

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!*

Premier au comité, premier à virer! Une bonne vingtaine de Surprise briguent l'extrémité de la ligne, sésame qui permettra de s'extraire du reste de la flotte. A trente secondes du top, le niveau sonore est monté d'un cran, mais le chapelet d'ambitieux nous barre toujours la route. Je nous crois perdus, bons pour le second rideau. J'attends le signal du barreur. Je me retourne vers Bertrand Chéret, adossé contre la filière, mutique derrière ses lunettes noires, le corps relâché. Cette manière d'être, qui lui ressemble si peu à terre, est ici la marque d'une concentration totale. «Déroule!» En trois brassées, le petit génois est bordé pour lancer notre Surprise. Pendant l'action, j'ai oublié la ligne, le second rideau et tout ça. J'ai juste essayé de bien faire. Ce n'est qu'une fraction de seconde plus tard que mes yeux se sont à nouveau posés devant l'étrave. Le trou était là! Il savait que les bateaux finiraient par descendre et laisser une place; une seule, mais suffisante. Premier au comité, premier à virer! Bravo, monsieur Chéret.

PLEIN DE TALENT ET DE FACÉTIES, cette éminence grise de la régates et les réglages s'est mis au Surprise il y a cinq ans, «parce que c'est le plus polyvalent et qu'il laisse mon dos tranquille!» La veille, son jeune équipage, qui m'a accueilli le temps du championnat, lui a fait rater le départ de la première manche. Le n'y étais pas pour rien. Encore une histoire de génois déroulé, mais trop tôt! Nous avons pu vérifier qu'en monotype, avec un bord de près de moins de deux milles, rater un départ sonne le glas de la régates. Il a fallu beaucoup de métier, d'application et un peu de réussite pour finir en fin le premier tiers. On n'a en revanche jamais revu es dix premiers. La monotypie en surprise!

Et dire que ce voilier au profil aérodynamique a été conçu pour «le plaisir d'écraser les autres en temps réel, pas

Carène. Entrées d'eau hyperfines, bau reculé, le Surprise, c'est d'abord une carène novatrice.



1976. Décoration «flashy», déplacement léger, le Surprise est d'abord non conformiste.



2006. Affûté par des générations de régatiers - ici Bertrand Chéret -, le Surprise reste dans le coup.

pour faire un monotype.» C'est l'architecte qui le dit. Car le Surprise, c'est d'abord l'histoire d'un mec, Michel Joubert. Michel n'aime jamais tant la régates que lorsqu'il peut montrer le tableau arrière qu'il a tracé à la terre entière. Nous sommes en 1975, il a trente ans et débarque avec un Classe 2 nommé *Subversion*. «C'était un bateau de 9 mètres environ, bas de franc-bord, un objet spectaculaire, avec une carène franchement dissymétrique. *Subversion* était nul au près et dans les petits airs, mais dans le médium et la brise au portant, on allait tellement plus vite que les autres, qu'on a tout gagné. Le Surprise est né là, c'est un petit *Subversion*. En plus polyvalent, mais ça reste le bateau d'un mec de trente ans!» A sa sortie, le Surprise ne fait pas

À L'ÉPOQUE, ON ARRIVAIT À BATTRE LES HALF, L'ÉLITE DE LA VOILE, EN TEMPS RÉEL.

de détail. Si un journaliste de la revue *Bateaux*, peu inspiré, y voit «un excellent pêche-promenade», c'est à sa première Semaine de La Rochelle que le bateau s'impose. «A l'époque, on battait les Half en temps réel, poursuit Joubert. Les Half, c'était l'élite de la voile et, nous, on arrivait avec un drôle de voilier avec une vraie cabine, des couchettes, des coffres! Des régatiers comme Le Baud ou Papy Sense ont rapidement pris la barre et ont fait monter le niveau. C'était parti!» Et ce ne sont pas les 59 Surpri-

se amarrés à nos pieds, le plus gros plateau dans l'histoire du National de la série, qui vont le contredire.

Ce samedi, chacun attend le vent, refaisant les régates de la veille. Certains tombent de haut, à l'image de *Cancoillotte*, qui arrive de La Trinité. Son équipage court d'habitude en IRC sur un Dufour 284 et trouve «qu'en monotypie, sur le lac, les places sont chères...» Les Arcachonnais de

1986. Le Surprise est une série reconnue, mais la concurrence du First Class 8 oblige Archambault à le faire savoir pour continuer à exister.



Convivialité. En attendant le vent, les équipages parlent de Surprise!



Formation. Samba, mené par des jeunes issus de l'Optimist et de l'Equipe, n'a pas démerité. Une initiative de la Société nautique du Léman français.

Scarus s'en tirent mieux. Toujours dans les bons coups, cette famille a choisi le Surprise après avoir collectionné les voiliers de régates, souvent plus grands. «Quand on fait le bilan à la fin de l'année, ça coûte moins cher qu'un gros IRC, on s'amuse plus, on fait autant de croisière l'été et, au moins, les convoyages, c'est tranquille au volant de ta voiture!» résume Olivier, le père.

LA FORCE DE CE BATEAU, C'EST D'ÊTRE UNE CLASSE DE PROPRIÉTAIRES depuis l'origine, à l'inverse d'un bateau promu, comme fut en son temps le First Class 8, adopté par la FFV. Refaire l'histoire du Surprise, c'est croiser l'ombre du Class 8. Ce frère ennemi, sur lequel tous

les projecteurs étaient braqués dans les années 80 et 90, a mené la vie dure au Surprise, obligé de métamorphoser plusieurs fois son plan de pont pour rester dans le coup (voir encadré). «A cette époque, peut-être le chantier aurait-il jeté l'éponge s'il n'y avait pas eu la demande constante des Suisses», observe Yves Ronzier, le photographe attiré d'Archambault qui a vécu l'aventure de l'intérieur.

L'incroyable développement du Surprise sur les rives du Léman - il est série nationale suisse depuis 1985 - est un fait unique dans l'histoire de la monotypie. Plus de

40 % des 1 550 exemplaires construits ont été vendus par François Séchaud, l'agent Archambault pour la Suisse, qui a investi dans la série dès le numéro 2. Le plan Joubert est vite devenu «le» bateau du lac, profitant d'un rapport simplicité/rapidité imbattable. «Le Surprise, tous les grands noms de la voile suisse y passent un jour», explique Loïc Furber, le nouveau responsable du Centre d'entraînement à la régates de Genève, venu à Thonon en voisin et en force, avec trois bateaux. Tu te rends compte qu'au Bol d'Or, on est parfois plus de 100 Surprise au départ. Alors, nécessairement, on a une grosse culture du bateau!»

A LA TABLE VOISINE, je me retourne sur l'accent vaudois de Loris Von Sibenthal, photographe de son état qui court sur *Fou du Vent* et explique les raisons de son «protest» à Cyrus Golchan, le tacticien de *Mirabaud*, 2^e au général. Il faut dire qu'avec les deux mistoufles d'hier, les réclamations vont bon train et le jury est occupé. Dans la troisième manche, une quinzaine de bateaux se sont retrouvés scotchés sur la ligne d'arrivée sans pouvoir se déhaler par manque de vent. Nous, on s'était refait la cerise par la gauche et «on pouvait faire sauter un paquet de bâbord», dixit Bertrand, mais ce n'est pas trop le style de la maison. Dans la manche suivante, le même genre d'arrêt-buffet a eu lieu à la bouée sous le vent. Décidément, la brise de Thonon a moins de constance que son eau minérale. Sept échappés dont nous faisons partie se sont tirés de ce piège et seulement quatorze bateaux ont fini dans les temps!

Aller vite ne fait pas tout en monotype, surtout ici. De toute façon, les différences de vitesse restent minimales. Certains, comme *Saint-Jacques*, skippé par Alain Marchand, fidèle d'entre les fidèles de

Anniversaire

Évolutions: les quatre générations de Surprise



Décembre 1976: première présentation au Salon de Paris aux côtés de l'Otarie, du Jouët 24 et du Belouga IOR. Daniel Allisy note dans *Voiles et Voiliers* qu'«il ne serait pas étonnant de le voir créer des surprises en régates». Bien vu. 77 bateaux sont vendus la première année.

1984: près de 400 Surprise sont déjà construits, mais le First Class 8, sorti depuis deux ans, assombrit l'horizon. Du coup, Jean Archambault décide de modifier le rouf en cassant l'angle avant pour lui donner plus de fluidité.



1992: Emmanuel et Jean-Jacques, les jumeaux, ont repris la destinée du chantier Archambault. Un nouveau plan de pont est décidé, avec un rouf plus effilé, des hublots intégrés et une marche dans le tableau arrière.



2001: refonte complète du bateau. Pont «type Grand Surprise» en injection, avec nouvel antidérapant, hublots inversés et hiloires interrompues à la place du barreur. Une empreinte pour un bout-dehors, qui n'a pas fait recette, est moulée. Le tableau est doté d'une vraie jupe. 65 bateaux vendus la première année. Sur 59 Surprise présents à Thonon, une bonne trentaine était des modèles dernière génération. Le plus ancien était *Hydrogène*, le n° 137 de la série. A noter que le deuxième au classement général est un Surprise de la série «1000» (génération 1992). Jauge à l'appui, les différences de poids d'un bateau à l'autre n'excèdent pas 80 kilos et sont lissées par gueusage.

2006: 1 550 Surprise ont été construits!

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
- **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 m². Spi: 55 m². 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.

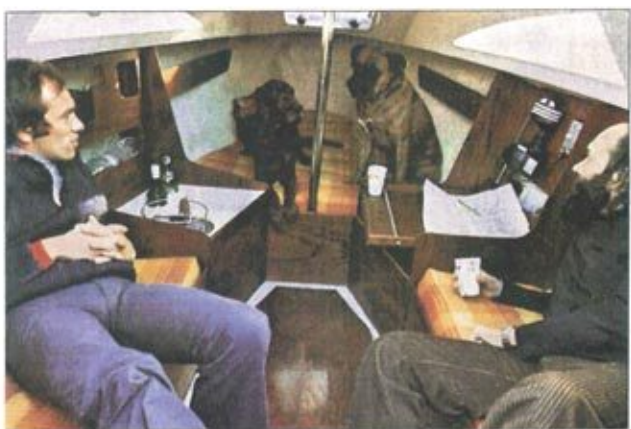


2006. Régate oblige, le mouillage est stocké au pied de mât et les coussins ont disparu.



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



1976. Provocateur, Joubert (à droite) comprend d'emblée que l'habitabilité du bateau est une de ses meilleures armes commerciales.

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 raideur 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.

