



A-31 ARCHAMBAULT
9,55 M - 92 000 €

Vainqueur incontesté du dernier Spi Ouest France et de la SNIM en IRC-3, le nouveau-né du chantier Archambault affiche clairement son intention : attirer les propriétaires de First 31.7, de Sun Fast 3200 et de JPK 960... avec une carène très pure et d'excellentes sensations à la barre.

TEXTE DOMINIC BOURGEOIS,
PHOTOS : LAURENT VIDAL



Performances

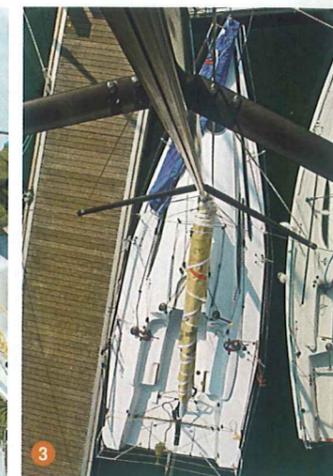
Alexandre Mercier est venu épauler le célèbre tandem Michel Joubert-Bernard Nivellet, qui signe tous les voiliers du chantier Archambault depuis des lustres, sur ce projet très cerné en termes de cahier des charges. Et si ce nouveau course-croisière du chantier Archambault reste dans la lignée de ses prédécesseurs de 35 et 40 pieds, avec un fort rapport de lest, la carène est sensiblement différente : pas de bouchain marqué au-dessus de la flottaison, un rapport longueur-largeur au pont important (33,8 % pour le A-31, 33,5 % pour le A-35 et 31,5 % pour le A-40), un rapport déplacement-longueur plutôt faible (319 kg/m pour le A-31, 420 kg/m pour le A-35, 535 kg/m pour le A-40), et un plan de voilure donnant la prédominance à la grand-voile (28,5 m²) sur le génois (23 m²).

Carène. Au regard de ses grands frères, le A-31 est moins « torturé » dans ses lignes avec du volume à l'avant très progressif mais sans concavité, un brion qui effleure l'eau, un arrière plus pincé et une carène très ronde avec du « rock » sous la flottaison. La comparaison avec un Grand Surprise, quasiment de même taille (9,54 m) et dessiné par les mêmes architectes, est révélatrice de l'évolution imposée par la jauge IRC : beaucoup plus de franc-bord pour le A-31, un déplacement plus lourd, des lignes moins tendues, plus de raideur à la toile...

Appendices. Finis les bulbes et autres excroissances en bout de quille : juste un empattement et un profilage de la partie basse pour une meilleure pénétration hydrodynamique et une répartition du poids du lest qui diminue le tangage. La corde de quille est plutôt grande, ce qui se répercute sur les capacités du A-31 à grimper dans le vent. Côté safran, la pelle est assez avancée et profonde, ce qui offre une excellente évolutivité. **Grément.** Le voilier testé, vainqueur du Spi Ouest France, était équipé d'un mât carbone (bôme et tangon aussi en carbone) qui permet de gagner dix kilos sur le poids du grément avec des haubans en monotoron (pour éviter les pénalités IRC) sur deux étages de barres de flèches. Le surcoût important (plus de 20 000 €)

1 La barre d'écoute de grand-voile, derrière la mèche de safran, libère de l'espace pour l'équipage et le tacticien. 2 Le barreur est bien installé sur l'hiloire grâce à une réserve dans la banquette du cockpit et un cale-pied. 3 Le plan de pont est simple, avec une organisation efficace autour de la descente, où reviennent drisses, hale-bas, rentreurs, balancine...

ne se justifie que pour les régatiers inconditionnels, mais il offre surtout un avantage en termes de stabilité longitudinale du profil dans le clapot et en raideur à la toile. Le pataras est très puissant avec une cascade de palans qui revient judicieusement à la main du régleur de grand-voile. **Voiles.** Priorité est donnée à la grand-voile qui, du fait, de la tire très en arrière, impose une bôme très longue pour une bordure modérée. Par rapport à ses concurrents, le A-31 est moins toilé mais son rapport voilure/déplacement est plutôt important avec 16,9 m²/t à comparer aux 14 m²/t du First 31.7, aux 16,5 m²/t du JPK 960, le Sun Fast 3200 étant proportionnellement plus toilé (18,2 m²/t). Le plan de voilure est assez allongé avec un grément quasiment en tête (9/10) et un génois à faible recouvrement (105 %). **Au près.** C'est incontestablement l'allure favorite de ce racer qui pointe très haut : avec 8 nœuds de vent réel, le A-31 titille les 25° apparents à 5,7 nœuds, approche les 23° apparents à 6,2 nœuds avec 12 nœuds de vent réel, sur mer belle et petit clapot ! Très à l'aise au près, il peut donc sortir ses adversaires au contact et relance très rapidement en sortie de virement de bord. Il faut toutefois éviter de trop gîter pour ne pas « asymétriser » la carène : la modulation au chariot de grand-voile est capitale. Les allures débridées devraient être moins percutantes dans la mesure où le génois offre peu de recouvrement et parce que les formes arrière sont moins « assises », mais le déplacement modéré est un facteur de performance à ces allures « bâtarde » pour glisser sur les vagues. **Au portant.** Avec une surface mouillée modérée, le A-31 est aussi très à l'aise au vent arrière, même dans les petits airs : la capacité à descendre est un atout mais il faut une dizaine de nœuds réels



UNE RÉPONSE A LA JAUGE IRC : PLUS DE FRANC-BORD, DE POIDS ET DE RAIDEUR À LA TOILE

pour jouer sur la fausse panne. Dans l'ensemble, l'équipage doit s'avancer, voire se mettre à la contre-gîte pour sortir le tableau arrière et bien

glisser. Le largue serré sous spi offre aussi d'excellentes performances, mais il faut tout de même rester modéré dans l'attaque (70° ap->

Sa place dans le paysage nautique

Responsable de la société Team Winds (ex-ATR), Loïc Fournier-Foch dispose d'une flotte de 35 bateaux à La Trinité, tous des voiliers construits par le chantier Archambault (Grand Surprise, A-35, A-40) : « C'est le petit frère du A-35, en ce sens que c'est un voilier typé pour la jauge IRC, a contrario du Grand Surprise qui offre la même longueur de coque, mais qui est avant tout un monotype. Le A-31 est aussi fait pour le large grâce à son franc-bord beaucoup plus haut, un volume intérieur

important, une bonne hauteur sous barrots, un déplacement plus lourd, une forte raideur à la toile, un agencement bien organisé avec son coin atelier : on peut envisager la balade côtière. C'est un bateau très évolutif, réactif et sensible à la barre, qui fait un excellent cap au près avec une bonne optimisation du rating IRC. L'A-31 est plus polyvalent que le Grand Surprise en permettant de participer à une Transquadra, une Barquera... Il se positionne bien par rapport à ses concurrents comme le First 31.7, le Sun Fast 3200, le JPK 960... »



- 1 Entre le lit breton à l'avant et les banquettes du carré, l'espace pour dormir est limité, sauf dans la cabine arrière.
- 2 La table à cartes et la cuisine en L ont le mérite d'exister mais disposent de peu de rangements.
- 3 Avec ses finitions sans fioritures mais propres, l'A31 affiche clairement un tempérament de régatier, même à l'intérieur.



de barrer debout, directement sur la raquette en carbone en levant la barre pour une bonne visibilité sur l'avant. **Cockpit.** Assez long et ouvert à l'arrière, le cockpit est une réussite ! L'équipage peut se répartir sans se bousculer, les réglages sont bien positionnés et bien dimensionnés, le tacticien dispose d'un grand espace à l'arrière. La place du régleur de grand-voile derrière le barreur est judicieuse car il est parfaitement dans l'axe de son rail de chariot avec palan fin de grand-voile et pataras à la main. Seul bémol : le retour d'écoute de grand-voile doit impérativement être avancé pour éviter les nœuds et les

le plan de pont : winches primaires de génois assez avancés sur l'hi-loire, winches de rouf permettant de renvoyer l'écoute de spi au vent, piano espacé, excellente démultiplication des palans de bordure et de rentreurs de génois (indispensables pour caper), tourelles pour les hale-bas, cunningham en pied de mât... tout est à portée de main et facile à régler.

À l'escale

Rangements. Un grand coffre à l'arrière pour ranger le canot de survie, les amarres, les défenses, l'annexe en croisière : parfait pour la régate, plus juste pour la croisière. **Mouillage.** Le programme prioritaire du A-31 est bien la course ! Car, au catalogue, la delphinienne, le davier d'étrave et la baïlle à mouillage sont en option... **Amarage.** Encore pour gagner du poids et pour éviter de bloquer une écoute, le bateau essayé n'avait même pas les quatre taquets d'amarrage prévus... Les balcons sont toutefois suffisamment solides pour accepter les aussières sur un ponton.

Confort

Espace intérieur. Réel point fort pour le volume intérieur avec une hauteur sous barrots qui atteint 1,74 m au pied de la descente, 1,81 m à l'entrée de la cabine arrière, 87 cm au-dessus de la couchette avant. Largeur, franc-bord et rouf permettent de donner de l'espace à l'intérieur, l'absence de cloison à l'avant augmentant cette impression. **Cabines.** Le lit breton à l'avant (1,98 m x 1,20 m) est un modèle de sobriété, sans équipets et avec une largeur aux pieds réduite. La cabine arrière est plus spacieuse, permettant de se changer sans se contorsionner avec une grande couchette (1,93 m x 1,45 m), et une penderie en toile... tout comme la « porte ». **Carré.** La table centrale avec le mât au milieu et sans fargues est pour le moins minimaliste ! L'agencement est plus conçu pour prendre l'apéritif ou grignoter que pour un repas gastronomique... Les banquettes avec les dossiers en boudin sont agréables, mais pour dormir, la surface est comptée (1,87 m x 55 cm) avec le tube en mousse géant l'épaule. L'intérieur est lumineux avec les panneaux fixes en

goutte d'eau, les mains courantes sont bien positionnées, mais c'est plutôt spartiate. **Table à cartes.** Pour rentrer six couchettes, une cuisine et une table à cartes dans 9,55 m, il faut bien réduire certains espaces : c'est le cas avec un plan de travail riquiqui qui permet à peine d'étaler une carte et impose un mini-ordinateur pour entrer dans le tiroir... Pas de siège et pas de lumière dédiée. **Cuisine et toilettes.** S'il y a l'essentiel, il n'y a pas de quoi faire un plat ! Rien n'est prévu pour ranger la vaisselle, le plan de travail est réduit à portion congrue, il n'y a pas de four : envisager une croisière longue durée est donc une gageure... Le coin toilettes est en vis-à-vis de la cabine arrière, ce qui permettrait de stocker du matériel s'il y avait des rangements. Quant à la douche en option, on imagine mal comment se laver sans en mettre partout avec une « porte » en toile ! **Rangements.** C'est le gros déficit de l'A-31 qui reste bien adapté pour la ré-

gate à la journée ou pour une Transquadra en solo avec les voiles dans le carré et le service minimum côté confort, mais on voit mal comment six personnes peuvent passer une semaine sans se marcher dessus et sans suffisamment de rangements pour stocker leurs affaires, l'approvisionnement, l'annexe, les boissons...

Construction

Finitions. Sobriété reste le maître mot de l'A-31, mais tout est proprement réalisé avec des contre-moulages blancs qui facilitent le nettoyage. Electricité et plomberie répondent aux normes et au programme régate, l'aération n'étant pas le point marquant de ce racer. **Pont et coque.** La réalisation est classique avec une coque en infusion et un pont en sandwich mousse PVC en injection, le contre-moule stratifié participant à la rigidité de la coque. ⚓

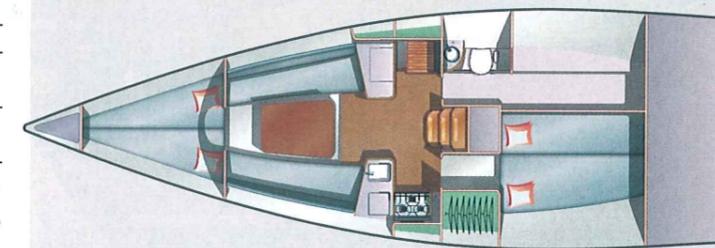


LE BILAN

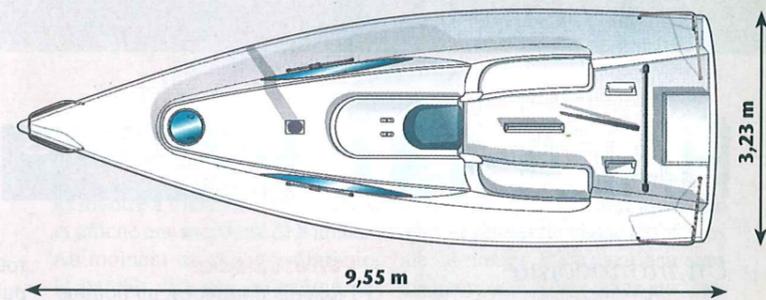
► **Performances.** Dès ses premiers bords, le A-31 a démontré un excellent potentiel en s'imposant au Spi Ouest France de La Trinité et à la SNIM à Marseille. Des performances dues à une optimisation aboutie du rating IRC, mais surtout à une carène très pure, puissante, raide à la toile par sa largeur à la flottaison mais aussi par son fort rapport de lest. Agréable à la barre, évolutif et très simple à mener, ce racer est redoutable au près, où il peut faire un cap re-

Le vrai prix du A-31

► **Prix standard : 92000 €**
 ► **Options :** mât carbone : 17940 € ; pack électronique B&G Racing (centrale, 3 jumbos, VHF...) : 9865 € ; voiles North Sail (grand-voile, génois, solent, 2 spis) : 25115 € ; accastillage Racing (tangon carbone...) : 5303 € ; hélice repliable Racing : 530 € ; Windex : 59 € ; étai creux : 676 €



ÉLÉMENTS DE COMPARAISON	A-31	FIRST 31.7	SUN FAST 3200
Longueur de coque	9,55 m	9,50 m	9,79 m
Flottaison	8,34 m	8,80 m	8,55 m
Bau maximum	3,23 m	3,23 m	3,48 m
Tirant d'eau	1,90 m	1,90 m	1,90 m
Déplacement lège	3050 kg	3750 kg	3400 kg
Lest	1355 kg	1025 kg	1300 kg
Surface grand voile	28,5 m ²	23,5 m ²	33,5 m ²
Surface génois maxi	23 m ²	29 m ²	28,5 m ²
Surface spinnaker	72 m ²	70 m ²	83 m ²
Motorisation standard	14 ch	21 ch	15 ch
Nombre de couchages	6	6	6
Rating IRC	0,988	0,959	1,002
Architectes	Joubert/Nivelt	Finot-Conq	Andrieu YD
Constructeur	Archambault	Bénéteau	Jeanneau
Catégorie de navigation	A	A	A
Année de lancement	2009	1998	2007
Prix catalogue	92000 €	78338 €	95082 €
Essai dans Bateaux	-	485/489	594/601



marquable, et au vent arrière, où il descend très bas. ► **Agrément de navigation.** Le grand cockpit est un atout pour l'équipage qui prend ses marques très facilement et peut intervenir rapidement sur tous les réglages. La barre d'écoute à l'arrière dégage bien le cockpit mais il faut revoir l'emplacement de la fixation du palan de grand-voile. ► **Construction.** Robuste et bien réalisée, la construction est un gage de bon vieillissement, mais la finition intérieure est plutôt dépouillée. ► **Confort.** Si le volume est au rendez-vous, le confort reste succinct et il vaut mieux envisager de la balade côtière qu'une grande croisière, même avec les options confort proposées : les couchettes sont justes en longueur et en largeur, la table du carré est réduite, les rangements sont limités. ► **Conclusion.** Pour les aficionados de la régate, le A-31 comble tous les desideratas avec son potentiel, sa simplicité, ses résultats en régate et son comportement à toutes les allures.