

V A U R I E N 50 ANS d'amour fou!

Le Vaurien a fêté ses cinquante ans à l'occasion d'un National disputé en mai par une météo changeante. Animé par une association de passionnés qui regroupe des

centaines de propriétaires et une poignée de vaillants régatiers, le célèbre dériveur poursuit une carrière populaire et continue de faire des adeptes à l'étranger.

Il a essaimé à tout. La preuve, il figure dans le Petit Larousse des noms communs: [VAURIEN: n.m. (nom déposé). Voilier monotype dériveur gréé en sloop.] On n'aurait mieux su définir la flottille rassemblée lors du week-end de Pentecôte au Club nautique des Moutiers, au

Nord de In baie de Bourgneuf: Une petite vingtaine de participants pour célébrer le jubilé d'un tel bateau à l'occasion du National, c'est peu, mais avec 37 000 unités dans le monde, dont. US tiers en France, avouez que le Vaurien n'a plus grand-chose à prouver. Et qu'il peut à bon droit

revendiquer une nature discrète et obstinée.

ICI, UNE ÉQUIPIÈRE ENFOURNE soigneusement un spi dans sa baille située en pied de mât; là, un équipage venu de la région anversoise commente ses réglages avec le sympathique accent du plat

Pays. François-Xavier Drogou, organisateur du National, fil de caret en main, se concentre sur un ultime travail de matelotage sur un bout en Spectra, aiguilles creuses posées sur le pont verni de son superbe Gavazzi, le Stradivarius du Vaurien de compétition. La marée est enfin haute, les

Texte et photos **Éric Vibart.**
Plans **François Chevalier.**

Le National Vaurien 2002.
Les numéros de voile parlent d'eux-mêmes ! Le championnat de France regroupe chaque année plusieurs générations d'amateurs passionnés de ce bateau, qui porte allègrement son demi-siècle.

milieu de peloton, alors que les premiers ont déjà envoyé leur bulle de 8 mètres carrés. Aidées par une petite houle portante, équipages bien positionnés, les coques planent joliment dans la lumière du soir qui joue dans la transparence des voiles. Un spi vert prend un reflet doré de coupole byzantine... Sur l'eau, il y en a de toutes les paroisses, de toutes les époques. Les amis de trente ans ne se font pas la gueule. Bord à bord, il y a des coques en contreplaqué munies de boudins gonflables, des bateaux en sandwich, des réalisations avec coques plastique et pont contreplaqué au poids minimum de la jauge.

NOUVEAUX VENUS dans l'association, un équipage se pointe sur la ligne de départ avec le plus vieux bateau de la flotte, magnifique coque bleue à peine sortie de restauration... mais lourde, lourde ! Les redoutables Belges naviguent sur une unité dont la coque date de trente ans, mais dont le puits de dérive et le pont ont été entièrement et superbement refaits grâce aux plans destinés à la construction amateur. Il y a des Vaurien italiens, des Faccenda, préparés comme des Star avec des adhésifs gradués un peu partout, et d'autres d'une simplicité biblique. Il y en a qui arborent des mâts en bois sans barres de flèche, d'autres des barres de flèche traditionnelles, alors que les plus modernes sont équipés de barres réglables au poil de grenouille près.

«C'est un bateau avec lequel on navigue très étarqué», poursuit Pascal, qui navigue aujourd'hui sur un Faccenda. Actuellement, on emploie des grands-voiles avec de forts ronds de guindant. Et on cinte beaucoup plus avec des barres de flèche très poussantes.»

Empannage... Aujourd'hui, ça se passe bien mais, dans les

de choses en matière de cintrages des mâts, vrillages des voiles et contrôle de gîte. «Ce bateau, c'est une caisse, explique Pascal Lebrument, l'un des concurrents et ancien constructeur de plusieurs unités. On l'arrête tout de suite si on n'est pas hyperprécis. C'est un dériveur très tactique.» Espagnols et Néerlandais ne s'y trompent pas, qui conservent le Vaurien

Sur l'eau, il y en a de toutes les paroisses, de toutes les époques – en contreplaqué, en sandwich, en polyester...

comme passage obligé avant de goûter aux séries olympiques, 470 ou Tornado. Du coup, cela soutient l'activité dans des proportions qu'on ne connaît plus en France, avec un apport régulier de jeunes champions.

«En régate, les Espagnols sont éccœurants tant leur suprématie est grande, confie Jean-Jacques Girard. Il faut bien reconnaître que nous n'avons plus d'équipages de ce niveau en France.»

Première bouée au vent, la flotte s'est déjà pas mal étirée. «Tribord ! De l'eau !» Ça se bagarre en

équipages se lancent... «Tuut !» Première manche en fin de journée et envolée de la flottille par force 3-4 sous un beau soleil de fin d'après-midi. Le départ vaut le coup d'œil. Pas de hurlements, mais le chuintement crescendo de sillages qui se précipitent vers la ligne. Quelques coques de cou-

leur impriment à l'ensemble une gaieté, une personnalité qu'on regrette de ne pas voir plus souvent dans d'autres séries, plus nombreuses peut-être, mais qui vous ont de ces teints de bidets ! Dès que la flotte s'éclaircit un peu, les différences de caps et de réglages sautent aux yeux, leçon



manches du lendemain matin, disputées sous un ciel grisâtre, plusieurs iront au tapis de belle manière. Pas si simple, d'ailleurs, de redresser un Vaurien chaviré. D'autant qu'aux Moutiers, mieux vaut abandonner tout espoir de refaire son retard si, par malheur, le mât se plante dans la vase des parcs à huitres... Au cours d'un bord de largue sans histoire, il faudra même récupérer par le fond de sa culotte un équipier passé par-dessus bord, nageant avec élégance, mais fâché-fâché. «Alors, t'as raté les sangles?» On a bien cru qu'il allait nous retourner une claque!

Naviguer à son bord cinquante ans après sa création, c'est revendiquer une vraie culture de classe.

SI TOUT LE MONDE RÉGATE sans être trop handicapé par l'âge du bateau – voire celui du capitaine! – ou le poids de l'équipage, force est de constater que les Vaurien en plastique ou mixte, bois-plastique, tiennent le haut des podiums. Depuis plusieurs années, les coques Faccenda remportent les Mondiaux de la série. Sur la flotte réunie aux Moutiers, une moitié des bateaux est d'origine étrangère et la quasi-totalité des jeux de voiles est de fabrication espagnole ou suisse.

Lors de l'après-régate, entre deux bolées de cidre, les conversations ne sont pas à la nostalgie. Le Vaurien n'est pas une série «prise de tête», on ne s'y pousse pas du col, on ne s'y prend pas pour des cadors. Le Vaurien, qui a écrit le premier chapitre de la plaisance contemporaine, n'est plus prophète en son pays, mais l'avoir été pendant un quart de siècle confère une certaine sérénité.

«Nous sommes dans le cas de beaucoup de séries de dériveurs traditionnels, explique Jean-Jacques Girard, avec un bateau qui re-

couvre des pratiques très diverses, de la promenade aux amateurs de rassemblements traditionnels en passant par une poignée de fanas qui continuent à régater. Le meilleur exemple reste l'année 2000, où nous avons, coup sur coup, constitué une flotte pour le rassemblement traditionnel de Brest et organisé un Mondial à Loctudy!»

Aujourd'hui, l'association française ne peut guère compter que sur elle-même, assez loin des préoccupations d'une Fédération qui fouette d'autres chats et, paradoxalement, plus en contact avec l'ISAF, classe internationale oblige! Ayant cessé d'être un bateau d'école de voile depuis le milieu



Dame de nage en bronze, filoir en Rilsan et taquet-coinceur moderne.



Barres de flèche en bois. A l'origine, le Vaurien n'en avait pas.

des années 70, le Vaurien a graduellement perdu de son activité, même s'il continue à faire le bonheur de centaines de familles en vacances. Certes, les nouveaux dériveurs lui



Un Vaurien de l'Italien Lucciano Gavazzi. Ses modèles ne se contentent pas d'être superbes, ils figurent aussi parmi les plus rapides!



Les Vaurien Faccenda sont les mieux préparés.



Barres de flèche contemporaines réglables.

Points forts

- Bateau très économique.
- Vivant à toutes les allures.
- Poids de l'équipage et âge du bateau influant peu sur les résultats en régates nationales.
- Voilier qui exige de bonnes qualités tactiques.

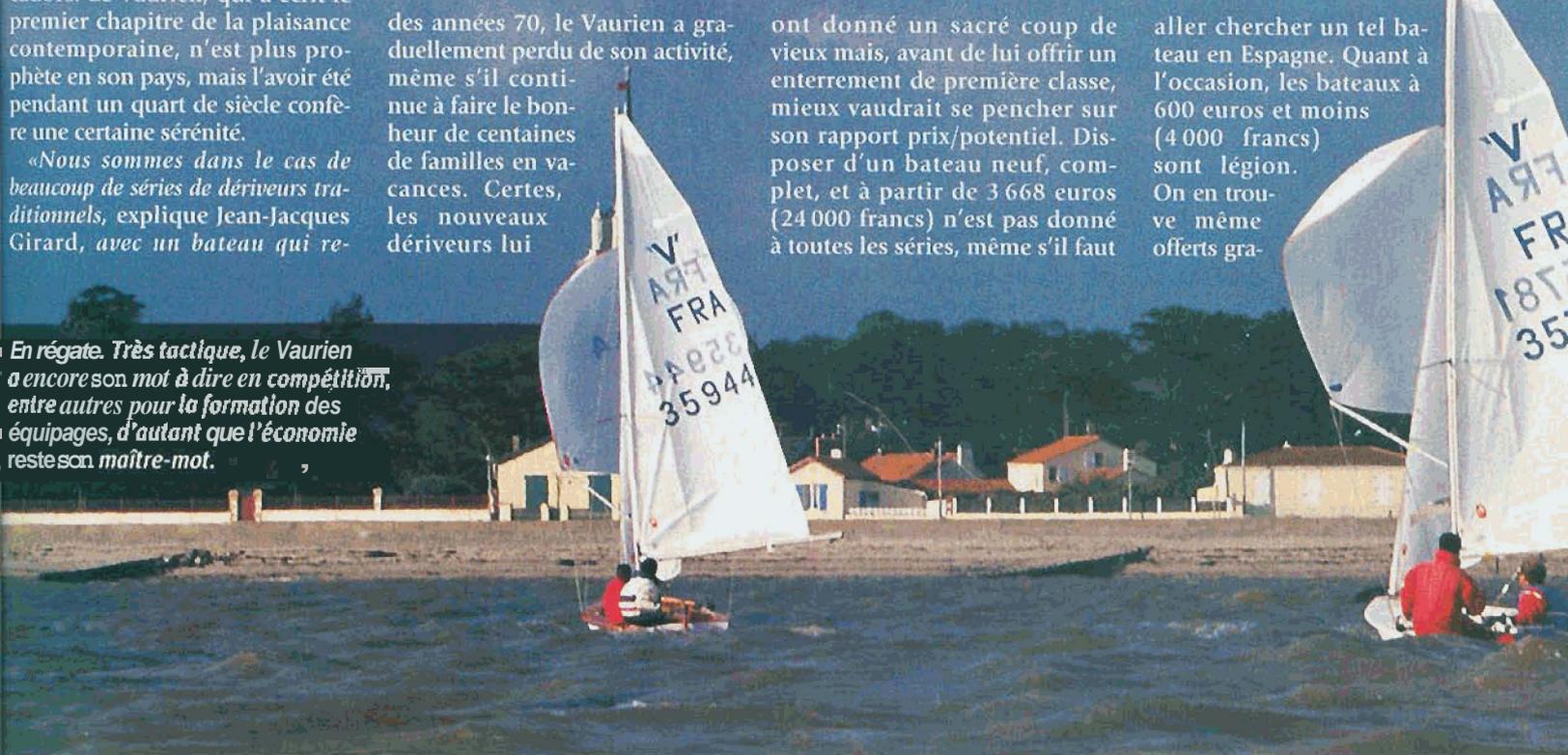
Points faibles

- Programme de régates peu étoffé en France.
- Peu facile à redresser une fois chaviré.
- Ergonomie rustique.

ont donné un sacré coup de vieux mais, avant de lui offrir un enterrement de première classe, mieux vaudrait se pencher sur son rapport prix/potential. Disposer d'un bateau neuf, complet, et à partir de 3 668 euros (24 000 francs) n'est pas donné à toutes les séries, même s'il faut

aller chercher un tel bateau en Espagne. Quant à l'occasion, les bateaux à 600 euros et moins (4 000 francs) sont légion. On en trouve même offerts gra-

En régates. Très tactique, le Vaurien a encore son mot à dire en compétition, entre autres pour la formation des équipages, d'autant que l'économie reste son maître-mot.



Le Vaurien à la loupe

• **Caractéristiques.** Longueur coque : 4,08 m. Flottaison : 4,02 m. Largeur : 1,47 m. Tirant d'eau : 0,12-0,96 m. Poids : 95 kg minimum. Voilure au près : 8,80 m². Spi : 8,10 m². Nombre d'unités produites : plus de 37 000 dans le monde, dont un tiers en France.

• **Constructeurs français.** En contreplaqué (et fourniture de kits), Roussineau, tél. 02.54.75.00.57, de 3 963 à 4 421 euros (de 26 000 à 29 000 francs). En plastique, CN Bihoré, tél. 02.40.23.80.31 (tarifs sur demande).

• **Constructeurs européens.**

- En Espagne, selon les constructeurs, comptez de 3 658 à 5 180 euros (de 24 000 à 34 000 francs) pour un Vaurien complet. Principaux constructeurs : Araez, tél. (00-34) 968.57.57.527, Polysier, tél. (00-34) 985.74.33.57, Roga, tél. (00-34) 937.52.56.58 ; Venturi, tél. (00-34) 918.84.31.93 et Numarsa, Plaza Apostoles 18 20, E 3001 Murcia.

- En Italie, comptez de 5 000 à 6 000 euros (de 34 000 à 39 000 francs) pour un Faccenda, tél. (00-39) 586.752.381 et environ 6 555 euros

(43 000 francs) pour un superbe Gavazzi, tél. (00-39) 586.767.387.

• **Construction amateur.** C'est aujourd'hui le principal mode d'accroissement de la flotte en France. Les plans et les redevances reviennent à 113 euros (741 francs). La construction d'une coque revient à environ 762 euros (5 000 francs) et demande au minimum 250 heures. L'association diffuse également une notice permettant de moderniser d'anciennes coques en y disposant, entre autres, des caissons intégrés.

• **Occasion.** S'il faut compter autour de 2 286 euros (15 000 francs) pour un bon Vaurien plastique de compétition, la plupart des échanges s'opèrent dans une fourchette allant de 910 à 1 220 euros (6 000 à 8 000 francs). Mais de nombreuses transactions se concluent au-dessous de cette fourchette et les annonces de l'AS Vaurien comprennent même des bateaux offerts par leurs précédents propriétaires !

• **Voiles.** La plupart des régatiers utilisent aujourd'hui des voiles espagnoles Elite (environ 3 800 francs le jeu complet avec spi) ou Vogel-Meyer, les voiles espagnoles offrant le meilleur rapport qualité/prix. Les voiles françaises sont presque deux fois plus chères.

• **Remorque.** Comptez 548 euros (3 600 francs) pour une remorque de route Mecanorem et 228 euros (1 500 francs) pour le chariot de mise à l'eau (tarifs AS Vaurien).

• **Association.** AS Vaurien, président Jean-Jacques Girard, 68 avenue Cousin-de-Méricourt, 94230 Cachan, tél./fax 01.47.40.13.65.

• **Sites Internet.** AS Vaurien France :

www.perso.wanadoo.fr/asvaurienfrance

International Vaurien Class Association : www.vaurien.org



Le palmarès du National 2002

1. B. Creen-J.P. Petit ; 2. F.X. Drogou-C. Guilloux ; 3. P. Rios-M. Le Pape ; 4. P. Lebrument-J. Leray ; 5. P. Roux-D. Grisetto ; 6. J.Y. Drogou-C. Drogou ; 7. H. Drogou-F. Drogou ; 8. S. Kerlidou-P. Maréchal ; 9. O. Aroni-P.H. Delamotte ; 10. B. Gauthier-B. Kervean ; 11. L. Laga-F. Rousens ; 12. J. Poidevin-P.L. Segui ; 13. L. Gaborit-T. Bunodière ; 14. B. Delmas-J.Y. Mindren ; 15. S. Rougeyron-G. Damien ; 16. G. Le Pavec-B. Ardeven ; 17. E. Riaud-O. Lepors.

ne et quelques autres, ont fait figure de bolcheviks en proposant, voici un demi-siècle, un bateau pour le prix de deux bicyclettes. Herbulot, chef de file des révolutionnaires, était issu de l'aristocratie navigante, entendez par là champion de Star, voilier émérite, architecte expert en technique des matériaux, et trois fois représentant aux jeux Olympiques ! Si, aujourd'hui, le Vaurien a l'air bien banal, n'oublions pas qu'il y eut du génie dans cette caisse.

«**HAS BEEN**», LE VAURIEN ? Le voilà pourtant qui poursuit une belle carrière hors de nos frontières, aux Pays-Bas, en Allemagne, Espagne, Portugal et Italie. Les pays de l'Est viennent de le redécouvrir avec de nouveaux constructeurs et d'importantes flottes en Pologne, Tchéquie et Slovaquie. L'activité se réduit en Argentine pour se développer en Uruguay, de l'autre côté du rio de la Plata !

Cinquante bougies sont soufflées. Petit National, mais longue histoire, happy birthday sacré Vaurien ! Aux Moutiers, l'aventure n'a pas fini de s'écrire. Les coques brillent sous un ciel criblé de nuages. «**Tuuut !**» Ecoutes bordées, c'est reparti pour une nouvelle manche. Un équipier borde son foc, écoute entre les dents. Un jour ou l'autre, on a tous eu une âme de Vaurien. E.V. ●

tivement dans les petites annonces de l'AS Vaurien !

Le Vaurien est devenu en France une histoire de famille. Naviguer à son bord cinquante ans après sa création, c'est revendiquer une vraie culture de classe, à tous les sens de l'expression, même si on peine à imaginer que ce bateau a fait l'objet d'une véritable révolution. Les promoteurs de la série, les Herbulot, Vianay, Derken-