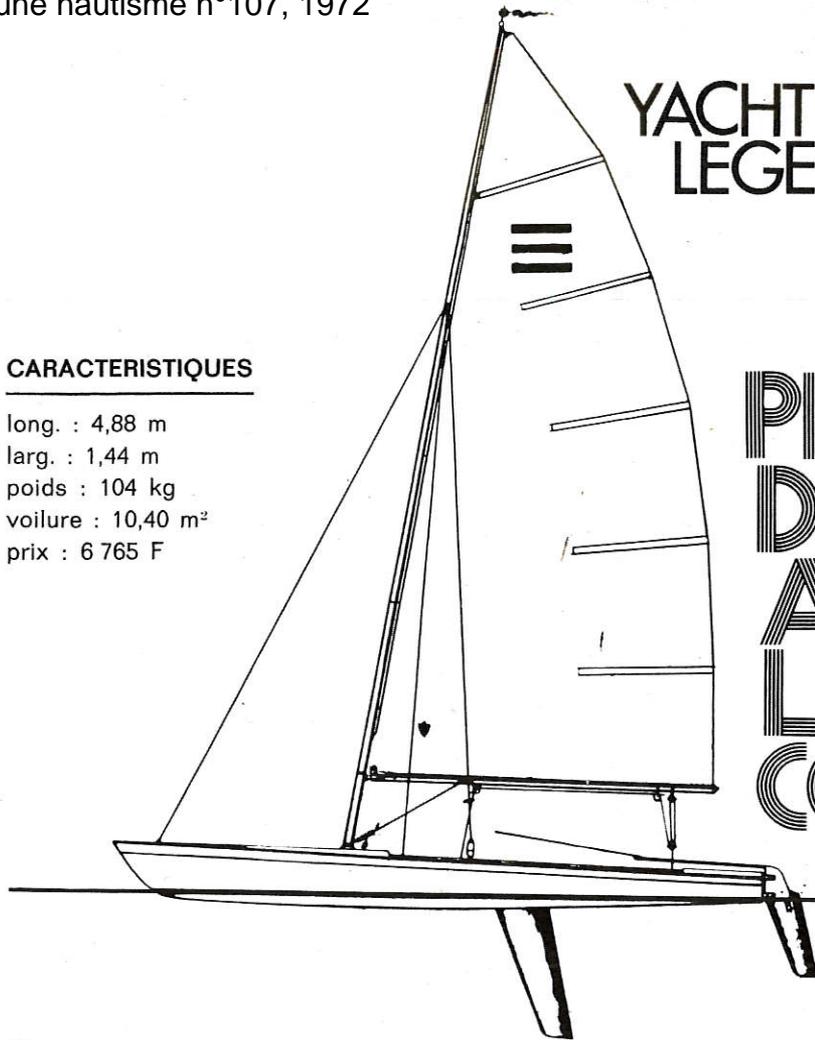


# YACHTING LEGER

## CARACTERISTIQUES

long. : 4,88 m  
 larg. : 1,44 m  
 poids : 104 kg  
 voileure : 10,40 m<sup>2</sup>  
 prix : 6 765 F



# PRISE DE CONTACT AVEC LE CONTENDER

**L**e « Contender » est un enfant de l'IYRU dont la personnalité est restée assez discrète en France jusqu'ici. En effet, vers les années 52 le public pouvait encore tenir pour valable le choix de l'organisme international et la venue de telle ou telle nouvelle série suscitait vite un réel intérêt. Ces derniers temps l'image de marque « IYRU » s'est suffisamment dégradée aux yeux de l'opinion nautique internationale pour que tout nouvel élu soit considéré avec indifférence ou même méfiance. On a trop compris avec l'exemple du « Tempest » à quel point les décisions et choix de l'organisme relevaient de l'impression superficielle, de trafics d'influence voire d'intérêts économiques, pour leur apporter crédit avec facilité.

L'aréopage nautique, poussé par le progrès, était amené à organiser un concours en 1965 pour rechercher un successeur international et olympique au « Finn ». Le « Trapèze », mené par Paul Elvström avec succès devant les autres bateaux, présentait bien des caractéristiques intéressantes mais le fait de devoir utiliser le trapèze fut alors jugé critiquable par les présidents et princes de l'IYRU. Peut-être ceux-ci mirent-ils à profit deux années supplémentaires pour apprendre à manier en même temps barre et trapèze?... En tout cas, en 1967, une nouvelle confrontation désigna le « Contender » que nous avons essayé dernièrement en Italie. En effet, aucun grand chantier français actuel n'a acquis la licence de construction du

bateau et l'on peut principalement se le procurer (en bois) chez Quéré (La Rochelle) ou en plastique auprès de différents importateurs.

Nous avons utilisé le modèle fabriqué par Bianchi et Cecchi constructeur italien ayant réalisé d'excellents FD plastique sous licence Bob Hoare.

**Description :** La présentation ne varie généralement pas d'une marque à l'autre ; la coque, présentant en réduction les formes générales du FD, est pontée sur l'avant et l'arrière, laissant un cockpit suffisant comprenant un double fond. L'évacuation de l'eau embarquée se fait soit par le puits de dérive soit par deux conduits évacuant l'eau vers le tableau arrière.

Quatre moules distincts sont utilisés pour la construction du « Contender » Bianchi : un moule de coque, un bloc moulé répartissant les efforts du pied de mât ; un moule pont-cockpit et un ensemble puits de dérive. L'étanchéité de la coque semble parfaite, sa rigidité est assurée intérieurement par les réserves de flottabilité et des profils « oméga ».

L'accastillage est de disposition libre selon la jauge ; le modèle que nous avons utilisé comportait une pantoire métallique soutenant l'écoute de voile et le système de poulies. S'il est peu onéreux et simple, ce système inspiré du « Contender » champion du monde pose cependant quelques problèmes aux non-initiés dans la brise et impose un hale-bas de bôme tendu très fortement. Nous lui préférons la grande barre d'écoute courbe installée sur toute la lar-

geur ; le maniement des taquets de réglage n'étant pas impossible depuis le trapèze... Deux palans simples commandent une dérive située très en arrière et une série de clam-cleats permettent le réglage du Cuningham-hole, hale-bas et guignol. Nous utilisons lors de l'essai un espar Proctor de profil identique à celui employé sur 505, dont la souplesse était limitée soit par un guignol, latéralement, soit par un petit palan fixé à mi-hauteur entre mât et étai. Légèrement inférieure en surface à celle du 505 (10,28 m<sup>2</sup>) la voile présente des proportions identiques.

## COMPORTEMENT - VITESSE

L'apparence extérieure du « Contender » correspond bien aux impressions ressenties à la barre : c'est un dériveur racé capable d'atteindre une vitesse importante, souvent égale à celle d'un 505, de par ses lignes très tendues plus à l'aise sur eau plate que dans un clapot haché. Il peut éventuellement être utilisé pour la promenade à deux si le vent reste faible.

Au départ, le double fond surélevant le barreur et la largeur de flottaison relativement faible (moins de 1,40 m) demandent une certaine habitude de la stabilité toutefois assez facile à trouver. Ensuite, la technique de montée au trapèze en tenant la barre est vite assimilée et l'on finit même par se trouver presque désœuvré quand on s'est amusé auparavant à exécuter ce genre d'exercice sur « 470 » ou « 505 » avec en plus le spi.



Le virement de bord ne pose pas de problèmes si l'on dispose d'un stick suffisamment léger ; la manœuvre peut même être exécutée avec assez de rapidité pour conserver à la tactique pure tous ses droits sur le « Contender ». Dans le petit temps, le bateau est très fin et agréable à la barre, seuls les gabarits volumineux peuvent déplorer un manque de profondeur de la coque les obligeant à s'allonger vers l'avant. Sur cette coque relativement légère de 91 kg barre en main, l'assiette longitudinale doit être réglée en permanence en fonction de l'allure, du vent ou de l'équipier. Plus à l'avant si le vent est faible ou au près, et, par contre, assez reculée aux allures portantes, surtout dans la brise ; l'avant est en effet assez peu porteur et le fait de trop le charger rend le « Contender » ardent et capable d'aller planter son étrave basse dans un clapot un peu formé.

Le but recherché semble avoir été atteint puisque les grands et petits gabarits sont, notamment dans la brise, pratiquement à égalité de chances à l'exception des bords de bon-plein où le poids garantit toujours la vitesse.

Le championnat du monde 1970 couru à Hayling Island fut remporté devant 40 engagés par le Britannique Dick Jobbins qui s'imposa devant Hubert Raudaschl malgré un éventail de brises plutôt « medium » qui aurait plutôt dû convenir au finiste autrichien de taille moyenne. La série se développe de façon satisfaisante, surtout aux USA, Australie, Angle-



terre et Autriche en trouvant ses supports parmi d'anciens solitaires mais aussi des équipiers transfuges du FD et du 505.

En conclusion, nous pensons que l'avenir olympique du « Contender » n'est pas encore certain malgré son développement international actuel. En effet, la navigation sur ce bateau nouveau et intéressant implique une technique nouvelle qui sera sans doute très bien admise chez les Anglo-saxons, mais peut-être moins rapidement appréciée des Latins ou Germains plus conservateurs dans ce domaine précis. Ses règles de jauge devraient éviter une course à l'armement trop importante et le progrès de la construction plastique permettra sans doute à ce genre de construction de rester compétitif par rapport au bois toujours plus onéreux. Enfin, son poids assez faible permettra le transport sur le toit d'une voiture.

Le « Contender » possède une personnalité évidente pouvant largement satisfaire les amateurs de technique en solitaire et faisant agréablement appel à l'adresse et à l'endurance physique. Les pionniers de la série ne seront certes pas déçus et l'on se doit de les encourager.

François Richard

**Constructeurs :** Ets L. GOUTERON (plastique). Av. des Salines, 44 - La Baule.

Ets BARAT (bois). 17, rue Bellevue, 77 - Avon.