

# Archambault A 35

## Archambault A 35

*Un course-croisière polyvalent bourré de classe*

Texte et photos: Michel Sacco

Avec plus de 100 unités construites depuis son lancement en 2007, l'A 35 du chantier Archambault s'est rapidement taillé une place dans les flottes de régates outre-atlantique. Ce magnifique plan Joubert-Nivelt a été spécifiquement conçu pour la jauge IRC

qui connaît une intense activité en Europe. Le programme du bateau n'est pas pour autant limité aux parcours entre trois bouées. Le chantier décline l'A35 en plusieurs versions, dont une à deux safrans, qui a retenu l'attention de bon nombre de concurrents de la

TransQuadra. Preuve manifeste des remarquables qualités nautiques de ce croiseur à vocation sportive, l'A 35 a décroché les premières places, en solitaire et en double, de cette épreuve transatlantique réservée aux amateurs de plus de 40 ans. Une nouvelle ver-



sion vient également d'être développée pour succéder éventuellement au Mumm 30 du Tour de France à la Voile. Un départ sur les chapeaux de roue donc pour une unité de course-croisière très polyvalente qui n'en est encore qu'au début de sa carrière.

Le chantier Archambault a notamment construit sa réputation avec le monotype Surprise, diffusé à 1 700 exemplaires depuis 1977, mais aussi sur la qualité de construction de ses unités. La mise en œuvre de l'A 35 fait appel à des techniques d'infusion pour le

L'A 35 au près ne manque pas de classe. Une réussite esthétique indéniable doublée d'excellentes performances ont rapidement contribué à son succès commercial.

laminage de la coque et d'injection pour la réalisation du pont. Le solide système de varangues complète une structure à laquelle on ne pourra reprocher de manquer de rigidité.

L'autre reproche qu'on ne pourra non plus lui faire, c'est celui de manquer d'élégance. Les lignes fluides, toutes en rondeur, le dessin très réussi du rouf avec ses hublots semi-elliptiques, le bateau affiche un look très distinctif où les formes courbes sont particulièrement bien proportionnées. L'A 35 a bénéficié d'un remarquable coup de crayon et l'on ne boude pas son plaisir à le voir évoluer sous tous ses angles.

Le succès est souvent fait de recettes simples. L'A 35 a repris à son compte les caractéristiques principales des unités de compétition contemporaines. Un vaste cockpit qui laisse toute la place à la manœuvre et dans lequel on circule facilement, un poste de barre isolé à l'arrière (sur l'unité essayée) et un faible triangle avant qui facilite les virements de bord et la relance. Ajoutons que l'ergonomie de l'ensemble ne souffre d'aucun défaut grâce à la disposition très rationnelle de l'accastillage et des divers éléments constitutifs du plan de pont. Il n'y a effectivement rien de vraiment compliqué sur le pont de l'A 35. On a minimisé les retours au cockpit et regroupé toutes les manœuvres courantes dans un bloc compact devant la descente. On a même expédié le coinqueur de la drisse de grand-voile sous le pont sur la partie inférieure du mât. Seul défaut à corriger, les mâchoires en plastique des coinqueurs Ronstan qui s'usent en moins d'une saison. L'écoute de grand-voile, de type *German mainsheet system*, circule dans la bôme et revient de chaque côté des passavants vers des winchs dédiés dans le cockpit. Une disposition pratique pour le régleur installé au vent juste derrière le winch, avec les contrôles de la barre d'écoute sous la main, les retours des palans de pataras et des cale-pieds pour prendre appui sur les banquettes.



Dès 10 nœuds de vent, l'A 35 allonge la foulée. Le triangle qui supporte la roue offre un bon appui aux pieds du barreur.

Le bateau essayé était équipé d'une grande barre à roue en carbone, complètement déportée sur l'arrière et circulant à travers une fente ménagée dans le fond du cockpit. La démultiplication de la commande sur la mèche du safran est telle que l'on barre le bateau du bout des doigts avec une grande précision. La douceur exceptionnelle de la barre est un vrai plaisir et illustre à quel point le comportement des unités de course modernes s'apparente à de grands dinghies. Notez que sur la version à barre franche, plus courante en France, le barreur se retrouve assis sur l'hiloire, tandis que le régleur de grand-voile se place à l'arrière. Une disposition par forcément plus pratique en équipage, mais mieux adaptée par contre aux épreuves océaniques en double ou en solo.

L'unité essayée à l'occasion de la Chester Race Week en Nouvelle-Écosse était dotée d'un mât et d'une bôme en carbone et pourvu d'un gréement courant en fibres com-

posites. Le puissant palan de pataras en cascade 16 pour 1 se révèle très efficace pour cintrer le mât et absorber le volume de la grand-voile. Au dire de l'équipage, la prise de ris est une manœuvre peu courante, on se contente d'aplatir et d'ouvrir la chute de la grand-voile dans la brise.

À partir de 10 nœuds de vent réel, l'A 35 exprime tout son potentiel au près et accroche les 7 nœuds au plus près du vent. En deçà de 8 nœuds, il est en revanche pénalisé par son petit génois à faible recouvrement. Le petit génois de 30 m<sup>2</sup> est par contre un atout au chapitre des évolutions, le bateau vire et relance rapidement dans les sorties de virement. Simple à manœuvrer et vraiment pas cérébral, l'A 35 ne requiert pas des talents de champion olympique pour trouver la pédale d'accélération et les bons repères de réglage. Plusieurs configurations de voilure sont possibles au portant: le grand spi en tête, le spi de capelage dans la brise et enfin un asymétrique

amuré sur un bout-dehors en carbone (livré en option).

Je ne m'attendais pas à autant de commodités à l'intérieur pour un bateau bien plus tourné vers la course que vers la croisière. Et bien, force est de reconnaître qu'il offre néanmoins tout ce qu'il faut pour vivre confortablement à bord. L'arrondi du rouf permet d'obtenir la hauteur sous barrots jusqu'au pied du mât. Il y a juste ce qu'il faut de boiserie pour conférer une touche chaleureuse au carré et l'on peut facilement loger 6 personnes autour de la table. Un coin cuisine à bâbord avec le rangement nécessaire pour une balade de quelques jours et enfin une table à carte prévue pour loger un ordinateur portable. Pas mal pour un bateau de course! À l'avant un lit breton et à l'arrière bâbord une cabine avec une couchette double. Le local technique dans le compartiment tribord s'avère particulièrement fonctionnel. Tous les équipements y sont rassemblés et bien visibles: réservoir

d'essence, chauffe eau, pompes, batteries et chargeurs, une configuration très pratique pour l'entretien. Des couchettes superposées complètent le compartiment qui peut aussi faire office de soute à voile.

Depuis la saison dernière, Aquila Import basé à Halifax importe la gamme des voiliers Archambault au Canada et aux Etats-Unis. L'A 35 a mené une campagne de régates très fructueuse sur la côte Atlantique l'été dernier et alignera l'an prochain un 40 pieds RC sur le circuit nord-américain.

1. Le vaste cockpit qui s'élargit de plus en plus vers l'arrière est une réussite d'ergonomie. Notez l'écoute de grand-voile qui revient sur le winch le plus reculé; le régleur dispose à portée de main de toutes les commandes sur les volumes de la grand-voile.
2. Le bloc compact des manœuvres devant la descente. Pas un bout de plus que nécessaire, simple et fonctionnel.
3. Pas le grand luxe, mais certainement aucune raison de se plaindre; les aménagements se prêtent à la navigation en croisière avec ce qu'il faut pour se sentir à l'aise.
4. Le local technique permet un accès direct à toutes les composantes. La couchette sur palan peut se révéler fort utile en mer.

## Archambault A 35

Longueur: 10,59 m

Largeur: 3,55 m

Tirant d'eau: 2,10 m

Déplacement: 4 450 kg

Lest: 1 990 kg

GV: 38 m<sup>2</sup>

Génois: 29,5 m<sup>2</sup>

Spi: 82 m<sup>2</sup>

Motorisation: Nanni Diesel 21 CV Saildrive

Prix livré au Canada avec le pack performance sans

les voiles: 250 000 \$

Importé par Aquila Import

