

## Impressions nautiques d'un débutant en série Contender

J'ai retrouvé ce bateau que j'avais connu, sur papier uniquement, vers 1973... approché alors par un amoureux de la série. Ce n'était pas possible pour moi à ce moment-là, pour diverses raisons. J'ai fait autre chose, c'est comme ça.

Mon expérience de solo avec trapèze consistait en quelques sorties sur un 420 (non cat boat) en baie de Quiberon, à l'été 1970. Je revenais de passer plus d'un an dans le Pacifique à "voiler" tous les jours quel que soit le vent, autrement dit, jeune et bien entraîné. Suivirent quatre ans formidables de navigations en compétition en 420 avec une bande de copains vraiment très sympathiques où le plaisir de faire du dériveur, de la compétition, étaient présents à chaque moment.

Les années passèrent, quand je retrouvai des archives de documents concernant le Contender. Regrets éternels... Et puis, j'ai re retrouvé le Contender sur YouTube, où j'ai fait connaissance de tous les croyants et pratiquants de ce merveilleux bateau. Comment ne pas rester insensible à cette belle coque, en bois verni, ou pas, mais toujours soignée, toujours bien affûtée, toujours une apparence de pur-sang, frémissant et impatient de s'élancer.

Donc séquence "j'ose", en prenant contact avec l'association où Laurent a été particulièrement présent ce qui m'a permis de gagner beaucoup de temps, Jean-François notre secrétaire, toujours précis, et Sébastien pour les questions relatives au problème remorque. Le Contender étant un bateau relativement confidentiel en France, ce qui reste incompris et c'est bien dommage, l'association [Contender France](#) est indispensable à bien des égards. Des renseignements de tous ordres, des rencontres de barreurs passionnés, régatiers dans les meilleurs mondiaux, ou hédonistes, des adresses pour tout, des réponses à tout, des conseils surtout, et sur tout. Oh combien important car à moins de résider à proximité d'un des membres, et encore, les progrès ne pouvant se faire qu'avec de l'entraînement, des régates, des comparaisons, des réflexions, et encore de l'entraînement.

Après avoir acheté un bateau, que je voulais beau et en bon état (âge avancé oblige), bricolé une remorque car le temps manquait pour en faire venir une, appris, compris, lu, retenu, ou pas, une foulditude de choses sur un sujet complet, car si il y a bien un sport complet c'est bien la voile...pas assez entraîné (j'avais dû sortir 11 fois , me voici arrivant pour ma première vraie compétition, à Quiberon, ENVSAN, rue de la mer, quartier de la mer, BEG ROHU, Temple de la mer, 56000 MORBIHAN PAYS DE

BRETAGNE. Pour rien de moins que le National open de Contender 2022. A cette compétition open, c'est à dire non réservée aux seuls Français j'ai eu le plaisir de connaître des GBR, des NED, des BEL, j'ai senti des relents de week-end de Pentecôte en Hollande au début des années 1970 où pouvaient s'aligner 100 420, 100 470, 100 505, etc..., Ma prestation fut largement améliorable... formulée poliment mon conseiller préféré de la façon suivante : capacité d'amélioration importante !. A l'école déjà, j'avais des observations comme "peut mieux faire... "

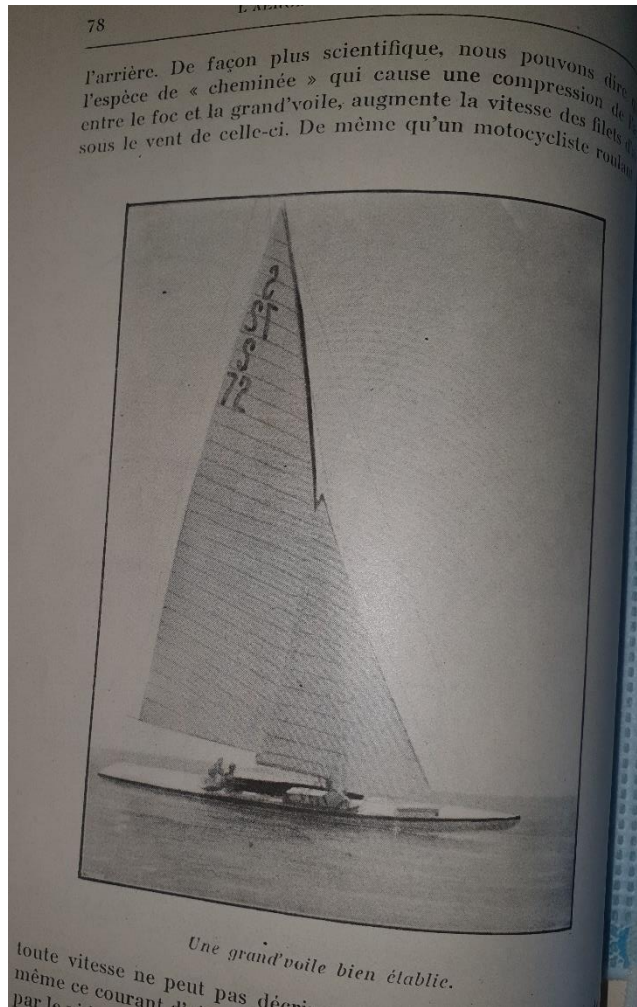
Cette année-là, comme disait Cloclo...mais en 2022, une belle compétition comme le National autrichien ainsi que le championnat d'Europe devait se dérouler à ATTERSEE. Même pas peur, 1900 km depuis Bordeaux, seul, après une brève halte - mémorable - en Suisse, j'arrive dans le climat feutré, calme, et soyeux du UYCAS. Je retrouve un "ancien " vu à Quiberon, Roel, ainsi que Denis un de nos meilleurs Français, ainsi que Volker, le président de l'association suisse de Contender. Le bonheur de pouvoir parler français mais surtout de pouvoir se faire expliquer mille choses que ni mon anglais et encore moins mon allemand ne m'auraient permis de comprendre. Volker s'était proposé spontanément pour faire traducteur, Johanna (du Club) parlait français aussi ça aide... et ensuite j'ai connu le couple Albino/Sylvie, absolument charmants parlant très bien le français et m'aidant à décoder les briefings du matin. Bien sûr j'ai aussi retrouvé pour le championnat européen mon mentor Laurent. Laurent et Albino à qui je dois un grand merci pour m'avoir bien aidé à faire fonctionner une dérive mal à l'aise dans son puits.



Parking remorque, ici, parking bateau là, voici l'étiquette avec votre numéro de place, ok euh Ja Ja, on viendra mettre nous même un numéro sur votre coque... ah bon... avec le numéro 22 ils étaient sympa de mentionner mon jour d'anniversaire... bon présage... Jusqu'où va la courtoisie autrichienne ! Herbe fraîchement tondue, terrain plat, deux descentes avec caillebotis en caoutchouc. Top !

Dans ce club, à l'abri sous un hangar j'ai retrouvé une coque dont la voile est marquée d'un "S" comme on voit sur le livre de Manfred CURRY édité en 1939, là-bas j'ai vu un de ces magnifiques fossiles, encore en état et naviguer... séquence miracle. Il y en a deux à ATTERSEE – haut lieu historique pour cette «S KLASSE » et dix au monde. Après recherche, le gréement de ce bel oiseau a su évoluer oubliant une grand-voile à corne pour un marconi.

Pour revenir au Contender, j'ai été tiré au sort, pour un contrôle partiel du bateau (voile, dérive, safran) tandis que Denis a eu le contrôle total avec en plus le poids du bateau et du mât .



On en profite pour regarder les bateaux ; ah oui ce truc là c'est astucieux, et que de "trucs" ou astuces mises en pratique, résultats d'expériences, de réflexions, de mode peut aussi, pourquoi pas. Et toutes ces coques, luisantes de polissage de leurs vernis sur des bois d'acajou, ou tout simplement "nickel", où tout est soigné avec une grande minutie.

Sur le parking, donc tous les jours, retrouver les têtes de séries, ou pas, j'ai donc fait connaissance d'Antonio, Bruno, Max (qui me faisait aussi la livraison d'une voile neuve), Søren, Jesper, Reinhart (qui vient très gentiment dire bonjour en disant qu'il sera le dernier. Je l'ai alors rassuré sur mon fort potentiel à pouvoir prétendre à cette place), et beaucoup d'autres, revus Chris, Crazy, Ed. En fait le parking était plein de très très bons barreurs, puisque bon nombre avaient déjà gagné, qui un championnat du Monde, qui un championnat d'Europe, qui un National. Il manquait notamment, avec regret, à l'appel Luca Bonezzi et son grand frère.

Le "travail" va commencer. Le matin, gros petit déjeuner pour arriver à l'heure de la "first race" (fin de matinée) sans avoir une grosse faim et pouvoir se mouvoir facilement. Passer une bonne nuit, manger suffisamment mais pas trop, de qualité pour pouvoir tenir, ne pas arrêter de s'échauffer les muscles, bref la gestion du corps et de l'esprit indispensable pour être toujours prêt pendant une compétition. A cela s'ajoute, le petit truc qu'on a oublié de faire, le petit truc qui serait mieux que l'ancien truc, le truc qu'on a vu, classé astucieux, sur un autre bateau. Bien sûr pour tout cela, tout le monde débarque avec ses boîtes à "trucs" de "rechange", de "ça peut servir", "pour la navigation trop fort n'a jamais manqué", le scotch qui tient les plaques de signaux qui se décollent, etc... A l'heure du numérique, rien de mieux pour savoir d'où vient le vent qu'une bande magnétique... Séquence recyclage... j'ai essayé avec une clef USB, ça marche pas !

Lire et relire les instructions de course, retenir les pavillons qui vont être utilisés, les parcours possibles, s'intéresser à la météo locale (que par définition on ne connaît pas) . Il y a le vent du nord qui peut être variable, il y a aussi le vent du sud quasi stable mais assez rare en cette saison, le vent d'ouest très irrégulier, le vent (du sud ?) qui souffle à travers la montagne qui me rendra fou ... je cite Brassens bien sûr, mais aussi un vent de montagne qui s'est autorisé à faire 360° quelques minutes après le départ pour finalement ne plus savoir lui-même d'où il pouvait venir... mais c'était une autre régata, ailleurs, en montagne aussi, mais quel souvenir. Le lendemain, 22 nœuds, même le bateau jury ne tenait pas en place et partait se promener...seul... évidemment.... séquence recherche..

Le briefing... en anglais of course, mémorable, je résume : "good morning everybody, this morning wind planed come from here, 2 / 3 knots, not so much, if we

decide starting we 'll tell you. So the bar is open, beer free... see you soon..."



Il ne faut pas craindre d'aller dans une grande compétition, et pour plusieurs raisons. Vous y rencontrerez une foule d'amoureux comme vous du bateau et toujours prêts à vous donner un coup de main, un conseil. Vous avez là une occasion en or de gagner beaucoup de temps.

Ne craignez pas d'être trop faible, car on progresse bien plus vite en côtoyant les meilleurs et le Contender a cela de bien, c'est qu'il va vite, certes les erreurs coûtent généralement cher mais les mêmes éléments sont là pour tout le monde. C'est celui qui fait le moins d'erreurs qui a fait une belle journée. Il n'est pas rare de voir les meilleurs au départ... pas longtemps, ensuite ils s'éloignent... car ils ont l'expérience en faisant le moins d'erreurs possible. Il y a donc à chaque fois beaucoup à apprendre ce qui est toujours enrichissant.

Les tables de la loi disent qu'une manche doit se dérouler par tant de nœuds de vent, en dessous ce n'est pas bon, au-dessus vous êtes responsable de votre décision de partir, revenir, ne pas revenir et casser...comme Max. Il est libre Max...



J'entends encore la femme d'un concurrent, déçue pour elle et déçue évidemment pour lui... dire si demain pas de régata je pars... sous-entendu avec la voiture tu pourras rester avec ton bateau... euh... Le lendemain, la journée s'écoule paisiblement.... à terre, telle que définie par le paragraphe cité supra se terminant par "see you soon"... J'étais sorti faire un double "warming" avec un gros force 1-1,5 ... ET

habillé en combinaison néoprène noire avec 28°C au soleil.... Pour suivre d'autres bateaux impatients. A peine rentrés vers 17h et des poussières, l'horaire de régates possible telles que défini par la réglementation locale étant dépassé, j'avais rapporté le bateau à sa place de parking... quand soudain le vent monte jusqu'à 17 nœuds... décision régata immédiate. Branle-bas de combat, navires ennemis en vue à 11 heures... euh non mais agitations frénétiques sur l'herbe, les cales, les combinaisons, les fasseyements bruyants trahissent l'agitation du vent mais aussi l'agitation au fond de chacun de nous, ouais du vent... j'ai même entendu quelqu'un dire : c'est quoi le vent ? tellement il y avait longtemps qu'il n'en avait pas vu... Encore que voir du vent... Séquence pression - atmosphérique - of course, avant la séquence racing...



Le départ dans un 17 nœuds déclinant peu à peu... Une lumière spéciale grand vent en fin de journée, de l'écume, le stress, les voiles qui claquent, et même des dérives qui prennent le soleil... oups un départ avec 65 bateaux c'est déjà une chose mais avec un bon vent... et ces coques

qui avancent déjà vite avec trois fois rien de vent, là, il faut les maîtriser. Un décor de rêve avec une eau de jade, des beaux bateaux faisant gicler l'écume de la vitesse, les anglais disent le "spray", les tenues des barreaux chacun dans leurs tenues de combat, qui avec un foulard rouge, qui un chapeau aux larges bords avec jugulaire, qui le perfectionniste en tenue aérodynamique, chacun sa tenue, avec ses caractéristiques. Ce qui n'empêche pas la très jolie gagnante de se présenter le soir pour les repas et la remise des prix en version mannequin très élégante.

Au rayon curiosités j'ai noté plusieurs choses : un Contender placé sur la remorque de mise à l'eau et qui fait appel à cinq ou six personnes pour transporter le bateau amarré sur sa mise à l'eau, sur la remorque de route... Et la remorque de mise à l'eau de Marlen, constituée de morceaux de mât, intégralement démontable et d'une légèreté inouïe.

Pour revenir sur les tenues de "combat" car si à terre tout le monde il est beau et

gentil, sur l'eau pas de quartier : un centimètre, c'est un centimètre, à ne pas perdre, à gagner, dans le respect de l'autre et des règles mais l'enjeu est bien là. Le classement rien que le classement. Ce sont des mois d'attente, de préparation du bateau, préparation du barreur, nouvelles réglementations, révision du matériel, pour obtenir un coefficient de fiabilité et de vitesse maximum.

Quand on a toujours aimé les bateaux et plus particulièrement les voiliers, quel bonheur de voir toutes ces synergies tendre vers ce but ultime, gagner, faire mieux que l'an passé, mieux qu'à la manche d'avant. Espérer toujours mieux pour la manche d'après. Gagner sur soi. Le départ d'une régata est une chose difficile, il faut bien partir et ensuite accélérer... tels sont les secrets d'une belle manche.

Quel bonheur de voir une belle ligne de départ avec de farouches barreurs pilotant leurs belles machines, avec quelque fois jusqu'à 120 bateaux. Bien sûr tout le monde n'a pas le niveau d'excellence des têtes de classement, mais le plaisir est bien là pour tout le monde. Le plaisir infini d'être au trapèze avec un peu de vent ou du gros vent. A se positionner au mieux pour passer le clapot, ou remonter au près par petit temps, bien tenir l'assiette du bateau à plat, chercher le meilleur réglage de la voile, avoir ses réglages pré établis pour être à la meilleure vitesse dès le changement de bord, hale-bas, Cunningham, écoute, bordure, assiette, dérive, tel est notre destin. Quel bonheur de voir son bateau au bout de ses pieds, taper dans les vagues, glisser dessus, taper dedans, toujours glisser le plus vite possible. Prolonger le surf, passer la bouée, abattre, arrondir, ne pas toucher, assiette, ne pas rentrer de trop, rentrer assez tôt, se décrocher du trapèze, choquer écoute, choquer bordure et Cunningham, ne pas se faire déventer, situer la bouée suivante, la ligne droite mais le vent aussi. Il y a aussi l'autre version, enfoncer la dérive, étarquer Cunningham et bordure, hale-bas, arrondir la bouée sans perdre de cap, ne pas toucher, s'accrocher, sortir, terminer de border, c'est reparti pour un près où le "serré" n'est pas prioritaire sur la vitesse. Ce près, avec ses adonnantes et ses molles, la surveillance du compas. Une "molle" trop molle et pas anticipée c'est le "tea bagging" assuré... ne rien lâcher, reprendre l'écoute, abattre, border, se laisser sortir de l'eau et reprendre la chevauchée forcément fantastique. Un café ?, non merci, suis occupé, pas le temps....

Tout le monde dans le même bain, égalité, fraternité, efforts, mouillés, froid, gîte, mal, rafales, avancer. Sur des bateaux qui sont beaux de lignes, beaux de vitesse

malgré l'âge de conception, séquence plaisir. Grâce à des amoureux de ces belles lignes, ces mêmes lignes continuent à vivre, pour le bonheur de tous. Le bonheur de deux qui aiment du beau, dont certains sont des artistes, et dont d'autres ont le courage de le faire. Just do it... DIY.... too... Difficile ? Oui et non.... s'entretenir physiquement, un peu, beaucoup, passionnément, à la folie... C'est comme on veut. Un membre éminent de l'association.fr a écrit et il y a des filles aussi, et elles vont vite... c'est vrai qu'elles vont vite et bien...



Merci à tous les artisans, au sens propre comme au sens figuré, de cette évolution du Contender durant ces cinquante dernières années, conservant les lignes, une certaine monotypie, permettant à beaucoup de profiter de ce magnifique

bateau, recherchant les bons matériels, dans les meilleurs matériaux, au profit de gagner en performance. But louable s'il en est, tout en n'étant pas réservé à des budgets de professionnels.

Durant le championnat autrichien et d'Europe, j'ai eu l'impression d'être aux jeux olympiques ! Chaque bateau devait embarquer un tracker GPS, ce qui permet encore, à chacun de "replay" chaque régate.

En suivant [ce lien](#) vous arrivez sur la page du site proposant de rejouer les régates de l'euroéen 2022.

Et des vidéos de la régate [ici](#).



Ce bateau n'a pas été dessiné par un ordinateur, cartésien pour les chiffres et sans pitié pour la beauté pure. Ce bateau a été créé, à l'ancienne sur une table à dessin, une idée, des idées, de l'expérience, et surtout de l'Esprit. Le noble de l'Homme.

Des regrets ? Bien sûr... de ne pas voir plus de décideurs reconnaître que ce bateau est le seul dériveur monocoque solitaire et trapèze. D'où la nécessité d'être bon a minima et très bon si on veut plus. Plus c'est quoi ? Par exemple du large au trapèze avec 25 nœuds ....ou plus encore... Dommage que si peu de monde profite des qualités de ce bateau, et donc ne puisse pas connaître ce bonheur du trapèze solo en monocoque.

Merci BEN<sup>1</sup>, de ce cadeau, qui permet à ceux qui aiment vraiment de faire de belles choses tous ensembles, et pour longtemps encore, j'en suis sûr.

Pour ces grandes régates j'ai une pensée pour les organisateurs et tous les bénévoles. Une autre et pas des moindres pour les deux photographes sans qui nous n'aurions que nos souvenirs vécus et les belles images c'est mieux.

Il y avait aussi une belle soirée organisée bord d'un gros bateau à moteur ...et un beau dîner des coureurs.

A bientôt sur l'eau...

François FRA 2740

*PS un grand merci à Jean-François et Laurent pour leur aide et les précisions apportées pour ce texte.*

---

<sup>1</sup> **Ben Lexcen** (1936-1988), architecte naval qui a dessiné Australia II, premier challenger à remporter la coupe de l'America en 1983, est également l'auteur des plans du Contender.