

ILS AVAIENT **30?** ANS D'AVANCE

# De Surprise EN SURPRISE

La légende du Surprise repose sur un malentendu. Censé avoir été conçu pour la pêche-promenade, il se serait transformé comme par miracle en monotype performant... Foutaise! Le Surprise a toujours été un régatier dans l'âme et la participation au National de la série nous a prouvé que, trente ans après, il n'avait pas pris une ride.

*Engagement.  
Pour le National, fin  
mai, cinquante-neuf  
équipages avaient fait  
le déplacement à  
Thonon. Pour régater,  
pas se promener!*



Surprise  
LE POLY MORPHE



Le Surprise  
biquille.  
Sûrement,  
la plus  
intelligente  
des versions  
croisière  
du bateau!

Quel monotype peut à la fois courir la Mini-Transat et s'échouer bien droit sur une cale de mise à l'eau? Le Surprise, bien sûr. Dès 1981, les jeunes de la Mini trouvent dans ce bateau une carène à la hauteur et coupent nez et tableau pour rester à la longueur! Notre collaborateur Olivier Chapuis empochera ainsi la troisième place en 1983 sur un Surprise coupé. En 1998, Michel Joubert dessine une version biquille très convaincante à la simplicité et au rendement nettement supérieurs à l'ancienne version dérive lesté. Quel autre monotype peut se prévaloir d'une telle polyvalence?

glisser le long des berges - le parfait symbole de la modernité et de la tradition réunies. «Je lui ferais bien une étrave droite avant de prendre ma retraite!» P.M.B. ●

TOUT SUR LE Surprise

- **Aspro.** L'association de propriétaires emmenée par Yvon Salvador compte 110 membres et a toujours veillé à «tenir» la monotypie - une des conditions de la santé du bateau. Le comité de jauge de l'ASPRO travaille actuellement à la reconnaissance ISAF de la classe qui devrait être effective en 2007. [www.asprosurprise.com](http://www.asprosurprise.com)
- **Le nouveau safran.** Daté par son étrave et sa liaison pont-coque, auxquelles le chantier ne peut pas grand-chose, le Surprise l'est aussi par son safran trapézoïdal, qui va être remplacé l'an prochain par un modèle elliptique, censé apporter un meilleur contrôle. Bertrand Chéret, qui s'était prêté à la comparaison entre les deux pelles, confesse qu'à part un coup de jeune visuel, la différence est quasi insoupçonnable pour le barreur et imperceptible au speedo.
- **Flottes.** En France, les flottes les plus actives sont situées dans la baie d'Algues-Mortes (Camon, La Grande Motte...) en Méditerranée, et à La Rochelle et Arcachon pour l'Atlantique.

65 bateaux dans l'année!» Et la prochaine évolution? Songeur, Archambault regarde un Toucan, splendide monotype lacustre, profiter de sa grand-voile à corne pour

manche entre deux départs, j'ai pu vérifier par moi-même cette faculté à atteindre très vite la vitesse-cible du bateau et cette barre incroyablement douce et légère. Mais ne croyez pas que le Surprise n'est qu'un bateau de lac. Tous ceux qui se sont amusés à planer dans la brise témoignent d'un bateau sain, n'enfourmant jamais. Pourtant, la finesse de ses entrées d'eau et la pente de son étrave, qui traduisent le plus son âge, pourraient laisser croire à un sous-marin. «La voûte est dégagée et tu peux l'enfoncer en te reculant», explique Michel Joubert. Ce n'est pas Marc Gascons, qui court sur le plus vieux modèle - Hydrogène, le n° 137 de la série, datant de 1978 - et qui a gagné la Minimax dans du vrai mauvais temps, qui me contredira. Ni ce propriétaire japonais qui s'est fait livrer son bateau à La Rochelle et s'est chargé avec son fils du transport par la mer! «Il a fait la route en deux ans en

passant par Panama. On n'y croyait pas au début, alors, on n'en a pas fait trop la publicité...» s'excuse presque Emmanuel Archambault.

Etonnant Emmanuel Archambault. Gérant le chantier avec son frère jumeau et son épouse depuis 1990, il mesure ô combien comme le Surprise, légué par Jean Archambault, son père, restera unique dans l'histoire du chantier. Comme dit Joubert, «on ne refait pas le coup deux fois!» Alors, il a su le faire durer, son Surprise! L'évolution de 1992, c'est lui. Le nouveau plan de pont de 2001, encore lui. Une vraie leçon de marketing. «Lorsqu'on a sorti le Grand Surprise, tout le monde nous disait que reprendre le nom était une erreur commerciale. Ça a marché tout de suite et ça a même relancé l'intérêt pour le petit frère. Et lorsqu'on a changé le pont en 2001, on a vendu

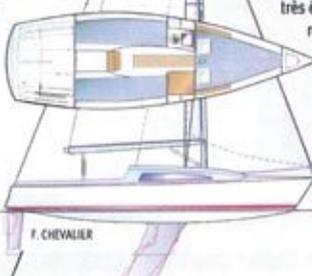
LA FORCE DE CE BATEAU, C'EST D'ÊTRE UNE CLASSE DE PROPRIÉTAIRES DEPUIS L'ORIGINE.

LE Surprise  
À LA LOUPE

- **Caractéristiques.** Longueur: 7,65 m. Flottaison: 6,60 m. Largeur: 2,48 m. Tirant d'eau: 1,60 m. Poids: 1,25 t. Lest: 0,5 t. Voilure au près: 33,50 m<sup>2</sup>. Spi: 55 m<sup>2</sup>. Couchettes: 4. Catégorie de conception: C. Poids d'équipage maxi en régate: 400 kg. Prix sans voiles: 29 500 euros.
- **Prix** d'un bateau prêt à courir avec jeu de voiles neuf, carène préparée, remorque, emmagasinage: 50 000 euros.
- **Cote de l'occasion.** De 12 000 euros pour les plus vieux bateaux mal équipés à 27 000 euros pour une unité récente avec remorque et voiles «régate».
- **Les voiles.** Deux écoles dans ce domaine: génois recouvrant comme les Star Voiles, Gautier et Europ Sails, ou très échancré en chute pour pouvoir rentrer comme North, très présent sur le plan d'eau de Thonon. La jauge n'autorisant qu'une seule voile Mylar polyester (le génois), le prix d'un jeu de voiles régate reste abordable: comptez entre 11 000 et 13 500 euros pour les quatre voiles de base.



2006. Régate oblige, le mouillage est stocké au pied de mât et les coussins ont disparu.



coûte beaucoup plus cher que de naviguer avec une grand-voile vieille de deux saisons. De quoi motiver les vrais régatiers.

**CETTE ANNÉE ENCORE, À THONON,** le comité a pu compter sur l'aisance du Surprise dans les petits airs pour exploiter les moindres brises. Lorsque Bertrand m'a laissé le

la série et brillant vainqueur de ce National, sont certes capables d'un cap insolent à certains moments et gèrent mieux les transitions - et se sortent donc toujours des mauvais pas. Mais, dans l'ensemble, les différences entre nouveaux et anciens bateaux, de même qu'entre les jeux de voiles, ne se lisent pas comme ça. Rater un passage de bouée

**VOÛTE:** elle présente une pente très douce qui facilite le planing. Comme elle est émergée à l'arrêt, l'équipage, en se reculant dans la brise au portant ou en s'avancant au près dans les petits airs, a une certaine latitude pour adapter en permanence les lignes d'eau aux conditions.

**ÉTRAVE:** sa pente signe encore son âge, mais participe à l'aisance du bateau dans le clapot en jouant le rôle d'amortisseur de tangage. L'angle des entrées d'eau très pointu est un facteur de performance au près.

**BOUCHAIN:** il est relativement marqué et il est évident que si le bateau n'avait pas pour contrainte les 2,50 mètres du transport routier, on aurait laissé filer les lignes d'eau pour évaser l'arrière et offrir plus de ralœur à la gîte. D'autant que le petit tulipage dans les hauts de bord signe la carène d'un bateau qui aurait pu faire 20 à 30 centimètres de large en moins.

**DISSYMMÉTRIE:** la carène du Surprise, très fine de l'avant et large à l'arrière, est franchement dissymétrique, condition qui devait théoriquement empêcher de faire un bon bateau de près à l'époque! En fait, elle présente un optimum autour de 12 degrés de gîte, mais continue à très bien se déformer ensuite. Le safran sous voûte reste efficace, même aux grands angles.

Les quatre raisons de son succès

- Ses performances très en avance lors de sa sortie.
- Ses attributs de petit croiseur et son accessibilité.
- Sa diffusion en Suisse.
- Ses modernisations successives.

**Les pères du Surprise.** Après s'être fait fermer la porte chez Jouët et Mallard, c'est auprès de Jean Archambault (à droite) que Michel Joubert (à gauche) trouve une oreille attentive.

