

Surprise biquille contre quillard

Aussi rap



Il faut les voir au sec
pour distinguer
le quillard (ci-dessus)
du biquille (à droite).

Quillard

La passion la monotypie

Sur les plans d'aujourd'hui, depuis plus de 20 ans, le quillard est seul à bénéficier d'une classe internationale et d'un circuit régates monotypique bien structuré.



ssi rapide, plus facile !

Quillard

La passion de la monotypie

Sur les plans d'eau depuis plus de vingt ans, le quillard est le seul à bénéficier d'une classe active et d'un circuit de régates monotypes bien structuré.

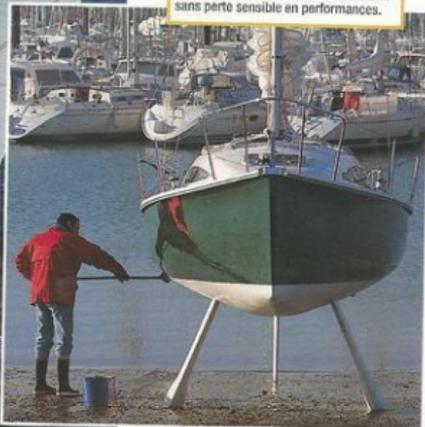
Une confrontation directe s'imposait pour vérifier que facilité d'échouage et petit tirant d'eau n'ont pas été obtenus en sacrifiant vitesse et agrément du **Surprise**.

Tristan de Perthuis
RÉMI TRISTAN

Biquille

Invincible près des côtes !

A l'heure du carénage comme des échouages tranquilles, la version biquille offre un bonus incontestable... sans perte sensible en performances.



Et quoi de mieux, pour en avoir le cœur net, que d'aligner le tout nouveau biquille, juste revenu des Salons de Paris et de Düsseldorf, au départ de l'entraînement d'hiver de La Rochelle, contre la flotte des quillards monotypes ? Résultat brut : une honorable sixième place, en queue donc de la flotte, après 18 milles à vive allure dans les pertuis, par vent de 20 nœuds en moyenne. Le premier quillard nous devance de cinq minutes et demie, mais le troisième n'est qu'à deux minutes et demie, le quatrième à une minute et le cinquième à 28 secondes. Encore faut-il préciser qu'il s'agit de Surprise récents, bien voilés et bien menés, et que nous nous sommes trouvés devant eux à plusieurs reprises pendant le parcours. Un résultat qui confirme l'impression laissée au long de ce week-end de régates, où nous avons eu le sentiment de courir pratiquement à armes égales, les manœuvres plus ou moins réussies et le choix des bords ayant plus d'influence sur le résultat que les vitesses des bateaux, toujours très proches.

Moins d'une minute d'écart après trois heures de course

Au-delà des performances, c'est la facilité à les obtenir qui frappe, avec un biquille plus facile à mener et à manœuvrer que le quillard (pourtant réputé pour son équilibre), grâce à un safran plus grand et, une meilleure stabilité de route. Plan de pont et emménagements sont strictement identiques pour les deux versions qui ne diffèrent que par leurs appendices, et l'ensemble, plusieurs fois amélioré depuis l'origine, est bien pensé pour la navigation côtière, avec un équipement conçu pour la sortie à la journée, avec possibilité de passer une nuit - ou plus - à bord. ■ ►

Comparatif Surprise biquille ou quillard

Tirant d'eau réduit

Dans les zones à marées, le biquille permet plus facilement d'accéder au mouillage forain ou de se faufiler dans les passes. Transport plus simple aussi avec un bateau moins haut sur sa remorque. Plus stable de route et plus raide que le quillard, le biquille offre donc plus de facilités que le quillard, avec des performances très proches.



Quillard



Un monotype toujours actif

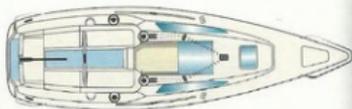
Depuis plus de vingt ans, le Surprise connaît un bon succès auprès d'amateurs peu attirés par les séries de pointe, sur lesquelles se focalisent les équipages plus ou moins professionnels. Plus facile à mener que la plupart de ses concurrents, il reste un voilier très rapide et un modèle d'équilibre à la barre comme sous voiles.

En navigation Le biquille est plus stable

Des différences de performances peu importantes entre le biquille et le quillard, avec la même facilité de manœuvre, sauf sous spi où le matériel succinct qui nous a été livré - moins complet que l'équipement spi en option - s'est avéré délicat à maîtriser, surtout pour un équipage improvisé. Il manquait en particulier les barbers ainsi que des taquets pour bloquer le génois, une fois l'écoute de spi sur le winch *self tailing*. Comme beaucoup de Surprise utilisés en régate, le nôtre était dépourvu de bastaques, ce qui simplifie grandement la manœuvre tout en permettant de naviguer avec une attaque de génois suffisamment raide grâce aux barres de flèche poussantes et aux galhaubans bien souqués.

Un peu de pataras, accessible au barreur à l'arrière, pour cintrer le mât et la grand-voile s'aplatit pour le près. La barre reste toujours très douce. Gité sous les rafales, avec sa quille sous le vent pratiquement verticale, le biquille a un cap et une vitesse équivalents à ceux du quillard. Choquer le pataras avant d'aborder le portant est plus difficile à cause d'un taquet un peu bas. Autre difficulté propre au biquille, il faut bien s'écarter de la marque au vent. Pour avoir ignoré cette précaution, poussés par le courant, nous mettrons plusieurs minutes dans la première manche à nous dégager de l'orin de la bouée, bien coincé dans le bulbe de la quille, puis dans le safran suspen-

Un très bon cap au près pour le biquille avec sa quille sous le vent verticale à la gîte



La petite jupe fait partie de l'ordinaire du Surprise quillard depuis quelques années; rien n'a changé sur le biquille, qui garde le même cockpit confortable et un pont identique.



Absence de cloisonnement et priorité à l'espace à l'intérieur (similaire) des deux versions. Les longues couchettes sont aussi accueillantes à l'heure du repas qu'à celle du coucher.

du. Au large, les spis commencent à fleurir sur les Surprise, qui démarrent aussitôt. Les autres monotypes, pourtant souvent équipés de spis asymétriques, continuent sous génois. Planing et départ au lof au programme des premiers quillards qui ont envoyé le pépin. Après quelques tâtonnements, le nôtre est établi



Avec plus de...
reste le voilier...
Question: les...
charmes du ba...

Rien n...
reprënd rig...
de pont. La d...
la traînée



Au large so...
spi, le biqu...
part moins...
facilement...
que le quill...

est peu effi...
passer à l'ea...
d'un filet sou...

Un pointa...
parcours de...
ler des vites...
autour de 20...

La moyenn...
nait du larg...
part, s'établ...
4,16 nœuds...
sous spi, de...
sultat et com...

monotype pour actifs

Depuis plus de 10 ans, le Surprise connaît un bon succès auprès d'amateurs peu attirés par les séries de points, sur lesquelles se valent les équipages plus ou moins professionnels. Plus il faut mener que la plupart des autres, il reste très rapide et un modèle agréable à la barre même sous voiles.



Avec plus de 1 500 unités en circulation, le Surprise quillard reste le voilier habitable de régates le plus diffusé en France. Question: les régatiers se laisseront-ils séduire par les charmes du biquille au point de détailler la monotypie?

Rien ne distingue de l'extérieur la version biquille qui reprend rigoureusement les mêmes moulages de coque et de pont. La différence se sent dans la barre, et parfois dans la traînée de la quille au vent aux grands angles de gîte.



Au large sous spi, le biquille part moins facilement au lof que le quillard

est peu efficace. Sous spi, le génois affalé a tendance à passer à l'eau, ce qui justifiera la pose d'un transfilage ou d'un filet sous la filière.

Un pointage précis au passage des marques dans le parcours de 10 milles dans les pertuis a permis de calculer des vitesses sur le fond, avec un vent d'ouest oscillant autour de 20 nœuds.

La moyenne sur l'ensemble du parcours, qui comprenait du large et du louvoage avec retour au point de départ, s'établit à 6,6 nœuds, avec un VMG au près à 4,16 nœuds et une vitesse au large, en grande partie sous spi, de 8,1 nœuds, ce qui constitue un excellent résultat et confirme le fort potentiel du Surprise dans la bri-

et nous accélérans, traçant une route bien droite, sans aucune velléité de départ au lof grâce au grand safran.

Avec du vent et de la mer, la plage avant s'avère étroite et glissante. Pas de réel pavois pour se caler et l'antidérapant pointe de diamant moulé d'un filet sous la filière.



Avantage du biquille: trois solides points d'appui, et un carré parfaitement dégagé.

Quatre appendices pour une coque

Il aurait été intéressant de comparer ici les autres versions du Surprise, mais la recherche d'un modèle quille relevable s'est avérée infructueuse, essentiellement parce qu'elle est peu diffusée, tout comme d'ailleurs la configuration dériveur lesté. Les propriétaires ont en grande majorité préféré s'orienter

sur le quillard monotypie. Ce qui pourrait changer avec l'apparition du biquille. En effet, celui-ci avec un tirant d'eau plus important de seulement 20 cm que celui de la quille relevable, supprime un puits bien encombrant à l'intérieur et, surtout, offre une stabilité inégale à l'échouage.

Caractéristiques	Quillard	Biquille
Longueur de coque	7,65 m	
Flottaison (L)	6,60 m	
Maitre bau	2,48 m	
Bau à la flottaison	2,06 m	
Franc-bord avant	0,83 m	
Franc-bord milieu	0,63 m	
Tirant d'eau maxi	1,60 m	1 m
Tirant d'air	11,10 m	
Déplacement	1 250 kg	1 350 kg
Poids du lest	500 kg	2 x 300 kg
Nature du lest		Fonte
Catégorie de navigation		3 ^e
Génois maxi (2)		17 m ²
Grand-voile (3)		16,50 m ²
Surface maxi (2+3) (V)		33,50 m ²
Spi		45 m ²
Rapport de lest	40 %	44 %
Architectes	Michel Jubert et Bernard Nivel	
Prix de base standard	159 900 F	174 900 F

se. Une sortie en équipage réduit par vent de force 2 a permis de vérifier la facilité de manœuvre et la grande évolutivité du Surprise biquille, avec et sans génois.

La manœuvre au port se fait facilement sous grand-voile et l'on peut se passer du moteur, qui sera surtout utile pour se déhaler en l'absence de vent.



Confort Des emménagements pour le camping côtier

Sur le pont



Conçu dès le départ (il y a plus de 20 ans...) comme un voilier de balade rapide plutôt que comme un monotype, le Surprise offre dans ses deux versions l'agrément d'un vrai cockpit bien protégé.

Le pont du Surprise, identique quelle que soit la version, a été revu il y a deux ans. Son point fort est un très grand cockpit confortable, moyennement profond et bien protégé par les hiloires qui revêtent les winches de géniois. Le bôme est assez bien installé au rappel, le dos appuyé sur la sangle qui remplace la filière, les pieds calés sur le bossage du coffre. Le tableau arrière se prolonge par une petite jupe qui peut recevoir une échelle de baigns. Le Surprise n'est pas uniquement un monotype de régaté, et quelques concessions bien utiles ont été faites à la croisière : en particulier, quatre bons taquets d'amarrage et une baïe de mouillage à l'avant avec chaurmant en fil d'inox et écubier. Détail important en régaté, les taquets d'amarrage avant sont dans la baïe, pour éviter qu'ils ne se transforment en pièges à écoute. Deux coffres de bonne taille, dont l'étanchéité a été améliorée par rapport aux premiers modèles, s'ouvrent dans le cockpit. Le logement du canot de sauvetage est prévu sous le siège, à l'arrière du cockpit, et des logements moulés dans les parois du cockpit accueillent les manivelles de winch. Le seul point faible est la plage avant, étroite et glissante. Il faudra donc un équipier d'avant agile et léger pour empanner le tangon ou changer le foc.

Emménagements

L'intérieur est beaucoup moins spartiate que sur les monotypes actuels de cette taille. La cabine peut servir à autre chose qu'à entreposer les voiles et les coussins sont livrés de série et obligatoires en régaté. Seul le réchaud, rarement utilisé, n'est plus proposé qu'en option. La cabine est claire et bien décorée, sans fioritures, avec vaigrage skai blanc sous le rouf, moquette sous les passavants et un peu d'acajou verni. Hauteur sous barrots maximale de 1,40 m sous le panneau de descente en Plexi, ce qui est normal sur ce type de bateau au franc-bord faible. Les emménagements comprennent essentiellement une couchette double à l'avant, avec panneau de pont ouvrant en Plexi, et deux belles couchettes qui servent de banquettes au carré. Toutes les couchettes font plus de 1,90 m, et le triangle avant offre encore 40 cm de large au pied. Une table

Des rangements bien adaptés au programme.



amovible est proposée et peut être installée aussi bien dans le carré que dans le cockpit. Beaucoup de rangements sous la forme de nombreux équipets, de coffres sous les couchettes, ou encore de volume à l'arrière, sous le cockpit et les hiloires.

Lumineux et bien fini, l'intérieur peut réellement loger jusqu'à quatre personnes pour de petites croisières.



Budget

Le prix standard du quillard, 159 900 F, correspond à un intérieur plus découpé, avec trois voiles et sans moteur. Pour 173 900 F, la version export offre une finition intérieure plus soignée avec en sus les équipets avant, un planiflonier dans le carré et le gel-coat remplacé par un vai-

grage skai dans le rouf, et de la moquette dans les passavants. **Le biquille est un peu plus cher** : 175 900 F pour la même version standard, et 189 900 F en version export. **Principales options** : accastillage de spi avec tangon, 3 340 F ; spi, 8 600 F ;

winches self tailing, 4 040 F ; enrouleur de foc, 4 150 F ; chaise moteur HB, 1 296 F ; réchaud, 945 F ; table de carré-cockpit, 1 935 F. Enfin, le constructeur propose même la possibilité d'installer un diesel fixe Yanmar 1 GM avec hélice repliable : il faut ajouter 50 985 F.

elle que soit la
point fort est
vernement
qui reçoivent
ssez bien
vaigle qui
bossage du
par une petite
sais. Le Surpri-
négate, et
sentes à la
sais.
il avait avec
le important en
ent dans la
ment en pages
sont l'étan-
premiers
agement du
sage, à l'arrière
dans les parois
s'ench,
sente et
avant agile et
rager le foc.

en dans le
dans la
squettes,
s mores.



renseleur de
1296 F ;
cockpit.
proposé
un diesel
navigable :

Difficile d'imaginer plus stable que le biquille posé sur le quai, solidement calé sur ses deux quilles, et son safran protégé par un talon inox.

Equipment



Seule coqueretterie du biquille : un habillage des banquettes de cockpit avec un revêtement synthétique imitant le teck.



Toutes les manœuvres reviennent, comme d'habitude, sur l'arrière du rouf.

L'accastillage est de bonne qualité et, dans l'ensemble, adapté à la régate, avec une barre d'écoute en travers du cockpit, fonctionnelle et munie d'une fourille très pratique. La console qui enjambe le panneau de descente est équipée de cinq barrets coincés pour les manœuvres les plus courantes : hale-bas, bordure, manœuvres du tangon et drisse de spi. Les winches self tailing de génios sont bien dimensionnés ; en revanche, les winches de drisse une vitesse sur le rouf sont un peu justes dans la brise, d'autant plus que les drisses polyester standard ont tendance à s'allonger ; les régatiers préfèrent le Spectra ou autre textile moderne. Le mât posé sur le pont est moins bien tenu qu'avec un étambrai, mais cela facilite le mâtage et évite les entrées d'eau dans la cabine.

Le point de vue de l'architecte

Une question de longueur d'appendices

Michel Joubert nous explique les raisons de cette nouvelle version, quelque vingt ans après : « Le biquille correspond exactement à ce que j'ai voulu faire il y a 23 ans en créant le Surprise, c'est-à-dire un bateau de balade rapide. L'esprit d'origine s'est malheureusement un peu perdu avec la régate monotype et l'inévitable course à l'armement. »

« Le safran du Surprise monotype correspond au standard de l'époque, mais est un peu petit. Si la monotypie ne bloquait pas toute évolution, il aurait été augmenté depuis longtemps. Sur le biquille, au contraire, il fallait un safran plus long pour qu'il repose d'aplomb échoué, plus épais pour une mèche plus solide et plus large pour une meilleure assis-

se, ce qui explique qu'il soit plus facile à contrôler. Pour moi, il ne fait aucun doute qu'un biquille de même déplacement et de même tirant d'eau que le quillard serait plus performant. Ici, l'objectif était la facilité, et l'on a donc retenu un tirant d'eau réduit, avec un déplacement un peu plus lourd (100 kg de plus) pour obtenir une raideur à la voile équivalente. »



Avec 1,60 m de tirant d'eau, le quillard forme déjà un sérieux échafaudage sur la remorque.



Un peu plus bas, mais sans nuire à la visibilité arrière, le biquille nécessitera une remorque spécifique.

Bilan

Tirant d'eau passe-partout, échouage à volonté sans contrainte, performances élevées très accessibles, avec un réel plaisir à naviguer à la voile sur une unité facile à manœuvrer, cockpit et intérieur très confortables pour la navigation à la journée, le Surprise biquille possède tous les atouts pour répondre au programme de beaucoup de plaisanciers qui aiment régater à l'occasion, veulent se faire plaisir sur l'eau et n'utilisent pas vraiment leur bateau pour naviguer en croisière. Son seul réel inconvénient pour les amateurs inconditionnels du Surprise est qu'il ne pourra pas courir en monotypie avec ses frères. Pour ceux-là, ainsi que pour tous ceux qui aiment régater sans pour cela envisager d'y consacrer tout leur temps, le Surprise monotype reste un choix très raisonnable, avec une classe qui reste très active un peu partout en France et davantage encore en Suisse.