



GRAND SURPRISE

La voile plaisir

Les Anglais, qui ont inventé le yachting, en ont depuis longtemps donné une définition exacte : c'est le moyen le plus lent, le plus humide et le plus cher pour aller d'un endroit où l'on n'a rien à faire en un lieu où l'on n'a pas plus de motifs de s'activer. C'est un point de vue. Sauf qu'il ignore que la voile peut être le moyen d'accéder à une sorte de nirvana de sensations, où par la magie de la sensibilité, de la vitesse et de la facilité de mise en œuvre, un bateau peut combler son équipage tout en lui donnant l'envie de ne jamais arriver au port...

Cet idéal flotte dans la tête de tout navigateur et la plupart le considèrent comme un rêve inaccessible. Disons alors que le Grand Surprise pourrait être ce qui se rapproche le plus de ce rêve. Vous pensez sans doute, mi-sceptique mi-ironique, que je m'emballer et qu'il me faudra de sérieux arguments pour justifier cette affirmation. Eh bien, ces arguments, je crois les tenir. Mais, avant de vous les exposer, mettons les choses au point : le Grand Surprise n'a pas toutes les qualités. Par exemple, il n'est construit ni en carbone ni en sandwich, mais en bon vieux monolithique classique. De même, ses appendices ne font pas appel à des matériaux de conquête spatiale. Ils se contentent de solutions connues, même si le dessin de l'étroit aileron de quille en fonte, du lest torpille en plomb et du profond safran en polyester est proche de la perfection. Enfin, le choix du chantier Archambault a toujours été de privilégier la simplicité tant dans l'équipement que dans les aménagements. On peut ajouter que ce voilier de 9,54 mètres ne remplira pas le plus universel des

programmes. Même s'il est capable d'affronter n'importe quel type de temps, le Grand Surprise n'est pas conçu pour traverser les océans, à l'inverse du Figaro Bénéteau, par exemple. Et, s'il est à l'évidence l'une des unités les plus rapides du marché actuel, inutile de songer l'ouïer plus vite qu'un Mumm 30, de taille équivalente mais deux fois plus cher. En revanche, compte tenu de son budget raisonnable, pour la régate – qu'on la pratique en équipage complet ou réduit –, la balade en famille ou la croisière côtière, ce bateau est un rêve ! Sa carène basse de franc-bord, de largeur hors tout modérée – moins de trois mètres –, très longue et étroite à la flottaison, à l'étrave quasi droite et très fine, présente des lignes longitudinales tendues, mais transversales plus douces que celles d'un dessin de Bruce Farr. Michel Joubert et Bernard Nivellet ont réussi là un chef-d'œuvre d'équilibre. Avec son rouf discret et joliment profilé, le plan de pont, clair, ouvert et ergonomique est un régal à pratiquer. Le tout donne un voilier aussi joli au port que séduisant sous voiles.

Certes, on peut choisir de sophistication l'accastillage (des winches plus gros et l'ensemble du pouliage à billes,

Signé du tandem Joubert-Nivellet, le dernier-né du chantier Archambault est une incontestable réussite, que huit mois de navigation n'ont fait que confirmer.
Par Olivier Péretié.

Photos Gilles Guittard.



Un voilier rapide qu'on peut doter en option d'un spi symétrique.

par exemple), de l'équiper d'une électronique haut de gamme et même d'un grément de spi symétrique, en plus de celui de l'asymétrique d'origine, mais notez bien que ce n'est pas indispensable : le Grand Surprise diffuse un maximum de plaisir sans toutes ces options, comme nous l'avait montré l'essai du prototype, modifié depuis.

Démonstration en une série de naviga-

tions diverses. Août 2000, trois jours de découverte du prototype à La Rochelle : premier jour, équipage complet, François Girard, de la voilerie Incidences, à la barre, vent 8 à 10 nœuds, mer plate. Vitesse GPS maxi au près par 15 nœuds de vent apparent : 6,8 nœuds, un peu plus de 80° d'un bord sur l'autre. Au portant sous asymétrique, à 90° d'un vent apparent de 11 nœuds : 9,4 nœuds, et à 110° d'un vent apparent de 8 nœuds : 8 nœuds ! À cette allure, nous parcourons douze milles en 1 heure 30. Deuxième jour, équipage réduit à deux personnes, vent faible (5 nœuds réels au près, vitesse 4,5 nœuds à 30° du vent apparent) puis rafales à 20 nœuds en fin d'essai encaissées tout en fluidité au large serré sous spi asymétrique. Troisième jour, équipage familial de quatre personnes, temps orageux, vent 25 nœuds avec rafales. Sans spi (que sa surface réserve dans ces conditions aux équipages aguerris), la vitesse au portant ne tombera jamais au-dessous de 10 nœuds.

Trois qualités sautent aux yeux avec le Grand Surprise : une vélocité, une facilité, une stabilité enthousiasmantes. Le tout marié à une douceur et une précision de barre dignes des meilleurs dé-



En balade familiale ou en régate, le cockpit du Grand Surprise est à la fois sécurisant, confortable et efficace. La barre est si douce que le bateau se mène au stick en toutes conditions.

Grâce à son impressionnante stabilité et à sa grande raideur à la toile, ce racer reste performant en équipage réduit.

veurs de compétition ainsi qu'à une vitesse exceptionnelle, compte tenu de la taille de l'engin. Deux remarques: le troisième jour, lorsqu'il s'est agi de sortir de notre place au ponton des Minimes, avec 25 nœuds sur les trois quarts arrière, nous avons été surpris: le plan anti-dérive profond et étroit qui fait merveille dans toutes les conditions a besoin d'erre pour accrocher. En fin de marche arrière (qui ne pose pas de problème, en dépit de l'hélice bec de canard), quand on remet les gaz du bi-cylindres Lombardini de 11 chevaux pour repartir en avant, le Grand Surprise peut commencer par dériver comme une savonnette et il vaut mieux le savoir. Deuxième point: ce même jour et par cette brise en équipage familial, l'énorme grand-voile à fort rond de chute nous posait des problèmes, spécialement à l'empannage, même si le Grand Surprise est équipé d'un mât à deux étages de barres de flèche poussantes sans bastaque. Moyennant quoi, quand l'orage nous a envoyé des rafales nettement plus puissantes, nous avons affalé cette grand-voile et poursuivi sous solent seul (la seule voile d'avant dont était équipé le proto, en dehors de l'asymétrique et du tourmentin). Rassurez-vous, sous ce seul solent, nous pouvions tirer des bords sans problème, pataras pris à fond, franchissant le clapot sec sans tanguer, et nous foncions encore à 8 nœuds au vent de travers... François Girard nous avait fait part de son expérience dans cette force de vent au Spi Ouest-France: sous son énorme asymétrique (98 mètres carrés), il avait dépassé les 20 nœuds avant de démâter en raison de la rupture du pataras en Kevlar (changé depuis pour



un modèle en acier). À la mi-avril 2001, convoi de Stamina, un Grand Surprise de série, de La Rochelle à Royan, soit une cinquantaine de milles avec les passes de la Gironde en guise de piment. Vent Nord 12 nœuds, mer agitée. Équipage trois personnes, départ 6 heures 45, arrivée 15 heures 30, soit une moyenne supérieure à 6 nœuds.

Une parfaite sérénité

Par rapport au proto, le bateau a connu une évolution de son plan de voilure: pour remédier à une certaine paresse dans le tout petit temps, il est désormais équipé d'un génois à recouvrement de 32 mètres carrés (contre 22 mètres carrés pour le solent) et d'une grand-voile de 32,5 mètres carrés (contre 35,5 mètres carrés) au rond de chute moins extrême, ce qui facilite son passage sous le pataras au virement de bord. L'asymétrique a perdu 4 mètres carrés, ce qui lui permet de moins chaluter à la gîte et Stamina, entièrement accastillé Lewmar, est aussi équipé d'un spi symétrique de 75 mètres carrés. La température est glaciale en cette aube du lundi

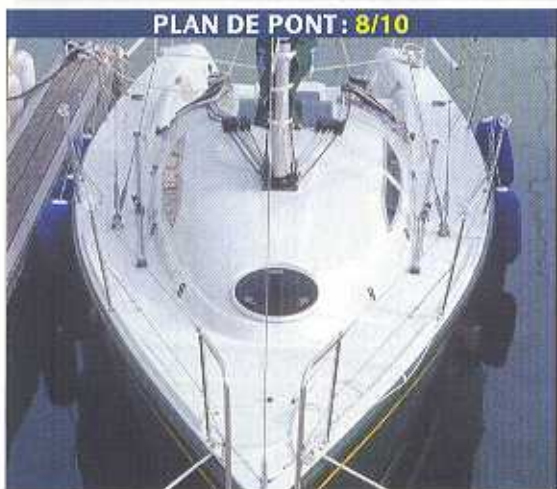


L'étrave fine découpe le clapot et la carène ignore le tangage.

de Pâques. Sous grand-voile haute et solent, nous dévalons la baie de La Rochelle à 8 nœuds au bon plein. L'étrave du Grand Surprise découpe le clapot et l'eau stagne parfois sur le passavant très plat. Mais la gîte reste inférieure à 15°, le bateau faisant déjà preuve de sa remarquable raideur à la toile, et la carène semble ignorer le tangage, se contentant de monter et descendre à plat, sans ralentir. La pointe de Chassiron est dépassée en moins d'une heure et demie et nous attaquons au vent arrière les 25 milles de la descente vers le chenal d'entrée de la Gironde. Le spi symétrique est brassé carré et, en un tournemain, la vitesse dépasse 12 nœuds dans les surfs, le tout dans une sérénité parfaite et une absence totale de roulis. En dépit du soleil, l'air reste trop froid pour se débarasser des polaires, blousons et cirés. Le réchaud à alcool à un seul feu n'a pas été rempli au départ, impossible de se réchauffer avec un thé brûlant.

Faute de mieux, l'équipier choisit de se glisser dans une des couchettes cerceuil sous le cockpit et s'endort aussitôt. Stick télescopique bien en main, le dos appuyé contre les filières et les pieds calés contre le massif du capot de fond de cockpit, le barreur, en position reculée, est parfaitement installé. La barre franche en composite est équipée d'une raquette, mais elle est si douce qu'il est plus efficace et moins douloureux pour le dos, compte tenu de la largeur entre les passavants à l'arrière, d'utiliser le stick. L'équipier peut profiter de cette allure si tranquille, et pourtant si vélocé, pour s'installer dans la partie avant du cockpit, intelligemment conçue pour la promenade sans gêner en quoi que ce soit la manœuvre en régate, les reins contre l'hiloire arrondie et les bottes sur le banc opposé. Quand il lui faut régler le spi, les winches d'écoute centrés au milieu du cockpit et le «piano», parfaitement imaginé avec renvoi des bouts sur le haut et les côtés du rouf, sont à portée de main. En régate, que ce soit en équipage réduit ou complet, ce cockpit est une merveille. Seul





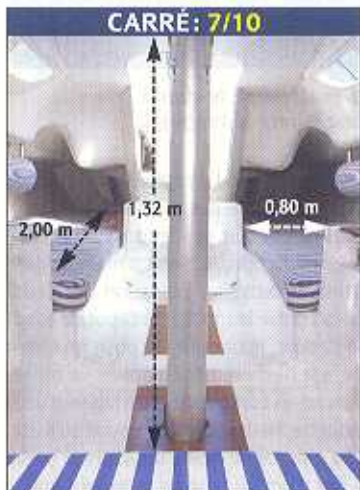
PLAN DE PONT : 8/10

Même couvert de bouts et en dépit de l'étroitesse de la plage avant, la circulation sur le pont est très facile. L'antidérapant du rouf à microbilles est plus efficace que celui du reste du pont et on se méfiera à la gîte sous le vent de l'absence de cale-pied en arrière des haubans. La triple cadène de ces derniers oblige souvent à passer à l'intérieur sur le rouf.



COCKPIT : 9/10

Une merveille d'ergonomie. Ce très grand cockpit est en deux parties. L'accastillage composé de quatre winches, de neuf bloqueurs et de taquets-coinceurs, tombe naturellement sous la main. La position des cale-pieds pour le barreur a été revue. La tourelle d'écoute de grand-voile, en arrière de la barre d'écoute, peut conduire le réglage à s'installer derrière le barreur.



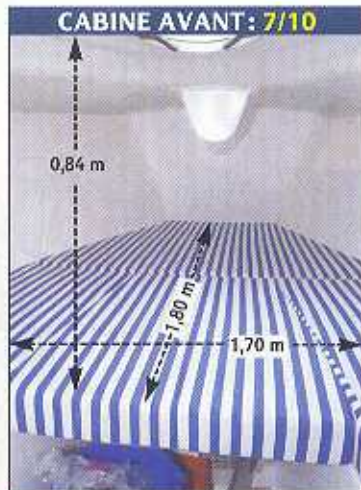
CARRÉ : 7/10

Le carré ne bénéficie pas de la hauteur sous-barrots et il faut se méfier de l'arête de capot de rouf, très agressive. Une fois assis, on est bien dans cette ambiance très claire, sur les matelas rayés, le dos bien calé par les boudins. L'aération est symbolique.



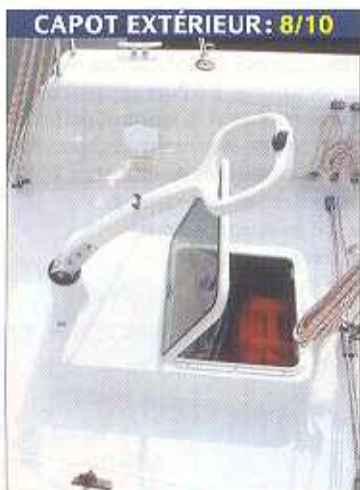
CUISINE : 6/10

Avec un petit évier doté d'une pompe à main et d'une nourrice de 50 litres d'eau, un réchaud un feu à alcool et des mini-rangements, la cuisine est symbolique en croisière, mais suffisante pour un bateau conçu pour la régate et le cabotage à la journée.



CABINE AVANT : 7/10

Cette cabine, d'un accès peu aisé en avant du mât implanté, offre une couchette double suffisamment grande au port et bénéficie d'un capot de pont circulaire. Elle peut aussi accueillir un WC chimique, en option.



CAPOT EXTÉRIEUR : 8/10

À l'arrière du cockpit, le capot ouvrant (qui mesure 50 x 50 centimètres) donne accès à un grand coffre central qui permettra de ranger facilement mouillage, défenses, aussières et réservoir de fuel.



MOTEUR : 7/10

Situé sous la descente, le moteur Lombardini 11 chevaux, qui n'est pas insonorisé, donne au voilier une vitesse de croisière de 5,7 nœuds par mer plate. Attention à la montée en régime, assez paresseuse.



PIED DE MÂT : 8/10

Drisses, bosses de ris et bout de hôte-bas rigide de grand-voile reviennent vers les bloqueurs de rouf par de nombreuses poulies de renvoi, mais ne laissent pas de place à une deuxième drisse de spi.

défait : au près dans la brise, l'eau embarquée a tendance à stagner sous le vent avant de s'évacuer par l'arrière ouvert au virement de bord. Le vent faiblit à l'approche de la Gironde. Au bon plein dans la passe, puis au largue sous asymétrique (ne pas oublier de sortir le bout-dehors télescopique), nous bouclons ce convoi sur une impression de fluidité et de facilité peu communes.

Une saison de régates

Cette impression sera renforcée lors de la saison de régates qui suivra. Lors de la Coupe de la Côte de Beauté, au printemps, nous découvrirons les capacités du Grand Surprise face à une flotte d'une quarantaine d'unités où l'on compte des JOD 35, des Figaro Bénéteau, des First 32, des Aphrodite 101, des X-Yachts... Premier jour, vent faible et courant fort, notre départ est... catastrophique. Nous sommes englués dans un trou de vent et le flot nous éloigne de la ligne de départ. Nous doublerons la bouée de dégagement vingt minutes derrière le JOD de tête ! Notre marge de progression est assez importante. Justement, grâce à un bord sous asymétrique assez risqué au fond de la baie de Saint-Georges-de-Didonne quand le reste de la flotte peine contre le courant au milieu de la Gironde, nous voilà troisièmes, puis deuxièmes en temps réel derrière un Aphrodite, redoutable dans ces airs évanescents, inférieurs à 5 nœuds. Nombre de nos concurrents nous exprimeront leur... grande surprise devant la vitesse de notre engin. Mais ils n'ont encore rien vu. Au contraire. La suite nous démontrera qu'autour de 5 nœuds de vent, nous ne faisons pas la différence en temps réel, d'abord en raison de notre manque de connaissance de ce bateau très léger (2 100 kilos au peson de la gruel), de nos manœuvres bien perfectibles et de nos choix de bords (dans certains cas, il vaut mieux descendre sous spi symétrique, pourtant de taille plus réduite, que sous asymétrique). Ainsi, dans le Tour de Cordouan, disputé entièrement sous spi asymétrique par un temps de rêve, nous ferons tout le parcours derrière un JOD 35 qui nous lâchera progressivement en exploitant mieux les risées. Nous terminerons deuxièmes en temps réel, mais quatrièmes en compensé. Il faut dire qu'au Handicap National, notre Grand Surprise est littéralement assommé... Aussi, notre vraie revanche, nous la prendrons à l'automne dans une régate de brise disputée par 22 à 30 nœuds d'un Nord-Est capricieux en force comme en direction. Nous ne sommes que deux à bord, ce qui ne nous posera aucun problème tant que nous n'aurons pas à spier. Sous grand-voile haute et solent, nous prenons un départ moyen. À la bouée de dégagement, nous avons doublé un

Grand Surprise Les chiffres de Voiles et Voiliers

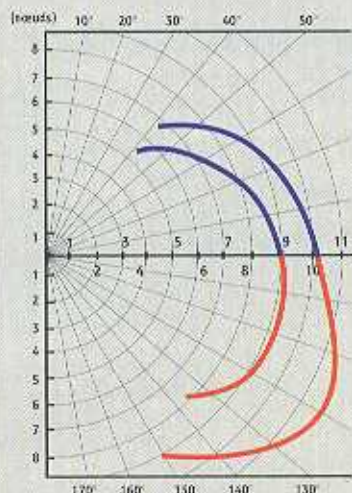
Aphrodite et un JOD 35. Un long bord à 60-70° du vent apparent nous conduit ensuite vers la bouée n° 14 du chenal. Comme nous volons déjà sur l'eau en tête de la flotte, nous retardons l'envoi de spi. Bien nous en prend : travaillant l'écoute de solet sur le winch au vent (ce qui, grâce à sa position centrée, est un jeu d'enfant), nous nous maintenons au-dessus de 10 nœuds, surfant à l'occasion, une fois de plus émerveillés par la raideur de notre Grand Surprise. Pendant ce temps, le JOD, qui veut se refaire, nous attaque sous spi. Après deux départs au lof, qui lui coûtent du terrain – le bord est extrêmement serré –, sa bulle rend l'âme sur une rafale plus sèche. Le retour est un long louvoyage contre un clapot sec. À bord du JOD, l'équipage au complet pratique un rappel efficace. Nous aussi l'ab-

A 8 nœuds de moyenne au bon plein par force 4.



sence de cale-pied et le livet arrondi le rendent très confortable), mais nous ne sommes pas sept. Et les rafales sont brutales. Mais le Grand Surprise étale ses qualités : il suffit d'effacer le plus gros du vent en montant en cap et en choquant la grand-voile au palan fin. Le bateau salue le coup de boutoir de la brise par un coup de gîte qui n'a aucune influence sur la douceur de la barre. Aussitôt, il se redresse et accélère. Ainsi, à deux, faisons-nous jeu égal en cap (moins de 80° d'un bord sur l'autre) et mieux en vitesse (6,8 nœuds) que le JOD, creusant un écart colossal avec le reste de la flotte. Le clapot nous ralentit à peine : une fois ou l'autre, la carène tape sèchement tant les vagues sont courtes. Mais, la plupart du temps, l'étrave coupe les crêtes sans même les remarquer. Cette fois, avec toujours cette impression de manier une bicyclette, nous terminons bons premiers en temps réel. Ce qui ne suffira pourtant pas : le JOD nous bat de sept secondes en compensé ! Nous n'avons pas fini d'apprendre le Grand Surprise. Mais chaque sortie nous le démontre : avec lui, la voile est le moyen le plus simple et pas le plus cher d'atteindre l'euphorie pure. **O.P.**

Remerciements à Pierre-Louis Renaud, président de l'Association des usagers du port de Royan.



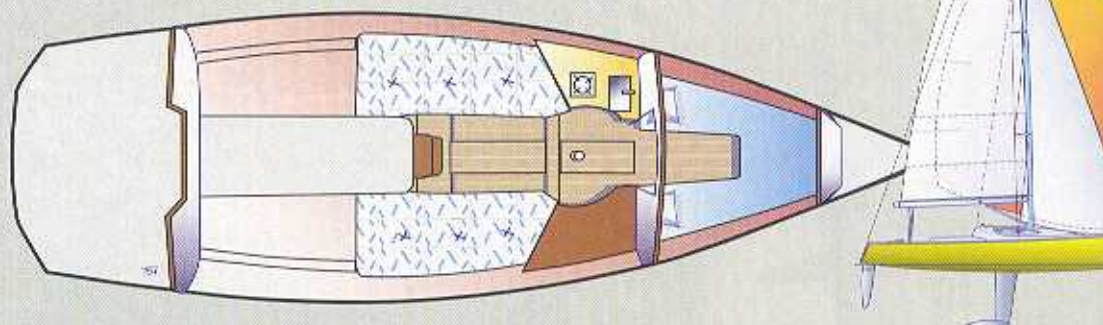
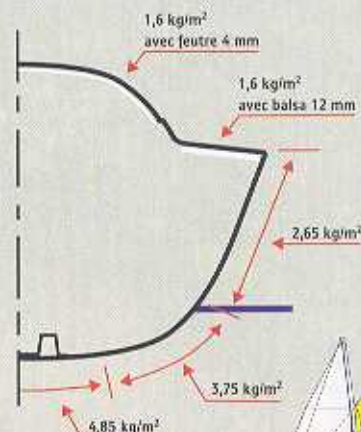
VITESSES MESURÉES*

Mer plate.
Vent réel : 8, puis 15 nœuds.
Voilure : grand-voile, foc ou spinnaker.

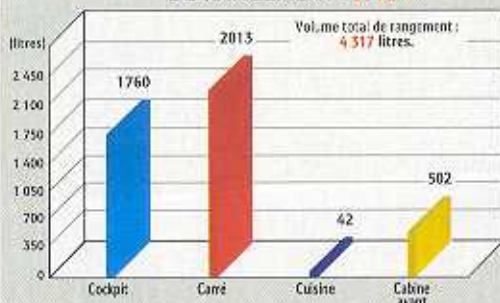
— GV, foc.
— GV, spinnaker.

* Vitesse mesurées avec le GPS Garmin 12 par rapport au vent réel

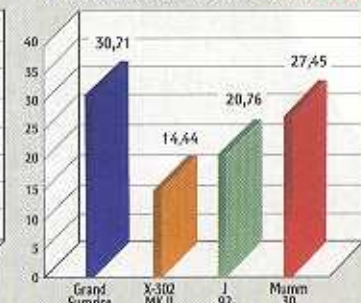
COUPE DE LA COQUE



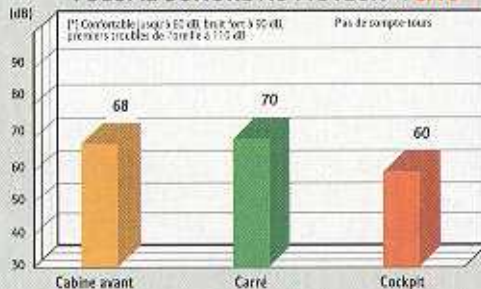
VOLUMES DE RANGEMENT : 7/10



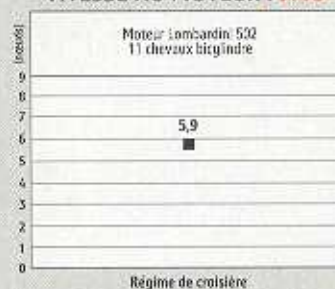
SURFACE DE VOILE AU PRÉS/DÉPLACEMENT : 8/10



VOLUME SONORE AU MOTEUR* : 6/10



VITESSE AU MOTEUR : 7/10



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES COMPARÉES

	GRAND SURPRISE	X-302 MKII	J 92	MUMM 30
Longueur coque	9,54 m	9,10 m	9,12 m	9,42 m
Flottaison	8,93 m	8,05 m	7,80 m	8,40 m
Largeur	2,98 m	3,00 m	3,05 m	3,07 m
Tirant d'eau	2,05 m	1,70 m	1,75 m	2,10 m
Voilure	64,50 m²	52 m²	54 m²	56 m²
Déplacement	2,10 t	3,60 t	2,60 t	2,04 t
Lest	1,05 t	1,50 t	1,10 t	0,95 t
Couchettes	6	6	6	4
Matériau	polyester	sandwich	polyester	polyester
Architectes	Joubert/Nivelt	Jeppesen	Johnstone	Farr
Chantier	Archambault	X-Yachts	J Composite	X-Yachting
Prix ttc	49 210 € (322 800 F)	84 382 € (553 510 F)	54 515 € (357 600 F)	103 665 € (680 000 F)

Architectes : Joubert/Nivelt.
Constructeur : Archambault, 86220 Dangé-Saint-Romain, tél. 05.49.86.40.67, fax 05.49.86.42.58, e-mail: Contact@archambault-boats.com

Coefficient prismatique : nc.
Moment de redressement maximal : nc.
Pourcentage de lest : 50 %
Volume de rangement : 4 317 litres
Capacité carburant : 25 litres
Capacité eau douce : 50 litres

PRIX ET OPTIONS

Prix (sans les voiles):
- Version standard : 49 210 €
- Version export : 52 301 €

Principales options:
• Couleur de coque : 665 €
• Plastification de la quille : 1 179 €
• Antifouling et protection anticorrosion : 1 239 €
• Accastillage spirales asymétriques : 370 €
• GV Dacron : 1 648 €
• Génies légers Mylar : 2 058 €
• Solet Dacron : 892 €
• Tourmentin : 453,5 €
• Sol asymétrique : 2 286 €

Prix du bateau essayé :

POINTS FORTS

- Carène exceptionnelle de stabilité et d'équilibre.
- Vitesse et agrément à toutes les allures.
- Cockpit remarquable et facilité de manœuvre.
- Rapport prestations/prix excellent.

POINTS FAIBLES

- Eau stagnante sur les passavants et dans le cockpit sous le vent du cockpit.
- Arête de capot de roue très agressive.
- Puissance des winches de série un peu « juste ».
- Panneau moteur et coupe-batterie à protéger.