'autre du mat, pour rejoindre l'étrave, c'est un écarteur de bôme du type utilisé sur les Finns, très pratique au vent arrière dans les gites à contre, pour empêcher la borne de quitter l'appui du hauban. Encore une main de libre pour l'équipage. Voilà... Le Vaurien usine vous a dévoilé ses mystères. Pour un minimum d'argent, il offre un compromis vraiment inhabituel.