

position du curseur depuis le trapèze, il serait intéressant d'en avoir une, mais ce n'est pas le cas. Il faut donc s'en passer. Pas de barre d'écoute, mais un point fixe et un hâle-bas. Le cintrage du mât ? pas assez indispensable pour justifier de délicats renvois, les commandes du losange et du cintrage longitudinal doivent donc rester à l'intérieur.

La tension de la voile sur la bôme ? pas question, c'est inutile. La commande pour descendre la dérive ? pas indispensable : il est plus urgent de pouvoir la remonter en entamant un large dans la brise ou au près lorsque le bateau devient trop ardent : un sandow puissant suffira donc, doublé d'une commande simple. Que reste-t-il ? le cunningham, la commande pour relever la dérive et le hâle-bas. Pour ces trois réglages, il faut essayer de trouver une place parfaite. Le cunningham peut revenir sur chaque liston près des haubans, de même que le hâle-bas (très puissant : il



Deux conduits de gros débit assurent l'évacuation de l'eau embarquée à travers le tableau arrière.

n'y a pas de barre d'écoute). La commande pour relever la dérive est presque aussi importante que l'écoute. Pour pouvoir la régler du trapèze il doit être intéressant de la monter sur une tourelle.

Voilà où il faut en venir selon nous :

- cintrage du mât latéral et longitudinal : en « simple » dans le cockpit, de même que la commande pour baisser la dérive ;

- cunningham, hâle-bas : « en double » sur le haut du caisson ;

- dernier brin du palan de dérive : sur une tourelle au milieu du bateau.

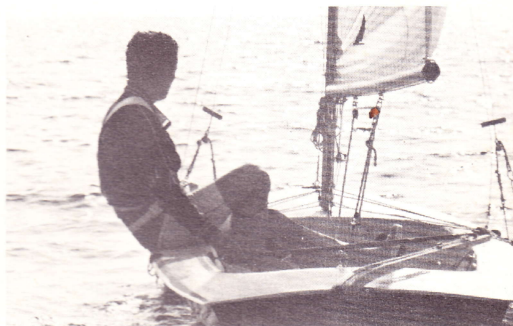
Rien d'autre.

SUR L'EAU

On a trop souvent comparé le Contender aux autres solitaires : Finn, Yole, Europe. Il



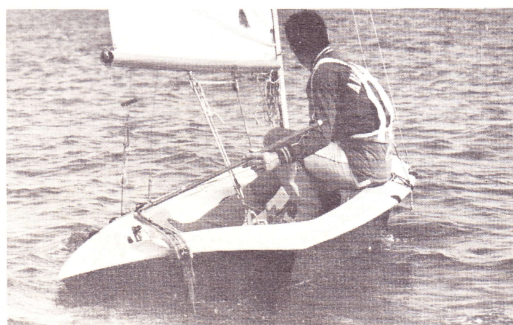
Le barreur s'apprête à virer ...



... laisse le bateau contregiter en poussant très légèrement sur la barre...



... puis traverse le cockpit en essayant de récupérer son stick derrière le palan de grand'voile...



... avant de laisser le bateau démarrer sur la nouvelle amure...

s'agit en fait d'une nouvelle discipline différente du classique « dériveur en solitaire » tel qu'on le connaissait jusqu'ici. Le fait que le barreur puisse monter au trapèze a permis en effet de réaliser un bateau beaucoup plus puissant que ses semblables. Même par petit temps, lorsque le barreur est encore à l'intérieur, le Contender ridiculise un solitaire classique. Dans la brise, la différence est encore plus sensible. On ne peut juger ses performances en les comparant à celles d'autres bateaux, ce qui n'aurait d'ailleurs pas beaucoup d'intérêt pour un engin destiné beaucoup plus à la compétition internationale qu'à la régates inter-série.

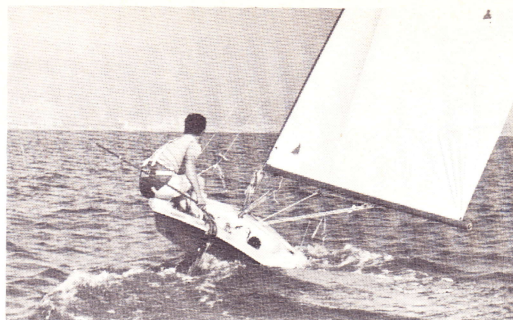
Ce qui compte c'est l'agrément, et là le Contender remplit toutes les exigences. Dans le petit temps, malgré une surface mouillée importante qu'on a bien du mal à diminuer en gisant, le bateau est vivant. Il semble que le réglage du gréement dans ces conditions soit très sensible de même que la position du barreur, qui devra « s'avancer » : sur le Contender cela veut dire s'installer à mi-longueur du bateau, sur le puits de dérive, à 2,50 m de l'étrave.

Nous n'avons pu utiliser le Contender au-dessus d'un bon force 4. Nous aurions pourtant beaucoup aimé prendre les quelques bains qu'il nous aurait alors sans doute imposés... ne serait-ce que pour voir comment il s'y prenait. A force 4, il reste encore parfaitement docile pour un familier du trapèze. Grâce à ses formes parfaitement plates, il est beaucoup moins dangereux au vent arrière qu'un Finn ou une Yole. Les problèmes par cette force de vent (et sans doute plus encore au-dessus) surgissent dans les virements de bord et au large.

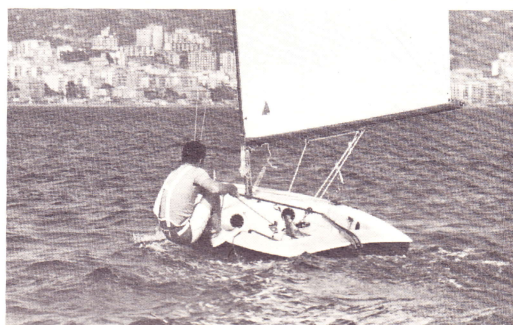
Dans les virements de bord, il s'agit de grimper « vite fait » au trapèze sous peine de capoter sauvagement sur la nouvelle amure. On peut, bien sûr, choquer la grande écoute et prendre son temps pour monter, mais ce ne doit pas être le moyen parfait de gagner des régates...

La solution française du trapèze continu, utilisé par nos meilleurs FD et 470, devrait s'imposer rapidement sur le Contender. Seul ce système permettrait d'accélérer le « voyage » du barreur d'un bord à l'autre. Pour l'instant l'acrobate n'a pas toujours le temps de suivre le bateau qui doit virer rapidement sous peine de s'arrêter brutalement. Sa faible inertie ne permet pas « d'arrondir » le virement dans le clapot.

Au large il faut se cramponner pour ne pas partir vers l'avant où tout concourt à vous précipiter : l'écoute de voile, le trapèze, les ralentissements. Grâce aux butées fixées sur le liston on peut contrer cette tendance



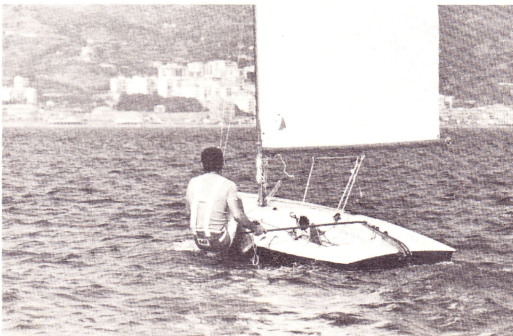
Le bateau prend un coup de gîte... grimpons vite... et choquons un peu en attendant...



... 80 kg, c'est bien lourd : bordons la grand'voile pour redonner un peu de puissance au bateau...



... quelle merveille... ce qu'il démarre vite...



... mais la risée manque, il faut encore rentrer... Le Contender fait tourner son maître en bourrique dès que le vent est un peu irrégulier...

en s'appuyant sur la jambe avant. Mais c'est au détriment du rappel — car on est alors contraint de s'installer en biais, la jambe arrière complètement pliée. Il serait préférable, ici comme sur d'autres bateaux équipés d'un trapèze, de fixer sur le liston un ou deux étriers en sangle ou en tube genre « tuyau d'arrosage ».

C'est par un vent irrégulier de force 2 que le Contender n'est pas agréable. Le barreur, à quatre pattes sur le liston « moitié-sur-le-qui-vive-moitié-sur-le-marchepied » doit sans arrêt monter et descendre. Le Contender ne tolère pas un coup de gîte. Si une risée survient, il ne démarre que lorsque le barreur est en planche au trapèze. Avant, il ne bouge pas. Les retours dans le cockpit quand la risée manque brutalement sont aussi difficiles : le barreur a les deux mains prises par l'écoute et la barre et il doit en plus attraper la poignée du trapèze pour escalader le liston... et vite, au risque de prendre le bateau sur le nez. Le fait de s'accrocher très haut facilite ces allées et venues qui constituent vraiment une difficile gymnastique.

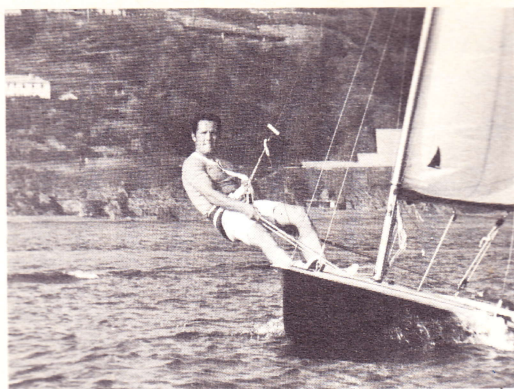
Les acrobaties que le bateau impose au barreur dans un vent irrégulier nous laissent penser qu'il n'est pas fait pour les plans d'eau intérieurs genre Meulan ou Viry-Châtillon. Son origine australienne et son tempérament en font d'ailleurs un bateau destiné à la mer.



Cette écoute va-t-elle finir par se libérer ? Le liston sous le vent meurtrit la surface de l'eau. Il est grand temps d'agir car le Contender n'aime pas naviguer gité.

CONCLUSION

Regroupés en une « association des passionnés du solitaire », plus qu'en association des propriétaires de Finn, les Finnistes ont prétendu, dès la naissance du Contender, présider aux destinées du nouveau-né qui, selon eux, était appelé à remplacer leur vieux bateau. La manœuvre était grossière. On s'aperçut bientôt que la puissante « Finn Class » ne faisait rien pour promouvoir le



80 kg, force 3 : le Contender, s'il n'est pas destiné aux plus lourds des Finnistes, accueillera tout de même de solides barreaux.

Contender. Au contraire, s'apercevant que le nouveau venu ne s'adressait pas à la même catégorie de barreaux, l'association internationale lui fit des « crocs-en-jambe »... là réside l'affreux quiproquo qui perturbe la progression du Contender. Le bateau australien et le programme de l'IYRU lui-même constituent une nouvelle discipline bien différente de la trilogie Europe-Yole OK-Finn.

La compétition en Finn fait appel à des barreaux puissants plus que souples, possédant une parfaite maîtrise tactique. Le Contender s'adresse aux fervents du trapèze, agiles, adroits, pas forcément lourds mais habitués aux changements d'assiettes incessants de leur monture. La tactique elle-même, c'est-à-dire le contrôle proche, le petit bord que l'on tire pour se dégager, auront moins d'importance sur le rapide Contender que sur le très évolutif Finn, passionnant, mais « collé à l'eau ».

Si ce n'est l'Autrichien Raudaschl, peut-être attiré par des motifs commerciaux, aucun Finniste n'a acquis de Contender. Les quelques quinze cents propriétaires de ce nouveau bateau dans le monde, regroupés dans une association qui tente de s'affranchir de la dangereuse tutelle des Finnistes et de l'IYRU, sont tous des équipiers de dériveurs, des nouveaux venus à la régata ou même des barreaux de « petits solitaires ».

Dans le domaine du quillard en double comme dans celui du solitaire, les curieuses hypothèses de l'IYRU ont conduit à deux bateaux passionnants, mais assez irréels : le Tempest et le Contender. Le premier, nous l'avons vu, a du mal à déterminer quelle est sa clientèle... le second, prévu pour succéder au Finn, s'adresse en fait à une toute autre masse, importante semble-t-il, de barreaux. Il n'est pas question d'admettre deux dériveurs en solitaire aux Jeux Olympiques, et pourtant Finn et Contender sont bien assez différents pour coexister.