



à la barre du Contender

jacques
MONSAULT

ENTRE 1965 et 1968, un furieux vent de changement souffla sur l'IYRU. Il provoqua la naissance du Tempest, du Soling et de l'Australis. Chacun de ces bateaux gagna les essais organisés dans sa catégorie : quillards à deux et trois équipiers, et catamaran. Mais il fallait aussi « trouver » un nouveau bateau pour la régate en solitaire : le Finn était, paraît-il, trop lourd, trop vieux, trop cher... trop lent. C'est le bateau de l'Australien Bob Miller, le Contender, qui gagna finalement la confiance des hautes instances internationales, après trois séries d'essais. Il ne fut pas toujours le plus rapide des candidats, notamment à La Baule, en août 1967, mais apparut comme le plus complet.

Voici maintenant quatre ans que le Contender est né, trois ans qu'il est série internationale A et pourtant il n'en existe toujours pas sur nos plans d'eau. On en trouve deux ou trois à La Baule, où Gouteron importe le bateau suisse de Polyform, deux à La Rochelle, un dans le Midi, c'est tout. Le premier que l'on ait vu en France fut exposé au dernier Salon nautique. Dans cette série, comme dans d'autres, nous sommes déjà en retard : deux cent cinquante Contenders naviguent en Grande-Bretagne, une centaine en Italie. Le championnat

du monde à Hayling Island a réuni quatre-vingt-dix bateaux représentant dix-huit nations : on n'y trouvait pas un seul Français. Il est vrai que la compétition en solitaire, si ce n'est celle qui se déroule en haute mer, n'a jamais vraiment passionné beaucoup de nos compatriotes...

Le Contender devrait pourtant séduire nombre de « solitaires en puissance », tous ceux en tout cas qui se plaignent trop souvent de n'être pas assez lourds pour utiliser le Finn et réclament des catégories de poids comme en boxe. Le Contender, nous le verrons, est l'engin qui devrait enfin leur permettre de s'exprimer.

Outre ses grandes qualités, ce bateau possède au surplus un bel atout dans son jeu (mais s'agit-il vraiment d'un atout ?) : malgré le travail de sape acharné de ses adversaires en place, il possède de réelles chances de devenir un jour olympique.

Le « programme » mis au point par l'IYRU pour susciter un nouveau dériveur en solitaire avait pourtant semblé curieux à beaucoup. Le cadre à respecter était le suivant : longueur maximum 4,90 m, largeur minimum 1,35 m, voilure 11 m². Quant au poids minimum, il devait être déterminé en appliquant la formule

$P = L \times B \times D \times 0,31$ (L longueur, B largeur, D profondeur). Devant cette règle, les architectes qui préparaient le concours se trouvaient tenus de réduire la largeur et la profondeur au maximum, s'ils voulaient accroître la longueur, sous peine d'engendrer un bateau obligatoirement lourd. Les caractéristiques du Contender ne sont donc pas surprenantes : il s'agit d'un long bateau étroit, doté d'un fond plat (dans le but de diminuer le coefficient D) et classique dans ses formes, qui ne sont pas sans rappeler la silhouette du FD avec son faible franc-bord.

Comme le dériveur olympique à deux équipiers, le Contender a des lignes d'eau très tendues et des volumes avant faibles ; la coque est extrêmement racée mais sans grande originalité. Sans vouloir diminuer les mérites de Bob Miller, à qui l'on doit un certain nombre de plans géniaux et d'excellentes idées sur les 12 m de la Coupe América, il est vraisemblable qu'un grand nombre d'architectes raisonnables auraient dessiné un bateau très semblable en partant des données de l'IYRU. Comme pour le Tempest, il s'agit de savoir si les bases de départ imposées étaient judicieuses.

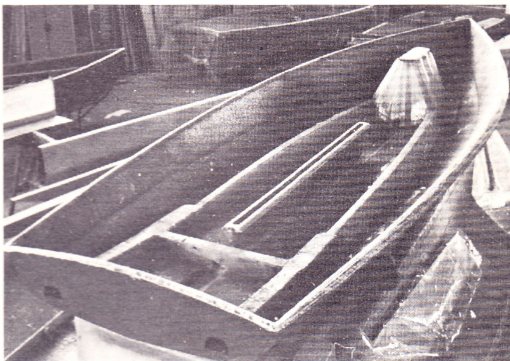
Pour contrebalancer la finesse de la partie avant du bateau les centres de gravité, de voilure et de dérive sont considérablement reculés.

Le cockpit doté d'un double fond et le puits de dérive sont placés très en arrière, le mât présente toujours une forte quête ; quant au barreur, il se trouve le plus souvent installé tout près du tableau arrière.

CONSTRUCTION

Comme celles de tous les bateaux soumis à la tutelle de l'IYRU, les règles de jauge du Contender sont extrêmement précises. La liberté du choix du matériau (plastique ou bois) a contraint les promoteurs à réglementer les constructions de telle façon qu'aucun de ces deux matériaux ne soit vraiment avantageux.

Les tolérances sont très faibles et les règles d'échantillonnage strictes notamment en ce qui concerne la construction bois. Un chantier par pays a été agréé par l'IYRU. Chacun a la faculté de fabriquer le Contender en bois ou en polyester. Pour l'instant, la plupart des chantiers européens agréés sont tous des spécialistes du polyester : Bianchi en Italie, Polyform en Suisse, Rondar en Grande-Bretagne. C'est sans doute pour cette raison que l'IYRU vient d'agréer en France le chantier Barat parmi les nombreuses candidatures : Barat

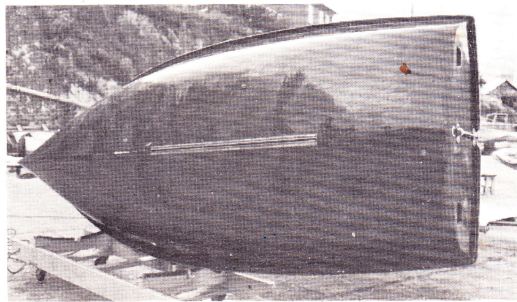
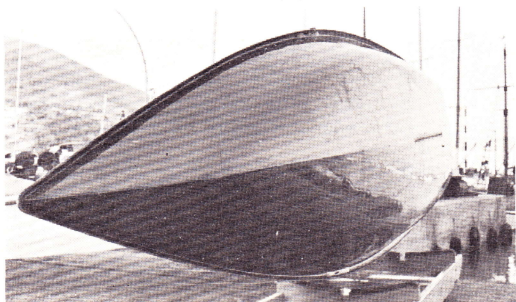


Un Contender en plastique avant montage : l'épontille de mât pyramidale, les solides longerons et les plaques de mousse de polyuréthane assurent la rigidité et une bonne longévité.

s'est, jusqu'ici du moins, spécialisé dans la construction bois ; nous avons d'ailleurs admiré son Fireball au dernier Salon nautique. Pour l'instant, il n'a pas encore fabriqué de Contender, mais travaille à la réalisation de son prototype qu'il présentera en janvier prochain.

Sur tous les dériveurs de course, l'essentiel est d'obtenir une coque légère et parfaitement rigide, ce qui est particulièrement compliqué sur les bateaux à fond plat comme le Contender ou, plus encore, sur le FD. Demandez un peu aux membres de l'équipe de France qui changent de bateau tous les six mois... Mais ici le poids minimum imposé simplifie les choses : quatre-vingt-cinq kilos pour une coque étroite de moins de cinq mètres soumise à

On croirait voir un FD retourné. Les sections avant sont encore moins volumineuses que sur le dériveur olympique. Remarquez la position de la fente du puits de dérive, à moins d'un mètre du tableau arrière.



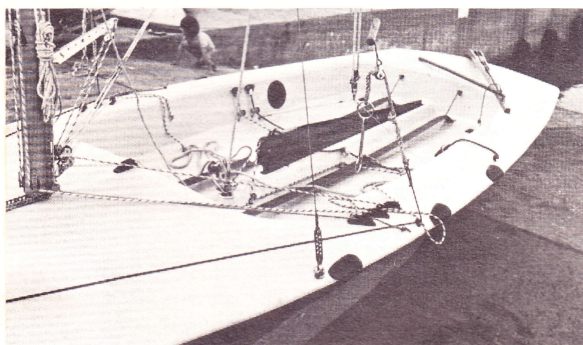
des efforts raisonnables, cela laisse des marges de manœuvre.

En polyester ou en bois, le Contender doit être pourvu d'un ensemble de renforts énumérés par la jauge. Ils contribuent grandement à la rigidité de la coque et sans doute aussi à sa longévité.

ACCASTILLAGE

On tâtonne encore en ce qui concerne l'accastillage. Chaque chantier, chaque coureur a ses idées sur la façon dont l'aménagement du cockpit doit être conçu. Une liberté totale régnant dans ce domaine, pourquoi ne pas en profiter? Nous allons vous présenter notre propre conception et essayer de la justifier.

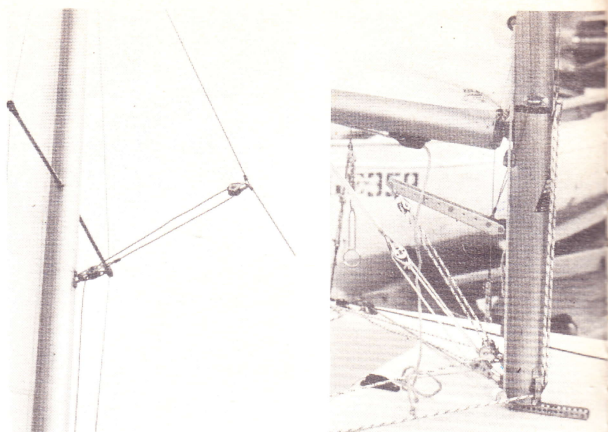
Sur le Contender comme sur les catamarans



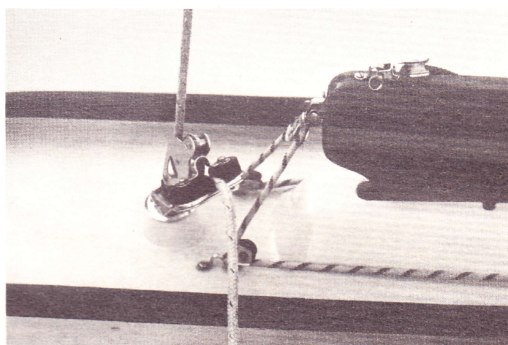
Vue d'ensemble du cockpit. Ce Contender est raisonnablement accastillé. Trois taquets seulement sont fixés sur le liston de chaque bord.

de la classe A (Apollo, Australis), le barreur navigue plus souvent à côté du bateau, au bout de son trapèze, qu'à l'intérieur du cockpit. Il n'est donc pas question, comme sur un FD ou un 505, de ramener toutes les commandes au barreur. Ici le trapéziste doit tout faire lui-même rapidement. Son travail est beaucoup plus aisé pourtant sur un catamaran que sur le Contender. Il est très facile, même si c'est spectaculaire, à un barreur d'Apollo de se pencher un peu à l'intérieur pour utiliser telle ou telle manœuvre si cela s'avère vraiment utile. Sur les catamarans on modifie d'ailleurs moins la forme du plan de voilure que son angle avec l'axe du bateau. L'écoute fait l'affaire et permet facilement de jouer sur l'ouverture de la voile sans quitter le trapèze. Sur le Contender, les problèmes sont beaucoup plus difficiles à résoudre. Il s'agit d'un monocoque capricieux, instable, qui requiert en fonction de la force du vent de fréquents mini-réglages : cunningham, cintrage du mât, position de la dérive, tension du hâle-bas, etc. Beaucoup ont cru indispensable de ramener à l'intérieur, près du barreur au trapèze, un grand nombre de commandes

60



Un palan reliant l'étai au milieu du mât permet de contrôler le cintrage longitudinal. Un levier fixé dans la gorge près du pied du mât permet de régler la tension du guignol pour le cintrage latéral.



Une tourelle placée juste en avant du puits de dérive permet de coincer l'écoute de la voile sans quitter le trapèze.

dont le dormant traîne dans l'eau. Certains Contenders sont ainsi pourvus d'une bonne douzaine de taquets sur chaque bord tout près du liston... mais malheureusement les barreurs ne sont pas tous bâtis de telle sorte qu'ils puissent manœuvrer du trapèze un bout qui pend près de leurs pieds. On rêve bien sûr de pouvoir « titiller » ou « bricoler » sans quitter le trapèze, mais ce n'est pas possible : dans tous les cas il faut plus ou moins rentrer. Croire le contraire conduit à créer des bateaux impressionnants dans un Salon nautique ou sur une plage, mais extrêmement compliqués et inutilisables sur l'eau.

Avant d'installer l'accastillage sur un Contender il faut faire la part des choses entre ce qu'il est vraiment utile de pouvoir manœuvrer depuis le trapèze et ce qui ne l'est pas.

Avec la rallonge de barre, l'écoute de grand-voile est évidemment l'instrument essentiel. Le barreur ne doit jamais la perdre, il peut seulement la bloquer temporairement dans une tourelle parfaitement orientée. La barre d'écoute? si on pouvait sans arrêt régler la