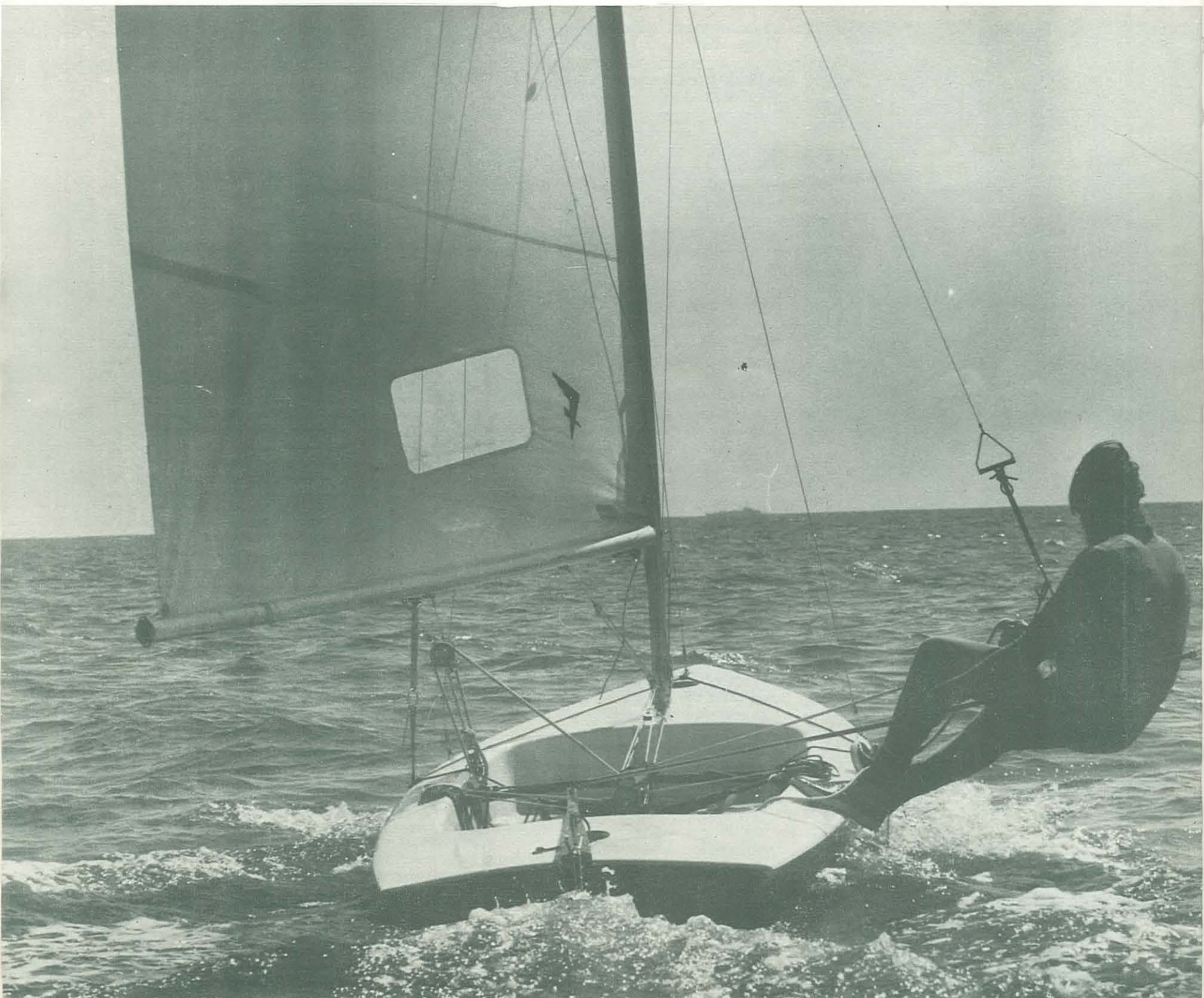


DERIVEURS

Yves Pajot a barré un piège

Plat, d'un franc bord discret, et d'une étroitesse étonnante, le CONTENDER réclame de la part du barreur une attention constante



itesse pour solitaire: le contender

Dès force 3, le CONTENDER ne demande qu'à partir au planing.

Les Chantiers GOUTERON à LA BAULE sont maintenant bien connus dans le monde du dériveur par la production des 4,85, 4,45 et du petit dernier le MOWGLI. L'optique de ce chantier n'est généralement pas orientée vers la fantaisie, et le lancement d'un nouveau modèle dans une gamme déjà assez complète se fait sur la pointe des pieds et avec prudence. C'est pour cette raison que les chantiers GOUTERON exposaient assez discrètement dans un recoin du Salon un étonnant dériveur de compétition en solitaire : LE CONTENDER.

Si la majorité du public du Salon rentrait pour la première fois cet engin, les gens de LA BAULE, eux, connaissaient déjà sa silhouette car c'est sur ce magnifique plan d'eau qu'il remporta en trois régates la sélection organisée par l'I.Y.R.U. pour trouver un éventuel remplaçant au FINN il y a quatre ans. Depuis lors, LE CONTENDER est apparu dans 15 pays différents. Quatre cents bateaux naviguent actuellement, la majorité en Australie, son pays d'origine. Les autres sont répartis entre l'Angleterre, les U.S.A., la Hollande, la Suisse, la Suède, l'Afrique du Sud, la Nouvelle Zélande, etc.

L'attrait des français pour ces solitaires quelque peu compliqués n'a jamais été très grand. On se souvient de l'échec du CAVALIER de chez APPLYS avec sa planche de rappel ! Les Chantiers GOUTERON avancent donc prudemment et se contentent, pour le moment, d'importer les coques nues de chez POLYFORM en Suisse et de les accastiller à LA BAULE. En fonction de l'intérêt commercial de l'affaire, le chantier en décidera la construction.

BELLE ALLURE

Nous nous sommes retrouvés à LA BAULE pour un contact avec le CONTENDER et c'est Yves PAJOT, brillant enfant du pays puisqu'il vient de remporter la semaine pré-olympique d'HYERES et de se classer deuxième aux épreuves de SAN REMO qui nous a communiqué ses impressions après un essai effectué à notre intention.

Le Club des Léopards, face à l'Institut de Thalassothérapie CHRISTIAN PAJOT, nous servit de base de dé-



part. Le bateau, une fois gréé, a belle allure. Son plan de voilure, très large dans le haut pour permettre l'utilisation maximum du trapèze, est maintenu par une latte forcée. Quatre autres lattes de taille moyenne soulignent l'arrondi d'une voile Française de bonne coupe. Le mât est un Proctor, peut-être un peu raide pour que puisse jouer le guignol et le palan de cintrage dont il est équipé. Nous reviendrons, d'ailleurs, sur l'accastillage qui, s'il est photogénique et assez affolant, n'en est pas moins fort mal placé et pratiquement inutilisable. Autant préciser immédiatement que tout ceci sera changé, tant par le choix que par la disposition.

La coque de couleur bleue claire est, par sa forme, très agressive et laisse entrevoir dès le départ, par sa finesse, son étroitesse et son peu de franc-bord, un programme qui n'a rien à voir avec celui de la classique promenade en mer. La carène rappelle, par son étrave pincée, par ses lignes très tendues et son tableau arrière, celle d'un FD, mais avec moins de maître bau. Le pont, le cockpit et le puits de dérive sont moulés d'une seule pièce, de couleur gris clair, dont les surfaces sont couvertes d'une matière anti-dérapante. Le cockpit autovideur, par deux dalots de dimensions un peu faibles, se poursuit sur l'arrière par un pontage dont le rôle se limite à celui de raidisseur. Le mât, posé sur une cale de mât réglable, dispose d'une épontille de renfort sous le pontage



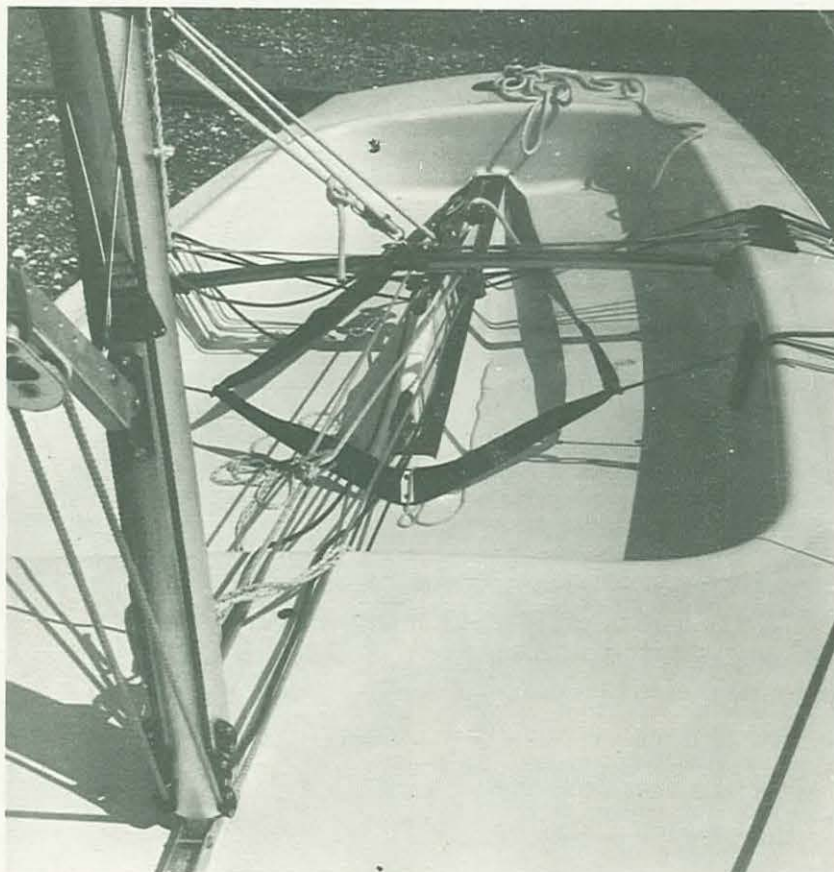
le contender

avant. Des trappes de visite, des nables et une poignée en inox sur l'avant constituent les accessoires de base de la coque.

MONTER AU TRAPEZE

C'est par beau temps et vent de force 3 qu'Yves PAJOT quitte la plage de LA BAULE avec le CONTENDER. Vu de l'extérieur, à bord d'un zodiac, nous pouvons déjà nous rendre compte de quelques réactions du bateau ; nous constatons rapidement que, lorsque le barreur n'est pas encore monté au trapèze et se trouve, donc, au rappel derrière la barre d'écoute, le bateau est trop chargé sur l'arrière et gîte quelque peu. Par contre, dès la sortie au trapèze du barreur, le bateau rétablit son assiette. Il navigue alors bien à plat, le barreur étant dans le prolongement de la barre d'écoute. Il semble, en conséquence, préférable de compenser les sautes de vent par des flexions des jambes plutôt que par des rentrées à bord du bateau. Lorsque le barreur est bien à sa place, le CONTENDER navigue avec l'étrave légèrement décollée de la surface de l'eau, ce qui laisse supposer un passage légèrement difficile dans le clapot, par le plat de la carène. Autre détail étonnant lorsqu'on accompagne un CONTENDER, ce sont les spectaculaires accélérations de ce dériveur et ceci, tout spécialement au petit largue. Par contre, le temps nécessaire à un virement de bord semble long. Laissons ici Yves PAJOT nous en donner les raisons : le barreur, au trapèze, tient en mains le stick et le brin du chariot de la barre d'écoute ; au moment de la rentrée, il doit laisser le brin du chariot pour saisir l'écoute elle-même, ce qui impose en cas de survente de contrôler le réglage de la voile tout en rétablissant l'équilibre du bateau. C'est surtout dans ce cas précis que le barreur doit se rappeler qu'il est également l'équipier. Les crochets de trapèze étant assez haut, la rentrée sur les « fesses » se fait sans problème, largage du crochet, passage assez facile sous la bôme (celle-ci remontant sur l'arrière). Le virement de bord s'effectue en reprenant sur l'écoute de grand'voile que l'on place au taquet coinçeur et l'on reprend le brin du chariot de barre d'écoute sur le nouveau bord avant de ressortir. Le bateau étant léger, il casse rapidement son erre, ce qui explique ce

Rencontre avec un 505. Résultat : un meilleur cap mais moins de vitesse.



Vue d'ensemble du cockpit dont on remarque le peu de profondeur.

Pour Yves PAJOT, le CONTENDER ne semble pas poser de problème, une main sur le stick, l'autre s'occupant de la grand voile... mais la tête pensant au prochain virement de bord.



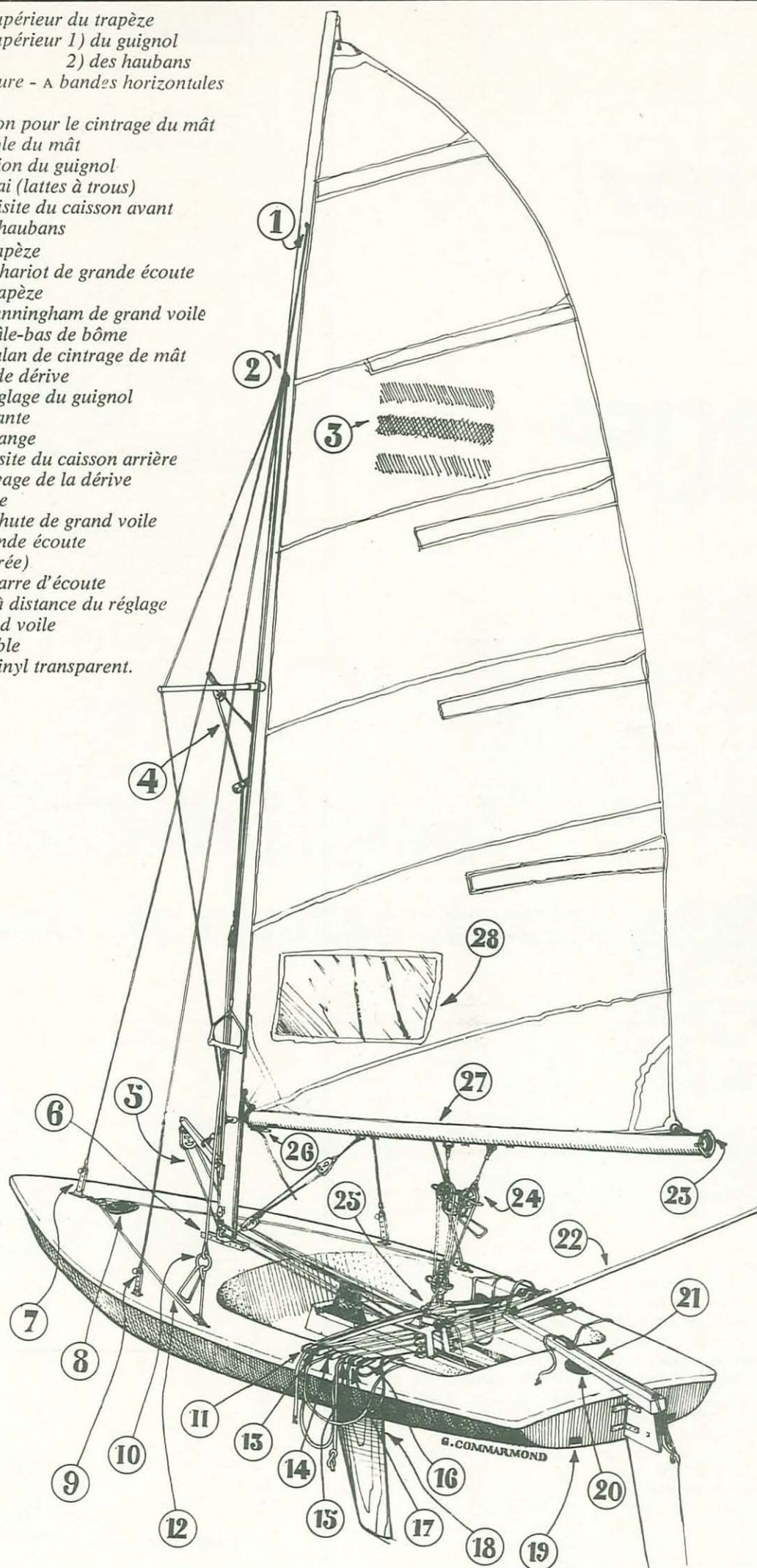
temps d'arrêt lors du virement de bord. Ressortir au trapèze pose ici un petit problème. En effet, un équipier sur un dériveur en double peut éventuellement s'aider d'une main pour s'écarter du liston avant qu'un pied ne vienne prendre appui mais, dans le cas du CONTENDER, les mains étant occupées... ce sera toute une technique à mettre au point.

Au près, les réactions du CONTENDER sont assez semblables à celles d'un FIREBALL. Le bateau fait un très bon cap mais la barre reste lourde. Motif : c'est un dériveur tout à l'arrière : mât, barreur et plan de dérive.

Au largue, nous trouvons l'allure favorite du CONTENDER qui, dès force 3, ne demande qu'à partir au planing avec des accélérations spectaculaires soulevant de puissantes vagues latérales. A cette allure, la barre reste ferme mais équilibrée.

Au vent arrière, par petit temps, le CONTENDER manque un peu d'intérêt. Par contre, par brise, son faible maître bau doit l'inciter à dérapper rapidement et doit rappeler quelque peu les problèmes du MOTH.

- 1 - Capelage supérieur du trapèze
- 2 - Capelage supérieur 1) du guignol
2) des haubans
- 3 - Sigle de voilure - A bandes horizontales
bleu-rouge-bleu
- 4 - Palan d'action pour le cintrage du mât
- 6 - Câble réglable du mât
- 5 - Levier d'action du guignol
- 7 - Ferrure d'étai (lattes à trous)
- 8 - Regard de visite du caisson avant
- 9 - Cadènes de haubans
- 10 - Boucle de trapèze
- 11 - Réglage du chariot de grande écoute
- 12 - Rappel de trapèze
- 13 - Retour du cunningham de grand voile
- 14 - Retour du hâle-bas de bôme
- 15 - Retour du palan de cintrage de mât
- 16 - Commande de dérive
- 17 - Retour de réglage du guignol
- 18 - Dérive pivotante
- 19 - Nable de vidange
- 20 - Regard de visite du caisson arrière
- 21 - Filin de relevage de la dérive
- 22 - Stick de barre
- 23 - Réglage de chute de grand voile
- 24 - Palan de grande écoute
(poulie légère ajourée)
- 25 - Chariot de barre d'écoute
- 26 - Commande à distance du réglage
de la chute de grand voile
- 27 - Bôme cintrable
- 28 - Fenêtre en vinyl transparent.



CARACTERISTIQUES

Architecte Bob MILLER
Longueur hors tout 4,88 m
Largeur 1,44 m
Franc bord avant 0,37 m
Poids total 104 kg
Coque seule 83 kg
Surface de voilure 10,4 m²
Construction POLYFORM en polyester armé.
Prix, complet sans voiles .. 6 150 F
Voilure 615 F
Distributeur :
Chantiers L. GOUTERON
Avenue des Salines
44-LA BAULE.

NORMALISER L'ACCASTILLAGE

Ce bateau procure de nombreuses satisfactions, certainement plus que le FINN tout en état moins pénible à faire marcher. Mais, précise Yves PAJOT, l'accastillage actuel n'est guère utilisable. Il serait souhaitable que le barreur, une fois au trapèze, dispose de cales pour les pieds. Je préférerais, explique Yves, la barre d'écoute sur le tableau arrière, ce qui permettrait l'utilisation du trapèze Némo, à crochet ouvert et poulie guide coulissant sur sandow d'un bord à l'autre. Cette solution réduirait d'autant les manœuvres dans les virements de bord. La tenue en bas de mât sur sa cale semble un peu légère et je comprend mal pourquoi l'architecte n'a pas opté pour un étambrai, formule plus sérieuse pour un mât destiné à souffrir. Les sangles de rappel sont actuellement mal placées et trop longues par rapport au peu de profondeur du cockpit. Enfin, sur ce modèle le safran est mal adapté. Il ne peut descendre complètement et ses joues dépassent en profondeur le fond de la carène ».

Notons que tous ces détails sont des fautes de jeunesse et qu'une normalisation de l'accastillage se fera d'elle-même. Il est déjà heureux que les moules de fabrication aient tous la même origine australienne. En ce qui concerne l'accastillage, les chantiers Gouteron vont adopter le kit Holt déjà utilisé par le constructeur anglais Rondar. Ce kit est un ensemble plus fonctionnel et mieux adapté aux problèmes de ce solitaire. Le choix des voiles se fera entre les fabrications des voileries Franière, Tasker et Holt. Si l'on songe que la jauge du Finn se situe à 140 kilos, alors que celle du Contender est à 80 kilos, il est incontestable que ce dernier offre de nombreux avantages tant sur le plan du transport que sur celui de l'utilisation pour une personne de 60 à 85 kilos. De nombreux poids moyens que la pratique du Finn rebutait, pourront enfin opter pour un solitaire de compétition.

Séduisant, rapide et vivant, le Contender une fois au point grâce à un accastillage simplifié et mieux choisi sera sûrement le bateau le plus apte à offrir un maximum de satisfactions à un grand nombre de barreaux par une attention de tous les instants, tant sur le plan physique que psychique.

Commentaires d'Yves PAJOT
recueillis par Gérard BEAUVAIS.